

inSitu

FIAMFAAM

Revista do Programa de Mestrado Profissional
em Projeto, Produção
e Gestão do Espaço Urbano

3

Apresentação

A Revista **InSitu** é uma publicação semestral (julho e dezembro) ligada ao Programa de pós-graduação do Curso de Mestrado Profissional em Urbanismo do FIAMFAAM Centro Universitário.

É voltada aos estudos de projeto, gestão e produção do espaço urbano, dando ênfase às intervenções urbanas regionais e locais, incentivando processos sustentáveis de grandes interesses das políticas de desenvolvimento urbano.

Trata-se de um canal de comunicação da produção que pretende contemplar as diversas questões abordadas pela comunidade acadêmica e que estão vinculadas às áreas de gestão em projetos de urbanismo, de paisagismo, da legislação ambiental, do direito urbanístico; patrimônio arquitetônico, urbano e da paisagem, planejamento do espaço construído, do território e do ambiente, direito e regulamentação urbana, mobilidade e acessibilidade do ambiente construído e design do objeto, produto e espaço, enfim, dos temas ligados às transformações do espaço urbano e da paisagem; numa aproximação integradora entre o conhecimento técnico e a atividade profissional e o setor acadêmico.

1. PLANEJAMENTO, PROJETO E GESTÃO DA CIDADE

Descrição: estudo e análise das políticas públicas, suas diretrizes e ações, voltadas ao desenvolvimento urbano, com ênfase na infraestrutura intraurbana, refletindo sobre a concepção e execução das teorias, práticas e metodologias empregadas.

2. TRANSFORMAÇÕES DO TERRITÓRIO: PATRIMÔNIO, CULTURA E SOCIEDADE.

Descrição: estudo e análise, a partir das perspectivas históricas, das dinâmicas socioeconômicas das sociedades capitalistas, os processos e projetos de produção e transformação do espaço urbano, especialmente das cidades brasileiras, bem como o impacto desses processos na transformação do espaço das cidades.

Por este motivo, a **InSitu** tem como proposta uma discussão que toma a experiência profissional e os mais variados relatos sobre a cidade como princípio - acadêmico, prático e epistemológico - para a sua existência.

A **InSitu** – arquitetura e urbanismo tem como intuito a legitimação de novos campos de estudo, como forma de ampliação de espaços de conhecimento, considerando prática e teoria como fases complementares, portanto sem rupturas epistêmicas, da análise dos fatos urbanos. Trata-se de um novo espaço para publicações de pesquisas e de diálogo entre pesquisadores, propondo um espaço transdisciplinar para a compreensão da cidade.

FICHA CATALOGRÁFICA

InSitu: revista do Mestrado Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano. FIAMFAAM Centro Universitário. Programa de Pós-graduação do Curso de Mestrado Profissional em Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano. – Ano 2 Vol. 2, n. 1 (2016) -. – São Paulo: FIAMFAAM, 2016.

Semestral

Resumo em português, inglês e espanhol

Disponível em: <http://revistaseletronicas.fiamfaam.br/index.php/situs>

ISSN: 2446-9696

1. Arquitetura – Periódicos. 2. Urbanismo – Periódicos. 3. Paisagismo – Periódicos. 4. Planejamento urbano, – Periódicos. 5. Patrimônio arquitetônico – Periódicos. I. FIAM-FAAM Centro Universitário.

EQUIPE EDITORIAL

Editor

Antonio Soukef Júnior, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo.

Comissão Editorial

Antonio Busnardo Filho, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Helena Napoleon Degreas, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Paula Katakura, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Francisco Segnini Junior, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Conselho Científico

Antonio Carlos Zani, Universidade Estadual de Londrina, Paraná, Brasil.

Cristiane Aun Bertoldi, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Fabio Mariz Gonçalves, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Jorge Marão Carnielo Miguel, Universidade Estadual de Londrina, Paraná, Brasil.

Juan Camilo Escobar, Universidad EAFIT, Medellín, Colômbia.

Luiz Renato Bezerra Pequeno, Universidade Federal do Ceará, Ceará, Brasil.

Myrla Fonsi, Universidade de Girona, Girona, Espanha.

Marco Tabet, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suíça.

Paulo Tormenta Pinto, Instituto Universitário de Lisboa-ISCTE, Lisboa, Portugal.

Tania da Rocha Pitta, Agences Elizabeth et Christian de Portzamparc - A/ECDP, Paris, França.

Teresa Valsassina Heitor, Instituto Superior Técnico-DECivil, Lisboa, Portugal.

Tomás Antônio Moreira, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Avaliadores

Alejandra Maria Devecchi, Usina - Centro de Trabalhos para o Ambiente Habitado, São Paulo.

Ana Gabriella Lima Guimarães, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Ana Paula Farah, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, São Paulo, Brasil.

Ana Luiza Martins, Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de SP, São Paulo, Brasil.

Anderson Kazuo Nakano, FIAM-FAAM - Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Alejandra Maria Devecchi, Usina - Centro de Trabalhos para o Ambiente Habitado, São Paulo, Brasil.

Antonio Busnardo Filho FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Antonio Carlos Zani, Universidade Estadual de Londrina, Paraná, Brasil.

Caio Boucinhas, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Caio Rubens Gonçalves Santos, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Cristiane Aun Bertoldi, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.
Eduardo Romero de Oliveira, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, Brasil.
Fabio Mariz Gonçalves, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.
Francisco Segnini Júnior, FIAM-FAAM - Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Helena Napoleon Degreas, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Ivanise Lo Turco, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Jenny Zoila Baldiviezo Perez, FIAM-FAAM - Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
José Eduardo Baravelli, Centro de Trabalhos para o Ambiente Habitado-USINA, São Paulo, Brasil.
Jorge Marão Carnielo Miguel, Universidade Estadual de Londrina, Paraná, Brasil.
Juan Camilo Escobar, Universidad EAFIT, Medellín, Colômbia.
Luiz Renato Bezerra Pequeno, Universidade Federal do Ceará, Ceará, Brasil.
Manoela Rossinetti Rufinoni, Universidade Federal de São Paulo, São Paulo, Brasil.
Marco Tabet, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suíça.
Marcos Virgílio da Silva, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Maria Aparecida Baccega, Escola Superior de Propaganda e Marketing, São Paulo, Brasil.
Maria Isabel Imbronito, FIAMFAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Myrla Fonsi, Universidade de Girona, Girona, Espanha.
Nisimar Martinez Pérez Caldas, FMU Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Paulo Tormenta Pinto, Instituto Universitário de Lisboa-ISCITE, Lisboa, Portugal.
Rogério Akamine, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU-USP, São Paula, Brasil.
Sérgio Abrahão, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Silveli Russo, FIAM-FAAM - Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Sylvia Adriana Dobry, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.
Tania da Rocha Pitta, Agences Elizabeth et Christian de Portzamparc - A/ECDP, Paris, França.
Teresa Valsassina Heitor, Instituto Superior Técnico-DECivil, Lisboa, Portugal.
Tomás Antônio Moreira, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.
Valéria de Souza Ferraz, FIAM-FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Capa: Fotografia e Projeto Gráfico

Paula Katakura

Projeto Gráfico e Diagramação

Gerson Victor dos Santos, Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas, São Paulo, Brasil.

SUMÁRIO

Editorial <i>Antonio Soukef Júnior</i>	1
Braudel e Abrams abrem a porta a um debate insolúvel: a cidade <i>Tomás Antônio Moreira, Gisela Cunha Viana Leonelli</i>	4
Andar A Pé: A Mobilidade Sustentável E As Políticas Públicas <i>Maria Ermelina Brosch Malatesta</i>	18
Josep Maria Montaner e Zaida Muxí em São Paulo Renata Coradin	38
Entrevista: Zaida Muxí, Josep Maria Montaner e Núria Parlon <i>Renata Coradin, Sérgio Abrahão, Antonio Soukef Júnior</i>	40

Editorial

O terceiro número da InSitu, Revista do Programa de Mestrado Profissional e Projeto, Gestão e Produção do Espaço Urbano, mantendo o propósito de ser um veículo para a discussão dos assuntos referentes às cidades, traz dois artigos que tratam a questão, em seus aspectos teóricos e práticos.

O primeiro deles, busca compreender as definições da cidade a partir das posições de Fernand Braudel e Philip Abrams para que, a partir dos dilemas levantados por estes autores, destacar as principais teorias elaboradas pelo fenômeno urbano.

Na sequência, o segundo artigo discute uma questão prática que tem pautado as discussões, tanto na academia, quanto em debates que envolvem a sociedade de modo geral, a busca de soluções que melhorem a mobilidade das cidades brasileiras. Como contribuição, são apresentadas algumas políticas públicas apoiadas por leis, que procuram mitigar o desequilíbrio causado por décadas de descaso com o ambiente urbano.

Além dos artigos, a InSitu apresenta uma entrevista realizada com os arquitetos Josep Maria Montaner, Zaida Muxí e a prefeita do município de Santa Coloma de Gramenet, Núria Parlón, que estiveram em São Paulo em abril último, para participar do II Congresso Internacional de Habitação Coletiva Sustentável, evento que reuniu diversos pesquisadores de várias partes do Brasil, América Latina e Europa. Em uma conversa descontraída, os pesquisadores discorreram sobre suas inquietações, pensamentos e teorias sobre o futuro das cidades.

Ao completar um ano do lançamento do seu primeiro número, a InSitu faz um balanço das atividades realizadas pelo Programa de Mestrado em Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano, do FIAM-FAAM – Centro Universitário em seus dois anos e meio de existência. Neste período, foram realizados eventos relevantes que tiveram como principal objetivo ampliar a discussão de assuntos pertinente às suas duas linhas de pesquisa – “Planejamento, Projeto e Gestão da Cidade”, que trata das políticas públicas, suas diretrizes e ações, analisando o desenvolvimento urbano, dando ênfase à infraestrutura intraurbana; e “Transformações do Território: patrimônio, cultura e sociedade”, que analisa os processos e projetos de transformações do espaço urbano, pela perspectiva histórica e socioeconômica das sociedades capitalistas.

Por ser um mestrado profissional, os eventos partiram de atividades e propostas práticas, ou de pesquisas aplicadas às necessidades pragmáticas das cidades, sem, no entanto, deixar a reflexão de lado; antes, da prática fez-se a reflexão. Os procedimentos são empíricos; observa-se, aplica-se e depois as reflexões. Com isto, possibilita-se aos procedimentos práticos a forma de pensar da academia; aproxima-se o fazer do pensar, numa tentativa de não se ter a realidade como uma dicotomia. Esta tentativa é difícil, mas resulta em produtos interessantes, por permitir a

discussão de problemas que afetam e dificultam as gestões urbanas, num processo de troca de experiências. Em uma criação de metodologias, cujas bases são as necessidades para a facilitação das gestões urbanas.

Os eventos propostos são chamados de Ciclo de Debates. O primeiro deles, “Desenvolvendo Habitação Social para Igualdade Social” -, trouxe a palestrante Geeta Mehta, docente adjunta na *Graduate School of Architecture, Planning and Preservation da Columbia University*, de Nova York, em setembro de 2014. O Evento contou com uma conferência da professora, na parte da manhã, e com uma oficina, à tarde, onde foi discutida a condição de moradia da população de baixa renda no município de São Paulo.

Geeta Mehta explicou sobre a relação da arquitetura e da população que vive abaixo da linha de pobreza, e de seu trabalho com estes grupos sociais carentes, principalmente na Índia, Gana, Quênia, bem como em comunidades carentes no Brasil, mais precisamente na periferia paulistana, demonstrando como é possível envolver a comunidade tornando-a responsável pela resolução de suas necessidades, a partir de práticas sociais, como a criação de uma moeda de troca (SoCCs - *Social Capital Credits*), que permite a compra de horas de créditos de telefone, material escolar, etc.

Geeta Mehta é fundadora do URBZ - *User Generated Cities* - que desenvolve projetos participativos e metodologias de planejamento e gestão para comunidades carentes. Participaram de um debate com a palestrante o Dr. João Sette Whitaker da FAUUSP e a Ms. Evaniza Rodrigues, que desenvolve um trabalho de destaque junto aos movimentos populares de luta pela moradia.

O II Ciclo de Debates com o tema “Política Urbana do Município de São Paulo: a metodologia dos Projetos dos Territórios CEUs”, ocorreu em maio de 2015 e contou com a participação da arquiteta Tereza Beatriz Ribeiro Herling, que discorreu sobre a ampliação da primeira proposta dos CEUs, que, ao se expandir para os respectivos entornos, deixaram de ser somente um espaço de educação formal, tornando-se um espaço de integração cultural da comunidade, ao incorporar os equipamentos próximos, formando o chamado “território”. Participaram como debatedores os professores Dra. Paula Freire Santoro (FAUUSP) e Dr. Anderson Kazuo Nakano (FIAM-FAAM). Novamente, tem-se como preocupação a relação da gestão urbana com a comunidade, em uma troca de experiências e suprimento de necessidades, que propõem novas possibilidades de prática de políticas públicas educacionais.

Em um outro momento da produção de eventos do Mestrado foi organizado um Encontro denominado “A Comunicação e a Cidade”, numa aproximação interdisciplinar entre os mestrado profissionais de Jornalismo e de Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano, em agosto de 2015, contando com a presença do antropólogo italiano Massimo Canevacci que proferiu a palestra “Sujeito Ubíquo e MetrÓpole Comunicacional”, na parte da manhã; à tarde, o Encontro foi complementado com a mesa redonda formada pelas professoras Dra. Ana Cláudia Mae de Oliveira, do Curso de Comunicação e SemiÓtica da PUC-SP, que falou sobre o desenvolvimento

e os signos da Avenida Paulista, e Dra. Jane Victal Ferreira da PUCCAMP, que fez uma análise da cidade por meio de uma leitura que levantou os elementos indiciários do cotidiano, aproximando-os de expressões artísticas, enquanto uma forma possível de se estudar o espaço urbano. Estes temas demonstraram a dimensão comunicacional da cidade; ou, a cidade como suporte da comunicação, enfatizando a dinâmica da informação no espaço urbano.

Em novembro de 2015, foi realizado o III Ciclo de Debates com o tema “Da construção da cidade à transformação da sociedade: Company-Towns do Canadá”. A conferencista convidada foi a Dra. Lucie K. Morisset, do *Département d'études urbaines et touristiques da École des sciences de la gestion da Université du Québec à Montréal*. Morisset falou sobre a diversidade das cidades canadenses nascidas por iniciativa das indústrias, sua inserção, importância cultural e a luta pela sua preservação. No debate que se seguiu, as professoras Dra. Beatriz Mugayar Kühl da FAUUSP e a Dra. Silvia Helena Passarelli da Universidade Federal do ABC falaram respectivamente sobre intervenções bem-sucedidas no patrimônio industrial e sobre a importância da vila de Paranapiacaba.

No período da tarde, três palestras trataram de temas ligados diretamente às discussões desenvolvidas em nosso Programa de Mestrado: “A construção do espaço segregado: produção da cidade e formação da sociedade” pelo professor do IAU-USP-São Carlos, Dr. Tomás Antonio Moreira; “A Atuação do IPHAN na gestão do patrimônio”, pelo Coordenador Geral de Bens Móveis do órgão, José Rodrigues Cavalcanti Neto; “A visibilidade do patrimônio na metrópole contemporânea: os sítios industriais paulistanos e as Operações Urbanas” pela professora do Departamento de História da Arte da Unifesp, Dra. Manoela Rossinetti Rufinoni.

Os ciclos de debate de 2016 foram iniciados em abril, com a conferência do diretor da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo, Dr. Fábio Mariz Gonçalves intitulada “Questões e desafios atuais do urbanismo em São Paulo”. Mariz discorreu sobre os planos regionais das subprefeituras do município de São Paulo, fazendo um diagnóstico sobre seus limites e alcances.

O próximo evento, com data prevista para ocorrer em setembro próximo, tem como convidado o arquiteto venezuelano Arturo Almandoz Professor Titular do *Departamento de Planificación Urbana, USB* de Caracas, e Titular Adjunto da *Pontificia Universidad Católica de Santiago do Chile*. Almandoz desenvolve importante trabalho sobre a modernização urbana na América Latina, tendo publicado vários livros sobre o tema, tais como, *Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina* (2008); *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (2013); *Modernization, urbanization and development in Latin America, 1900s-2000s* (2014).

Uma boa leitura a todos.

Antonio Soukef Júnior
Editor Científico

Braudel e Abrams abrem a porta a um debate insolúvel: a cidade

Gisela Cunha Viana Leonelli*

Tomás Antônio Moreira**

Resumo: Este trabalho tem como objetivo compreender as definições da cidade para enriquecer as novas reflexões sobre o termo nos dias atuais. O ponto de partida para a reflexão é a confrontação das posições no entendimento do fenômeno urbano, da cidade, por Fernand Braudel e Philip Abrams, para posteriormente fazer emergir, frente aos dilemas colocados na confrontação destes dois autores, amostragens das principais teorizações elaboradas sobre a cidade. Dentre as conclusões, destaca-se que as proposições de denominações sobre a cidade procuram dar conta da evolução dinâmica das aglomerações humanas: metápole, edge city e tecnocidade.

Palavras-chave: Cidades; Fenômeno Urbano; Teoria da Cidade; Fernand Braudel; Philip Abrams.

Abstract: Braudel and Abrams open the door to an insoluble debate: The City

This paper looks to understand the definitions of the city to enrich the new reflections, in the current days. The starting point for reflection is the confrontation of positions in the understanding of the urban phenomenon, the city, by Fernand Braudel and Philip Abrams, later to emerge in front of the dilemma posed in the confrontation of these two authors, samplings of the main elaborate theorizing on City. Among the findings, it is emphasized that the names of propositions about the city seeking to account for the dynamic evolution of human settlements: metápole, edge city and tecnocity.

Keywords: Cities; Urban Phenomenon; City Theory; Fernand Braudel; Philip Abrams.

* Docente de graduação e pós-graduação, MS-3, RDIDP do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FEC UNICAMP. Doutora em Arquitetura e Urbanismo IAU USP (2010). Mestre Engenharia Ambiental pelo CRHEA - USP (2003) Mestre em Urbanismo pela PUC-Campinas (2003). Especialista em Desenho e Gestão do Território Municipal pela PUC-Campinas (2001) e em Educação Ambiental pelo CRHEA-USP (2001), graduada em arquitetura pelo IAU-USP. Possui experiência acadêmica (FATEC, UNIMEP e PUCPR) e profissional em planejamento e gestão urbana. (PMJaú, Instituto PÓLIS e IPPLAP) Tem realizado pesquisas, atividades de ensino e extensão nos temas: fundamentos e instrumentos de planejamento urbano, história da regulação urbanística, gestão e políticas urbano-ambientais, com ênfase em parcelamento do solo urbano.

** Professor Adjunto no Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP), São Carlos - Brasil, pertencente à Área de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo. PhD em Estudos Urbanos pela Université du Québec à Montréal - Canadá, com título revalidado pela USP. Consultor *ad hoc* da FAPESP. Foi professor visitante na Université de Rennes 2, no Laboratório Espaço e Sociedade - ESO - Rennes, França (2013). Foi Professor Adjunto da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, membro do corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana. Atua principalmente nos temas de políticas públicas habitacionais e fundiárias, instrumentos urbanísticos, urbanização, mobilidade urbana, governança e participação social. **Contato:** tomas_moreira@hotmail.com **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/7348817908541292>

1. CIDADE: OBJETO DE PREOCUPAÇÃO E PENSAMENTO ANALÍTICO

Em diferentes correntes de pensamento – social, econômica, cultural e geográfica -, a cidade aparece como um objeto de preocupação e pensamento analítico. Ela pode ser considerada como objeto aparente, mesmo se os produtos das reflexões não se constituem como teorias específicas. Este objeto de investigação é, em muitos aspectos, a manifestação mais expressiva da realidade ou, pelo menos, a cidade designa o cenário para as ações mais significativas de nossas sociedades. A filosofia da cidade permanece a expressão necessária para a compreensão da projeção e da evolução de nossas sociedades sobre o espaço.

Os escritos teóricos sobre a cidade são numerosos e aportam diferentes olhares sobre o assunto e várias conceituações. Em todas as explicações sobre os fenômenos da vida social, econômica, cultural e política aparecem diferentes conceitos sobre a forma territorial: a cidade.

Diferentes pesquisas teóricas sobre a cidade aprofundaram o conjunto dos conceitos elaborados para ampliar o conhecimento sobre a cidade. Dentre as múltiplas investigações teóricas, aquelas de Fernand Braudel e Philip Abrams iniciam a construção de um debate rigoroso sobre a conceituação do fenômeno urbano: a cidade. A diferença conceitual entre esses dois autores, sobre a forma de pensar a cidade, ilustra duas tendências sobre o questionamento filosófico sobre a cidade, objetivo deste trabalho.

2. A POLÊMICA ENTRE BRAUDEL E ABRAMS

Fernand Braudel acredita que a cidade é uma entidade em si, em diferentes períodos de sociedades diversas (Braudel, 1979). Este autor (1979) sustenta que, não obstante sua localização no tempo e no espaço, uma cidade reenvia sempre a certas regularidades objetivas, permitindo identificá-la como tal.

Philip Abrams considera que a cidade possui uma forma social própria em diferentes épocas e sociedades (Abrams, 1978). Este autor (1978) nega a existência da cidade como entidade social autônoma. Para ele, nenhuma generalização sobre a cidade é aceitável e os estudos tradicionais sobre a cidade se resumem a uma simples análise das interações sociais.

Fernand Braudel, levando em consideração que ‘a cidade é sempre uma cidade, onde ela si situe, no tempo e no espaço’ (Braudel, 1979: 423) fez ressaltar a ideia de que há uma multiplicidade e simultaneidade de cidades e de seus processos, em diferentes fases da história das sociedades. Desta maneira, ele argumenta que as cidades têm, em geral, a mesma linguagem. Para Braudel, as cidades são os produtos de suas civilizações. No entanto, mesmo se elas possuem características específicas no interior de seus processos, elas apresentaram os mesmos

problemas e as mesmas ambiguidades. Braudel considera que são os efeitos dos problemas e ambiguidades que aparecem de maneira mais ou menos intensas nos diferentes processos da evolução das cidades. Nesta perspectiva, Braudel mostra a necessidade de criticar a antiguidade como uma situação homogênea nos planos sociais, temporais e espaciais.

Philip Abrams não concorda com as propostas desenvolvidas por Fernand Braudel. Ele critica o fato de que a cidade é sempre uma cidade. Ele discute também o fato de que as características das cidades permanecem de um período ao outro na história e elas podem ser tratadas fora do processo de mudança histórica das civilizações e da economia (Abrams, 1978: 17). Para este autor, a cidade não pode nem ser interpretada de maneira genérica nem como uma entidade social (Abrams, 1978: 9 e 10). Ele acredita que a cidade é uma forma social e, portanto, o resultado de vários fatores de ordem social e dos processos de mudanças históricas das sociedades. Neste sentido, ele coloca em evidência a heterogeneidade das cidades em diferentes planos.

Levando-se em conta a conceituação da cidade por ambos os autores, diferentes abordagens se aproximam da forma de seus conceitos. Muitas vezes, as diversas reflexões teóricas sobre a cidade não mostram diretamente o posicionamento dos autores em relação aos discursos de Fernand Braudel e Philip Abrams. No entanto, eles certamente ilustraram tendências. Em todo caso, as suas diferenças destacam os campos de reflexões sobre a cidade, bem como a variedade de abordagens que caracterizam a questão filosófica sobre a cidade. Este encontro de discursos sobre a cidade traz para a problemática, que se impõe na atualidade, um conhecimento maior sobre as consequências e dificuldades de generalizar sobre a cidade, bem como de ilustrar a diversidade deste fenômeno e da questão urbana.

3. O PARADIGMA DA CIDADE INVARIÁVEL E O PARADIGMA DA NÃO-CIDADE

Diversos autores desenvolveram suas argumentações sobre o fenômeno urbano conceituando a cidade como uma entidade estritamente social ou enquanto uma manifestação das forças sociais.

Marx, Weber e Durkheim (autores clássicos, que basearam suas análises respectivamente sobre o plano econômico, organização social e divisão do trabalho) desenvolveram suas reflexões tendo o fenômeno cidade como forma social. Estes autores clássicos analisaram na sociedade capitalista os fatores fundamentais que a constitui e a fazem funcionar (Katznelson, 1992). Para eles, a credibilidade da cidade como objeto social sempre foi levada em consideração. Suas análises não visavam o desenvolvimento de uma teoria urbana, mas, sobretudo, o desenvolvimento de uma teoria baseada sobre os processos de transformação das relações sociais capitalistas (Abrams, 1978; Claval, 1992).

As interpretações de Marx sobre a cidade e de seu contraponto, o campo, se concentrava na compreensão da relação entre cidade-campo. Ele considerava estes termos, por um lado, enquanto expressão da forma e do produto da divisão do trabalho e, por outro lado, enquanto a sínteses da separação entre o trabalho manual e intelectual (Claval, 1992). Para ele, o produto da divisão do trabalho situou a cidade.

Inúmeros são os teóricos que se interessaram aos princípios constitutivos da cidade. Seria ambicioso fazer uma síntese completa. Os textos de Martindale (1978), Katznelson (1982) e Claval (1981) apresentam excelentes amostragens das principais teorizações elaboradas sobre a cidade. Estas são utilizadas para fornecer um quadro estável e coerente à análise da realidade urbana. Estas teorizações são necessárias para explicar e estabelecer as causalidades entre as características da vida urbana e as transformações específicas da vida coletiva.

Para Claval, um dos teóricos incontornáveis da cidade, 'os princípios comuns a toda aglomeração são enormes para que uma teoria unitária da cidade seja possível' (CLAVAL, 1981: 574). A cidade recobre uma realidade plural. A cidade e o urbano foram abordados sobre múltiplas facetas. São termos polissêmicos não cobrindo ao mesmo significado segundo os autores em jogo, Braudel e Abrams, e suas motivações. Contudo, é possível identificar as regularidades.

Braudel demonstra cinco princípios concretos sobre os quais se pode fundar o paradigma da cidade invariável: a lógica espacial, o espaço social, a aglomeração política, a estrutura funcional e a simbologia cultural. Colocados isoladamente, estes princípios não têm nenhum poder explicativo, operacional ou global do fenômeno urbano. É na simultaneidade que eles caracterizam a cidade ou o fenômeno urbano. A cidade é fundamentalmente um princípio espacial, uma organização do espaço de maneira a obter uma polarização permanente de diferentes tipos de atividades, de serviços, de funções e indivíduos aglomerados. A cidade é uma maximização de diversas interações; é nela que as ocasiões (diretas ou indiretas) de interações e de trocas atingem seu máximo (BRAUDEL, 1979).

Definida como aglomeração morfológica, a cidade adquire uma permanência e estabilidade permitindo fazer comparações por meio do tempo e do espaço. A partir de uma tomada aérea da paisagem, a cidade denota uma relação ao seu meio ambiente imediato. Para Payot (1992), esta capacidade de circunscrever, a se distinguir do resto, é a essência da cidade: "uma volta que separa um interior de uma parte externa e em se constituindo o define como a área comum de pertencimento temporal e espacial" (PAYOT, 1992: 42). A cidade é aglomeração, concentração permanente no espaço. A cidade é ordem: seu sistema é dividido em espaços de utilizações específicas (MASSIAH; TRIBILLON, 1988). Sua principal forma reside na centralidade. A cidade é dominação: ela mantém uma relação hierárquica com suas periferias.

Outra forma característica da cidade vem de seu processo de expansão. O crescimento urbano é o sinal de um movimento de desconcentração urbana acompanhado de uma dinâmica de invasão-sucessão (BURGUESS, 1996) e de vontades de anexação de periferias. A aglomeração

morfológica abriga interações sociais cuja concentração e densidade, sobre os pequenos espaços, produzem efeitos do meio.

A teoria sociológica da cidade é marcada pela Escola de Chicago, que vê a cidade como um terreno de experimentações para descobrir a lei que serve de base às mutações do contato social. Para os teóricos desta escola a dimensão, a densidade e a heterogeneidade da população são elementos sintéticos característicos da ecologia da cidade (PARK; WIRTH, 1992). A cidade é “um estabelecimento relativamente importante, denso e permanente de indivíduos socialmente heterogêneos” (WIRTH, 1979: 262). A dimensão da população explica a diferenciação em áreas naturais e em áreas culturais.

A segregação se faz seguindo as preocupações e interesses da apropriação étnica, racial ou de classe. Ela suscita também relações humanas secundárias, segmentarias e utilitárias. A fórmula de Simmel (da corrente culturalista) resume bem a situação: “a unidade da distância - social - e de proximidade física” (SIMMEL, 1979: 52). A delegação do poder e os mecanismos de controle formal são os meios de gerar a coesão do conjunto urbano. A densidade de pessoas proporciona uma ideia do nível de especialização e da competição pelo espaço urbano que se regula ao perfil das atividades e indivíduos, os mais competitivos. A densidade favorece as relações de exploração entre os membros de diversos grupos. A heterogeneidade da população permite julgar o nível de instabilidade e de insegurança. Na cidade, a mobilidade indicando o “pouls de la communauté” (BURGUESS, 1996: 95) de uma estratificação social muito flutuante. A cidade favorece a mobilidade horizontal e vertical (BAIROCH, 1985: 404). A heterogeneidade instala uma despersonalização das relações humanas. O indivíduo não manifesta nenhuma descontração, ele integra coalizões em função de seus interesses pontuais (GOETZ; CLARKE, 1993). A aglomeração urbana é muitas vezes uma organização política fruto de uma história e de seus grupos sociais, em parte de seus grupos sociais dominantes, que agem em função da conjuntura política e as condições de desenvolvimento econômico da época (LE GALES, 1993).

A cidade é o espaço dos jogos sociopolíticos (GOETZ; CLARKE, 1993). Para os teóricos marxistas, a vida cotidiana é uma relação conflitual. Seu fechamento revolucionário vem da sua composição social: as lutas de classe são inerentes ao fenômeno urbano. Sobre um plano mais global, a cidade é o suporte social e o símbolo do Estado moderno. A cidade participa da generalização do poder político. Historicamente, a autonomia política é um privilégio urbano. A criação de instituições municipais autônomas foi primeiramente o fato das cidades antes de ser do Estado.

Viver em cidade supõe instituições específicas e legítimas garantindo a coesão da comunidade urbana. É também o postulado dos trabalhos sobre a governança e as regiões urbanas. Falando de hipótese conflitual da cidade, Zartman (1997) considera a governança como uma função essencial do governo (local ou nacional). A gestão de conflitos a fim de evitar o impasse político, a ruptura com as bases sociais, a violência, até mesmo a desintegração do Estado. Para Hyden e Bratton (1992), a governança é a gestão do regime cujas regras ou estruturas afetam a ação política e a resolução dos problemas societais.

Como outro princípio constitutivo, a cidade é uma aglomeração mercantil. Ela oferece uma estrutura funcional e um espaço de trocas, criados e criadores de economias de escala e de aglomeração. A heterogeneidade do corpo urbano faz-se necessário à colaboração para a origem de diferenciação e da especialização das funções. A partir deste momento, a cidade torna-se um lugar central do mercado e da monetarização da sociedade, irreversivelmente.

A cidade é o berço do capitalismo. É uma zona de produção de alto valor, atraindo investidores e profissionais de todos os tipos. A cidade é a armadura dos mercados nacionais e regionais. Ela propõe diversos produtos e serviços especializados: educação, saúde, informação e comunicação, cultura entre outros. A expressão consumir a cidade reenvia a um universo tipicamente urbano indo das necessidades – alimentação, vestimenta, habitação –, às comodidades – deslocamento em transporte individual ou coletivo, eletricidade - ou conforto – distração, lazer entre outros.

Como elementos imutáveis de identificação da cidade, o universo simbólico é impregnado. Segundo Lynch (1960), cada cidade possui uma imagem pública evocando sua forma física, cujos cinco elementos essenciais são: as ruas, as pontas, as quadras, as intersecções e as fronteiras. As representações mentais sobre a cidade confirmam o paradigma da diferenciação. A cidade é: luz e sombra, atração e repulsão. A imagem da liberdade é sem dúvida uma das suas representações as mais populares e perenes.

A servidão desaparece em primeiro nas cidades e contribui para a emancipação das classes rurais. Esta evolução é favorecida pela conjunção de certos elementos progressistas do modo de vida urbano: disponibilidade do emprego bem remunerado; possibilidade de melhorar as suas condições de vida e de ascender na escala social; oportunidade de se cultivar, de ser em relação e de se deixar embalar pelas múltiplas influências e experiências.

Como fator de civilização e de progresso, a cidade é portadora de valores comunitários e espirituais benéficos à personalidade humana (MUMFORD, 1964). Modernismo, cosmopolitismo, saber e cultura, inovação tecnológica, investigação e desenvolvimento, pertencem ao lado “luz”. A cidade continua uma imagem e todos os elementos reencontram-se ainda na problemática contemporânea das cidades mundiais e internacionais. Do lado “sombra”, a cidade é anônima, marginalização, exploração, desemprego, insegurança, criminalidade. Além disso, ela oferece pouca esperança e escolhas às suas populações prisioneiras. Assim definida como uma coincidência sobre um mesmo território de uma aglomeração morfológica, funcional, sociológico, política e simbólica, a cidade estudada por Braudel pode desafiar o tempo e o espaço.

Para este último, estes cinco princípios constituem o essencial da cidade: a mesma linguagem fundamental de todas as cidades. As numerosas diversidades sublinhadas pelas tipologias de cidades aumentam, quer a diferença de intensidade de elementos constitutivos da cidade, quer o acessório. Na lógica de Braudel (1979), o que une Çatal Hüyük à Nova Iorque de hoje transcende a história. São os seus elementos constitutivos, aqueles mesmo que permitem poder compará-los.

Contrariamente a Braudel, Abrams não considera a cidade como uma entidade social. A cidade é um lugar passivo que resulta da concordância de uma multidão de decisões de localização de agentes individuais. Para ele, as características constitutivas reveladas pela história e pela sociologia urbana não são fundamentais, mas unicamente formais. O problema, talvez, é que a cidade é uma forma social em que as propriedades essenciais de sistemas maiores de relações sociais são bruta e intensamente concentradas - a um ponto onde o tamanho, a densidade e a heterogeneidade residencial, as características formais da cidade, pareçam ser nelas mesmas propriedades constitutivas da ordem social distinta (ABRAMS, 1978: 10).

É uma ação de transformação de comparar ou estabelecer uma teoria unitária da cidade. Como produto das relações sociais e econômicas, a cidade reflete as evoluções do seu tempo. As suas condições de produção influenciam o seu significado e a sua natureza, sustenta Abrams (1978). De uma época a outra, de um país a outro, de uma cultura a outra, a dinâmica urbana é determinada fundamentalmente por estratégias de uma multitude de atores. Não se pode apreender a essência ignorando o papel dos atores coletivos e individuais que participam na criação urbana. Uma concepção dinâmica que leva em conta as relações e ações sociais, permite explicar o fenômeno urbano.

De acordo com o contexto histórico e os seus corolários, a transformação dos valores culturais, os processos econômicos mundiais e a política local, a cidade não tem o mesmo significado nem a mesma forma. Pirenne (1925) e Meuriot (1919) mostraram as relações entre a evolução histórica, as transformações nas condições das pessoas e as das formas da cidade.

Na Antiguidade, a cidade respondia mais à descrição de uma aglomeração morfológica: um conjunto constituído pela cidade e seus arredores. Do ponto de vista dos habitantes, a cidade tem uma conotação administrativa, a saber: uma fortaleza para protegê-los do terror dos bárbaros e dos invasores. O direito de cidade sendo reservado para os únicos habitantes que permanecem no recinto da cidade (MEURIOT, 1919). A forma da cidade, um lugar fortificado, é, portanto, justificada pelas dificuldades de defesa da época. O comércio e a política não são a sua razão de ser e o seu modo de vida não se distingue do resto da aglomeração (PIRENNE, 1925).

Na Idade Média, o comércio era a principal razão de ser da cidade. A emergência de uma classe comercial oposta à nobreza e ao clero transforma as suas estruturas sociais. A liberdade (de associação, de instrução e de trabalho) e o capitalismo tornam-se valores veiculados pela classe comercial. É neste momento aonde a cidade se define como organização comunal: o direito de sufrágio e de representação é atribuído aos seus habitantes (MEURIOT, 1919).

Na época contemporânea, analistas notam uma transformação das relações das cidades, entre elas, e as transformações que as unem ao seu território. Os principais efeitos da mundialização transformam tanto a forma, como o sentido da vida na cidade. Estes efeitos são: a emergência de novos sistemas produtivos e sociais, caracterizados pela especialização flexível, pela redução dos custos de transação e pela criação de nichos de desenvolvimento (GOETZ; CLARKE, 1993). O sistema urbano europeu, por exemplo, se estrutura em redes de cidades. As explicações

viriam de uma série de fatores que intervêm nos anos 1970-90: construção do mercado único europeu, inovações tecnológicas, as comunicações e as telecomunicações, a mundialização dos processos de produção de bens e a globalização dos mercados.

As notícias lógicas de localização das pessoas, das empresas e as organizações internacionais são fundadas sobre a atração, a acessibilidade e a internacionalidade, criando e fortalecendo as metrópoles. A forma da cidade é alterada com fronteiras territoriais e sociais muito mais flexíveis e móveis. O aumento da mobilidade, em termos de velocidade de deslocamento transforma algumas grandes metrópoles em métopoles, caracterizadas por uma descontinuidade da rede urbana (ASCHER, 1995).

As inovações tecnológicas e as transformações dos sistemas de produção - economia informativa - favorecem a emergência de tecnopólos (CASTELLS, 1996). A valorização dos fatores frágeis de localização, vantagem de novos sítios. As estratégias de atores colaboradores e as zonas periféricas participam diretamente na dinâmica da aglomeração urbana e a polinuclearidade torna-se uma forma urbana que se impõe cada vez mais. Mesmo a cidade de subúrbio teve a sua parte de evoluções, as quais contribuem para a mudança da face da metrópole. Os desenvolvimentos históricos do início do século XX até hoje mostram as profundas mutações sofridas pelo subúrbio americano (FISHMAN, 1987).

Os apologistas Fishman (1987) e Garreau (1991) celebram o aparecimento de um novo tipo de cidade. Desde os anos 1970, o subúrbio se autonomizou concentrando sobre o seu território uma massa crítica de atividades econômicas, comerciais, tecnológicas e culturais. Esta nova realidade pode ser um *edge city*, cujas fronteiras são difíceis de identificar sobre um mapa (GARREAU, 1991).

O subúrbio, cidade-dormitório, passa a um lugar de produção de riquezas e de criação de empregos, sobretudo de empregos de elevada qualificação técnica, de investigação e desenvolvimento que cria "a metrópole dual" (EBNER, 2004: 8). O crescimento urbano é agora o fato do subúrbio ou da tecnourbe, uma unidade socioeconômica viável (FISHMAN, 1987). O desenvolvimento de sistemas viários e de telecomunicações eficazes permite conectar diversos centros de subúrbios entre eles e a outros centros urbanos, criando a tecnocidade ou a cidade multicêntrica. A centralidade hegemônica é colocada em questão. A nova realidade do subúrbio é uma escolha de localização para as indústrias de elevada tecnologia, as sedes sociais das grandes multinacionais. Ela pode, então, inserir-se em um sistema urbano transnacional. A mundialização não tem assim fronteiras.

A cidade mundial ilustra a concentração das funções de controle, organização e tomada de decisões. Certas cidades hegemônicas - Paris, Nova Iorque, Tóquio, monopolizam a localização dos bancos internacionais, as sedes sociais das multinacionais, os centros de inovação e de investigação tecnológica. Numa ótica mais histórica, Abbott (1997) propõe a hipótese da cidade internacional para estudar as possibilidades de inserção no sistema urbano transnacional. Existe uma quantidade de funções e papéis por meio dos quais as cidades juntam-se às redes mundiais

de trocas. As cidades de produção internacional à imagem daquelas do Caribe que estão ao serviço direto dos mercados americanos. As cidades como Lyon, servindo de ponto de acesso da economia global para a sua região. As cidades especializadas nas relações internacionais, Genebra, Amsterdã e Bruxelas. As cidades de transações internacionais, Luxemburgo e Mônaco. No que dizem respeito ao governo das cidades, os ajustamentos políticos e econômicos induzidos pela mundialização traduzem-se incessantes em reestruturações verticais e horizontais.

Considerando as dimensões estruturais e do ator, há quatro tipos de efeitos (HYDEN; BRATTON, 1992): os processos de liberalização política e de democratização instalam organizações sociais legítimas; as reformas das instituições ou as reestruturações verticais pensadas para favorecer a confiança e imputabilidade; o reforço e a autonomia da sociedade civil ou as reestruturações horizontais a fim de dinamizar a esfera pública; e a criação de espaços de negociação entre o Estado, a sociedade civil e o mercado. A mundialização altera assim a política local. A necessidade de mobilizar recursos próprios e rendimentos locais implica múltiplos ordenamentos que refletem, sobretudo, a renovação de interesse dos cidadãos para com a política local. A capacidade de governar se apoia sobre o sentido do lugar e novos localismos (GOETZ; CLARKE, 1993).

As estratégias de atores reintroduzidas na análise do fenômeno urbano são baseadas numa certeza: suas dinâmicas podem produzir efeitos diferenciais no que diz respeito à produção e à aplicação das políticas públicas locais. A implicação direta dos atores locais na definição do interesse urbano resulta numa fragmentação da ação pública local (a teoria dos regimes urbanos). A qualidade do regime político existente aumenta a capacidade local de governar e influenciar as políticas urbanas (FERMAN, 1996).

A imagem do pluralismo impõe-se cada vez mais como um importante valor urbano. Tal maneira de abordar a política local permite atribuir significados novos à cidade: construir uma cidade progressista que sabe reconciliar objetivos de produção e objetivos de redistribuição; tornar o ambiente construído da cidade igualitária, a saber: mais à escuta das necessidades e aspirações dos seus múltiplos atores sociais (HYDEN; BRATTON, 1992).

4. CONCLUSÃO

De um ponto de vista epistemológico, a querela elegante que opõe Braudel à Abrams não se opõe, uma vez que estamos na presença de paradigmas. Kuhn define o paradigma como “descobertas científicas universalmente reconhecidas que para um tempo fornecem a uma comunidade de investigadores dos problemas tipo e as soluções” (KUHN, 1983: 11). O paradigma dá lugar a uma divisão de ideias intersubjetivas entre membros de uma mesma

comunidade científica. O objetivo da ciência é então provar que se tem razão. É uma construção subjetiva que propõe ou mesmo impõe a sua própria representação do mundo, os seus valores morais e os seus postulados ontológicos. Na ausência de um quadro de referência comum não haveria conflitos de escolas nem mesmo de comparação entre paradigmas diferentes.

No debate, autonomia estrutural e imaterialidade da cidade, a incomensurabilidade do paradigma é aplicável. Perante as colocações feitas, não é indicado traçar de maneira abrupta a precedência ou mesmo a superioridade de indivíduo ou da sociedade. Pode-se, sem penalidade, admitir os pontos de vista de cada um, tanto quanto conservar os seus postulados de partida. Como o materialismo e o determinismo avançam, os fatos sociais vêm primeiro e a existência precede a consciência, a cidade é um objeto de análise integral. Em contrapartida, se o investigador privilegia as estratégias de ator - identidade, vontade, consciência, emoção como modo de conhecimento dos fenômenos sociais, a cidade não pode ser uma entidade social.

O pesquisador sobre o fenômeno urbano pode satisfazer-se de tais paradigmas? Seria necessária uma escolha entre o sentido vivido das coisas e os seus mecanismos explicativos, para dar conta do fenômeno urbano?

O verdadeiro desafio é, portanto, encontrar uma metodologia que permite integrar as duas perspectivas. Em estudos urbanos, só uma abordagem simultânea permitirá progressos significativos. Para compreender a cidade, o lugar por excelência das transformações sociais, da cultura, o laboratório dos problemas sociais, econômicos, ecológicos e políticos, o pesquisador em estudos urbanos deve ter uma visão que abraça o espaço na sua dupla dimensão: física e natural por um lado, produto das relações sociais e econômicas do outro. O pesquisador urbano ganharia a realizar a passagem do individual ao coletivo, ou seja, integrar uma abordagem dialética e reconhecer a consciência crítica, a capacidade de indivíduo fazer a sua história. Diferentemente, a complexidade da sociedade é negada; a mudança social e o peso das forças sociais ocultados. Isto porque, se a cidade existe, ela não tem sentido fora das interações sociais e contrariamente estas interações sociais existem fora das cidades. Certas formas de relações sociais e de trocas são possíveis apenas porque existe um quadro capaz de catalisá-las, intensificá-las e transformá-las.

A cidade produz os efeitos do meio; nisso ela dá outra amplitude às interações sociais. Hoje em dia é no âmbito urbano que a relação social está mais a perigo, mas, também, é lá que conhece a evolução: experimentações de formas de pluralismo, de cidadania ou de democracia participativa. Examinar a cidade a partir do seu contexto histórico, aí está uma abordagem fundamental.

As cidades neolíticas de Jericó e de Çatal Hüyük, a polis de Atenas, o *civitas* de Roma, as cidades coloniais britânicas e francesas dos inícios dos séculos XIX e XX, Birmingham no século XIX e no início dos anos 1980, os tecnoúrbes; as *edge cities*, as metápoles, as *global cities*, as cidades internacionais, indistintamente são chamadas de cidades. Para além da sua comum denominação, elas não interpelam o mesmo imaginário, não implicam nas mesmas

consequências sobre a forma e o tipo de cidade, não se tem o mesmo significado para os indivíduos que nelas vivem e não lhes oferecem, muito menos, as mesmas possibilidades. Os sistemas urbanos e as cidades da época atual atingiram um nível de diferenciação tal que não têm mais o mesmo sentido.

A cidade contemporânea e a neolítica apresentam certamente semelhanças, mas também diferenças. As escavações arqueológicas revelam Çatal Hüyük como uma aglomeração densa e permanente. Os seus habitantes socialmente heterogêneos são constituídos de agricultores de trigo, de cevada, de ervilhas, de criadores de carneiro, de caçadores. A tecnologia também não estava ausente: casas quadradas em tijolos crus. A arte está presente: estatuetas e pinturas que representam figuras femininas. O sítio da cidade comporta vantagens de localização: a proximidade de 'vias', aonde o comércio fez a prosperidade de Çatal Hüyük. A descrição desta cidade antiga não é inútil. Mostra que existem processos compartilhados pelas cidades. Contudo, não existe a possibilidade de haver correspondência perfeita entre esta cidade e a cidade contemporânea que leva a marca das recentes evoluções tecnológicas.

Um elemento que tem a sua importância na significação da cidade contemporânea é o crescimento da mobilidade: dos indivíduos, das empresas e dos produtos. A introdução da variável mobilidade transforma a estrutura espacial da cidade. As escolhas de localização são multiplicadas, igualmente pelos indivíduos como pelas atividades. A qualidade de vida, a atração e a acessibilidade são tanto critério de localização que intervêm na estruturação da forma urbana e dos sistemas urbanos. Contrariamente às cidades fortificadas, aonde as muralhas servem fisicamente de delimitações, a mobilidade produz a extensão da cidade num espaço não circunscrito. A mobilidade altera os modos de delimitação da cidade, a noção de fronteira esta mais elástica.

Ao que corresponde a cidade central, a aglomeração urbana ou a região urbana funcional? O espaço de distribuição das atividades necessárias para a vida social econômica e profissional é mais ampla. Isso não ocorre sem haver implicações sobre as condições de adaptação e participação na vida urbana: a cidadania é móvel. A política urbana inova por estar à escuta e, sobretudo, por interessar cidadãos que têm vários espaços móveis; e, o ativismo local testemunha uma vontade de apropriação da cidade, pelos seus atores. Neste sentido, o significado da cidade se transformou, onde a utilidade de proposições de denominações novas procura dar conta da evolução dinâmica das aglomerações humanas: *métropole*, *edge city*, tecnocidade entre outras.

Como podemos ver, Braudel e Abrams abrem a porta a um debate insolúvel. Como diz Karl Jaspers (1969), a respeito da filosofia, aqui também, as perguntas seriam talvez mais importantes que as respostas, para conhecer o fenômeno das cidades.

BIBLIOGRAFIA

ABBOTT, Carl (1997). The international city hypothesis: An approach to the recent history of U.S. cities, in *Journal of Urban History*, 24. USA: Journal of Urban History.

ABRAMS, Philip (1978). Towns and Economic Growth: Some Theories and Problems, in Philip Abrams e E. A. Wrigley (org.), *Towns in Societies: Essays in Economic History and Historical Sociology*. Londres: Cambridge University Press.

ASCHER, François (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob.

BAIROCH, Paul (1985). *De Jérico à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*. Paris: Gallimard, Collection Arcades, p. 404.

BLAUG, Mark (1994). *La méthode économique*, traduzido do inglês por Alain e Christiane Alcouffe. Paris: Économica.

BRAUDEL, Fernand (1979). *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, tome I. Paris: A. Colin, p. 423.

BURGESS, Ernest (1996). The Growth of the City: An Introduction to a Research Project, in Richard T. LeGates e Frederic Stout, *The City Reader*. New York: Routledge, p. 95.

CASTELLS, Manuel e HALL, Peter (1996). Technopoles: Mines and Foundries of the Informational Economy, in Richard T. LeGates e Frederic Stout, *The City Reader*. New York: Routledge.

CLAVAL, Paul (1981). *La logique des villes: essai d'urbanologie*. Paris: Librairies techniques.

DUCROS, Jacqueline (1985). *La préhistoire*. Paris, Éditions Fernand Nathan.

DURKHEIM, Emile (2000). *O Suicídio: Estudo de Sociologia*. São Paulo: Martins Fontes.

EBNER, Michael (2004). City and Suburbs: The Dual Metropolis, in James R. Grossman, Ann Durkin Keating, and Janice Reiff (org.), *The Encyclopedia of Chicago*. USA: University of Chicago Press, p. 8.

FERMAN, Barbara (1996). *Challenging The Growth Machine. Neighborhood Politics in Chicago and Pittsburgh*. Kansas: University Press of Kansas.

FISHMAN, Robert (1987). *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books.

GARREAU, Joel (1991). *Edge city: Life on the new frontier*. New York: Anchor Books.

GOETZ, Edward e CLARKE, Susan (org.) (1993). *The New Localism, Comparative Urban Politics in a Global Era*, Newbury Park: Sage.

GOFFMAN, Erving (1968). *Asiles: études sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*. Paris: Éditions de minuit.

HYDEN, Goran e BRATTON, Michael (1992). *Governance and politics in Africa*. Boulder & London: Lynne Rienner Publishers.

JASPERS, Karl (1969). *Introduction à la philosophie*. Traduzido do alemão por Jeanne Hersh. Paris: Plon.

KATZNELSON, Ira (1982). *Marxism and the City*. New York: Clarendon Press.

KUHN, Thomas (1983). *La structure des révolutions scientifiques*. Paris: Flammarion, 2ème édition, p. 11.

LALANDE, A. (org) (1976). *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*. Paris: PUF, p. 954.

LE GALÈS, Patrick (1993). *Politiques urbaines et développement local: une comparaison franco-britannique*. Paris: L'Harmattan.

LYNCH, Kevin (1960). *The Image of the City*. Cambridge: M.I.T. Press.

MARTINDALE, Don (1978). Prefatory remarks: The Theory of the City, in Max Weber, *The City*, New York: The Free Press, 1978.

MASSIAH, Gustave e TRIBILLON, Jean-François (1988). *Villes en développement. Essai sur les politiques urbaines dans le tiers-monde*. Paris: Éditions La Découverte.

MUMFORD, Lewis (1964). *La cité à travers l'histoire*. Paris: Seuil.

PARK, Robert e WIRTH, Louis (1992). L'École de Chicago et la ville, in Marcel Roncayolo e Thierry Paquot (org.), *Villes et civilisation urbaine, XVIIIe-XXe siècle*. Paris: Larousse.

Braudel e Abrams abrem a porta a um debate insolúvel: a cidade

PAYOT, Daniel (1992). *Des villes-refuges. Témoignage et espacement*. Paris: Éditions de l'Aube.

PIRENNE, Henri (1925). *Medieval Cities*. New Jersey: Princeton University Press.

SASSEN, Saskia (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.

SIMMEL, Georg (1979). Digression sur l'étranger, in Yves Grafmeyer e Isaac Joseph, *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Paris: Champ urbain, p. 52.

ZARTMAN, William (1997). *Governance as conflict management: politics and violence*. Washington D. C.: Brookings Institution Press.

WIRTH, Louis (1979). Le phénomène urbain comme mode de vie, in Yves Grafmeyer e Isaac Joseph, *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Paris: Champ Urbain.

Recebido em: 5/1/2016

Aceito para publicação em: 19/5/2016

ANDAR A PÉ: A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E AS POLÍTICAS PÚBLICAS

Maria Ermelina Brosch Malatesta*

RESUMO: O ecossistema do estilo de vida urbano atual demanda ciclos dinâmicos de reposição energética nem sempre atendidos, produzindo um intenso processo de autofagia de recursos causados pelo desenfreado processo de consumo de fontes naturais do planeta. Outro tipo de desequilíbrio ambiental também decorrente é ainda mais grave, a concentração de riqueza em pequena parcela da população em oposição à plataforma majoritária de pobreza e conflitos sociais. Este desequilíbrio também se reflete nos modelos de mobilidade praticado nas cidades, em especial as brasileiras onde o privilégio aos modos motorizados individuais responsáveis pelo comprometimento tanto da qualidade do ar como de espaços públicos valiosos para o exercício da vida comunitária e da cidadania comprometem seriamente o ambiente urbano. Para mitigar este processo políticas públicas apoiadas por leis tem procurado reequilibrar as condições ambientais e garantir além de qualidade de vida urbana e uma cidade mais justa.

Palavras-Chave: Sustentabilidade; Mobilidade a Pé; Legislação e Políticas Públicas.

ABSTRACT: *Walking on Foot: sustainable mobility and public policies.*

The ecosystem from the current urban lifestyle demands dynamic cycles of energetic replacement not always reached, producing an intense process of autophagy resources caused by rampant processes of consumption of natural resources of the planet. Another type of environmental resulting imbalance is also even more serious, the concentration of wealth in a small portion of the population as opposed to the majority platform of poverty and social conflict. This imbalance is also reflected in models of mobility practiced in cities, especially in the brazilian ones, where the privilege to individual motorized modes responsible for the commitment of both air quality as a valuable public space for the practice of community life and citizenship seriously compromise the environment urban.

To mitigate this process, public policies supported by laws have been rebalancing environmental conditions and ensuring good quality of urban life as well as a fairer city.

Keywords: Sustainability; Mobility Walking; Legislation and Public Policies.

* Arquiteta e urbanista pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Mestre em mobilidade a pé pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Doutora em mobilidade cicloviária pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. **Contato:** pedeigualdade@uol.com.br **ORCID:** <http://orcid.org/0000-0003-4112-7828>

1. A CIDADE DO HOMEM E A PRODUÇÃO DO ECOSISTEMA URBANO

A ciência já comprovou que a espécie humana iniciou seu destaque frente às demais no momento em que passou a se deslocar utilizando somente os pés. Caminhando só ou em pequenos bandos para se fortalecer e proteger o ser humano, mais do que qualquer outro, desenvolveu um alto grau de comunicação por meio do raciocínio, da fala, da escrita, tornando-se, antes de tudo, um ser social. Esta necessidade de convívio social foi a responsável pela formação das sociedades primitivas e das primeiras comunidades, gerando um processo contínuo de estruturação espacial que resultou na cidade e no modo de vida urbano, conforme relata Tickell:

Muito provavelmente, há cerca de 12 mil anos, no final da era glacial existiam cerca de 10 milhões de humanos. A introdução da agricultura, a especialização das atividades humanas e o crescimento das cidades imprimiu um rápido aumento nesse número. Na época de Thomas Malthus, quando a revolução industrial mal tinha começado, estes números chegam a 1 bilhão. Até 1930 atinge-se 2 bilhões, atualmente giram em torno de 5,8 bilhões e até o ano de 2025, a não ser que ocorra alguma catástrofe, teremos atingido a cifra de 8,5 bilhões... A mais acentuada taxa de crescimento ocorreu justamente nas cidades... (Tickell, 2005)

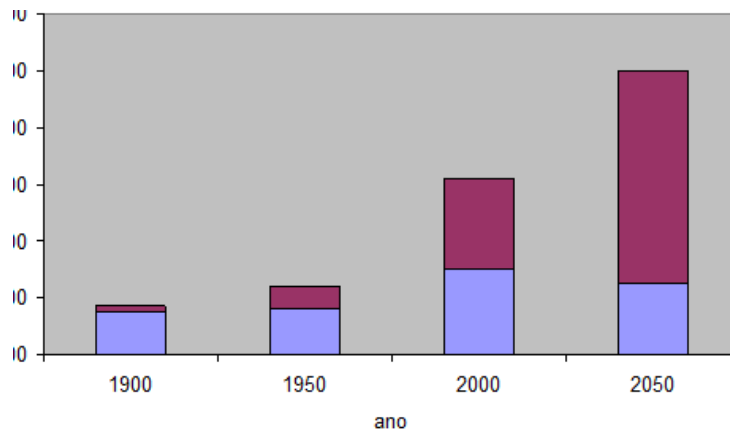


Figura 1: Crescimento e assentamento da população mundial Fonte: (Rogers, 2005)

Entretanto o ecossistema gerado pelo estilo atual de vida urbano demanda um ciclo de reposição energética altamente dinâmico que não consegue ser atendido pela produção dos sistemas contemporâneos. Este fato leva a um intenso processo de autofagia energética caracterizado sobretudo por um desenfreado processo de consumo dos recursos do planeta, apontado com muita propriedade por Rogers (2005):

É uma ironia que as cidades, o **habitat** da humanidade, caracterizem-se como o maior agente destruidor do ecossistema e a maior ameaça para a sobrevivência da humanidade no planeta... As cidades geram a maioria dos gases causadores do efeito estufa... Enquanto não houver diminuição

do ritmo de crescimento das aglomerações urbanas, o simples fato de morar em uma cidade não deveria conduzir à autodestruição da civilização...

Hoje elas consomem três quartos de toda a energia do mundo e causam pelo menos três quartos da poluição global. As cidades são o centro de produção e do consumo da maior parte dos bens industriais e acabaram se transformando em parasitas da paisagem, em enormes organismos drenando o mundo para seu sustento e energia: inexoráveis consumidores e causadores da poluição.

Em nenhum outro lugar a implementação da 'sustentabilidade' pode ser mais poderosa e benéfica do que na cidade. De fato, os benefícios oriundos dessa posição possuem um potencial tão grande que a sustentabilidade do meio ambiente deve transformar-se no princípio orientador do moderno desenho urbano.

Juntamente com o desequilíbrio ambiental causado pelos procedimentos consumistas do estilo de vida urbano, nas cidades ocorre outro tipo de desequilíbrio ambiental que é o da vida social: os processos produtivos e a organização da economia global têm produzido cada vez mais riqueza. Porém, esta tem se concentrado de forma desequilibrada numa parcela muito pequena da população, em oposição à grande plataforma de pobreza e conflitos sociais, muito bem caracterizados também por Rogers (2005):

As cidades estão produzindo uma instabilidade social desastrosa e levando a um declínio ambiental adicional. Apesar do aumento global da riqueza, que ultrapassa em muito o aumento da população, cresce o grau de pobreza e o número de pobres no mundo. Muitos deles estão vivendo nos ambientes mais desfavoráveis, expostos a níveis extremos de pobreza ambiental, perpetuando, portanto, o ciclo de destruição e poluição... não deveria ser surpresa o fato de sociedades e cidades, caracterizadas por desigualdades, sofrerem intensa privação social e causarem danos ainda maiores ao meio ambiente... A idéia de que os ricos podem continuar a dar as costas para a poluição e pobreza destas cidades, e agir em confortável isolamento destes centros de desolação, é uma visão extremamente míope e distorcida.



Figura 2: Favela Paraisópolis ao lado de condomínio de luxo no bairro do Morumbi, SP.
Foto: www.tucavieira.com.br Acesso em: 24 fev. 2015.

Esse processo de consumo desequilibrado dos recursos do planeta e sua desigual distribuição pela sociedade também se reflete nos modelos de mobilidade que mais conseguiram obter privilégios nas políticas públicas praticadas nas cidades brasileiras: os modos motorizados, em especial o automóvel. Principal consumidor de combustíveis obtidos por fontes energéticas processo de extinção (combustíveis fósseis) ou por meio de sistemas produtivos que promovem o desequilíbrio do planeta (biocombustíveis obtidos a partir das nocivas monoculturas), é o maior responsável pela emissão de partículas e gases que causam a poluição do ar:

No total, são emitidos dois trilhões de metros cúbicos de vapores e fumaça por ano e, provavelmente, o número de carros deverá aumentar até 50% até o ano 2010 e dobrar até o ano 2030. Paradoxalmente, sob a perspectiva do indivíduo, o carro permanece como o produto tecnológico mais desejado e libertador do século. Não custa muito, porque é produzido em escala e é subsidiado. Ele é prático, porque as cidades não foram planejadas para funcionar a partir de um sistema de transporte público de massa. E o carro é um ícone cultural irresistível que outorga glamour e status. (Rogers et al, 2005)

Mas o automóvel não é somente um devorador desenfreado dos recursos energéticos do planeta, mais que isso, ele consome espaços públicos valiosos, que são também um importante recurso para o exercício da vida comunitária e da cidadania, essenciais para a produção de ambientes urbanos saudáveis.

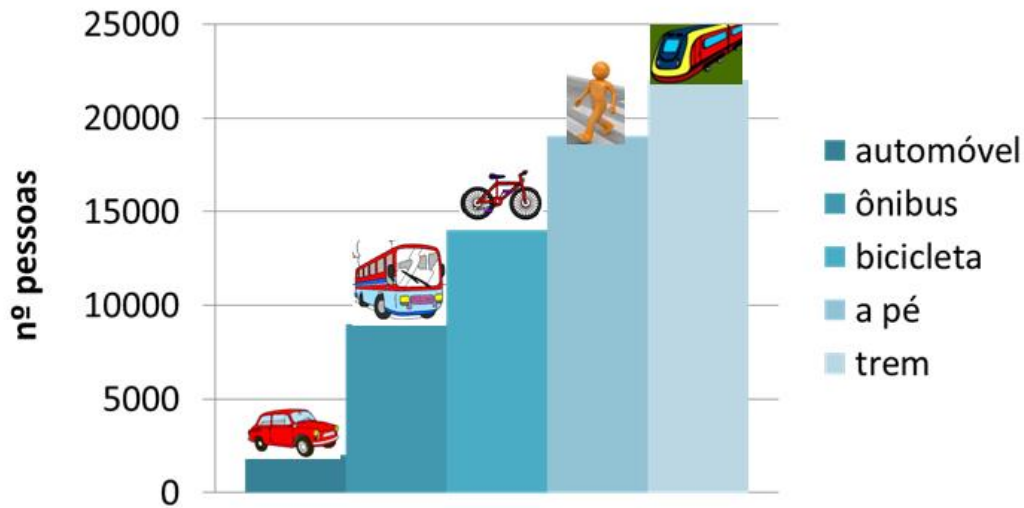


Figura 3: Número de pessoas transportadas por hora no mesmo espaço urbano por modo de transporte.
Fonte: (Malatesta, 2007)

Pela Figura 3, é possível concluir que o grande devorador de espaços públicos urbanos é o automóvel. Ele exige para circular com eficiência a apropriação de grandes áreas da cidade das quais são retiradas a possibilidade de uso convivencial para se tornarem espaços desérticos destinados à circulação de pessoas isoladas em suas caixas de aço, em situação de desagregação e ocultação e portanto, gerando ambientes inseguros que pulverizam e dificultam a prática da cidadania.

Um estudo realizado em São Francisco em 1979 por Appleyard e Leatella já detectou o relacionamento entre os graus de convivência social e de interação entre vizinhos à quantidade de tráfego motorizado que circula na via onde habitam conforme mostra a Figura 4.

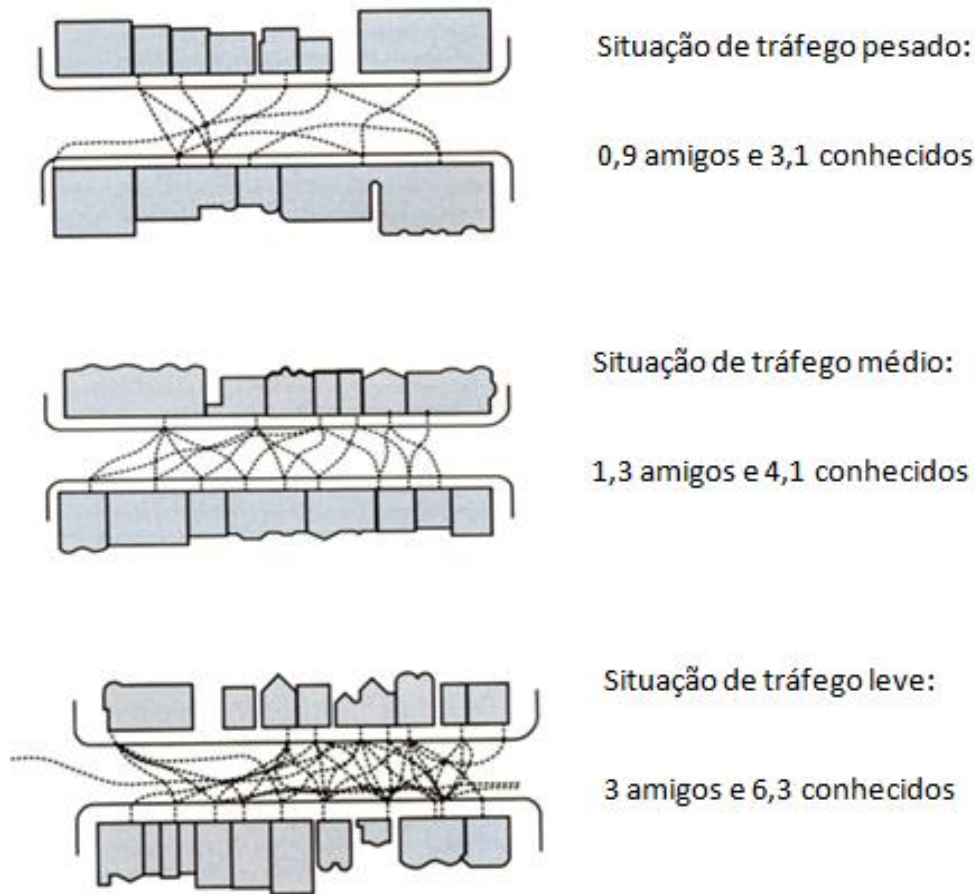


Figura 4: Relacionamento de vizinhança e o tráfego da via. Fonte: Appleyad & Leatella, 1979.

O resultado apontou que a integração social dos moradores de uma rua é inversamente proporcional ao volume de veículos que por ela circula e confirma o papel da mobilidade motorizada como agente de isolamento social e como *causa fundamental para a alienação do morador urbano, um efeito bem no centro do processo de dilapidação da cidadania contemporânea*. (Rogers et al, 2005)

Enquanto se insistir no papel determinante de utilização do ecossistema urbano, até o momento priorizado aos modos individuais motorizados, a distribuição do direito de uso destes espaços repetidamente refletirá a injusta destinação de seus recursos, beneficiando somente o minoritário setor da população que dele se utiliza. Ao mesmo tempo, reforçará a demanda para adoção desse modelo distorcido nas camadas da população de baixa renda que busca fazer parte como alternativa às recorrentes deficiências dos sistemas de transporte público coletivo e uma possibilidade de ter acesso aos seus privilégios. Este fato contribuiria ainda mais para a precária situação ambiental na medida em que só poderiam recorrer a veículos antigos, carentes de manutenção e conseqüentemente com maior possibilidade de emissão de gases tóxicos.



Figura 5: Veículo antigo ainda em circulação na periferia da cidade – Av. Imperador, Ermelino Matarazzo.
Fonte: MEBMalatesta.

Vasconcellos (1999) cita o relatório de Buchanan – “Traffic in towns” (1963), que discute e classifica como *conflito básico de trânsito confrontando: a garantia da **acessibilidade**, como possibilidade global de circular e atingir os locais, e **ambiente**, na forma de poluição sonora e visual, intrusão de veículos em zonas residenciais e destruição do patrimônio arquitetônico. Conseqüentemente, o relatório propõe o controle do conflito por meio do controle do uso do solo e da limitação do uso do automóvel para motivos “não essenciais”, como lazer e conveniência.*

Uma alternativa para esta situação seria a adoção de políticas públicas que estimulem a adoção de modais da Mobilidade Sustentável, dentre eles a Mobilidade a Pé, por meio do preparo do ambiente urbano para que este ofereça condições para seu exercício.

2. A MOBILIDADE URBANA E O COMPROMISSO COM SUSTENTABILIDADE URBANA PELA AGENDA 21 E O ESTATUTO DA CIDADE

O processo de esgotamento de fontes energéticas e a busca por alternativas simples, até minimalistas trouxeram à tona o conceito de SUSTENTABILIDADE como uma qualidade relacionada à fontes de recursos renováveis. Para especificar melhor este conceito, é apresentada a definição de Franco (2000), que destaca três princípios fundamentais da sustentabilidade: ... *a conservação dos sistemas ecológicos sustentadores da vida e da biodiversidade; a garantia da sustentabilidade dos usos que utilizam recursos renováveis e o manter as ações humanas dentro da capacidade de carga dos ecossistemas sustentadores.*

A busca de soluções simples e diretas envolve um alto grau de complexidade de reflexão, uma vez que exige uma reversão de valores culturais e, mais do que tudo, que a participação de todos os setores da sociedade: ... *O conceito de desenvolvimento sustentável é portanto muito complexo e controverso, uma vez que para ser implantado exige de mudanças fundamentais na maneira de pensar, viver, produzir, consumir etc. Assim, os quatro fatores de ordem antropogênica que mais influenciam na sustentabilidade ambiental são: a pobreza, a tecnologia e os estilos de vida.*

Uma vez que o desenvolvimento sustentável apresenta além da questão ambiental, tecnológica e econômica, uma dimensão cultural e política, ele exige a participação democrática de todos na tomada de decisão para as mudanças que se farão necessárias para a implementação do mesmo. (Franco, 2000)

Um dos primeiros documentos que definiram o compromisso dos países participantes da Conferência das Nações Unidas Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, a Rio-92, foi a AGENDA 21, que trouxe o conceito de sustentabilidade e desenvolvimento sustentável como diretriz fundamental de comprometimento adotada pelos países participantes, que passaram a internalizar esse conceito em todas as suas políticas públicas.

A Agenda 21 Brasileira definiu seis diretrizes temáticas baseadas na realidade brasileira, incluindo-se aí a realidade da cidade de São Paulo, a partir do inter-relacionamento das dimensões ambiental, econômica, social e institucional e seu processo de elaboração com a participação, por meio de parcerias, de todos os setores da sociedade. Essas diretrizes básicas foram:

1. Gestão dos Recursos Naturais
2. Agricultura Sustentável
3. Cidades Sustentáveis
4. Infraestrutura e Integração Regional
5. Redução das Desigualdades Sociais
6. Ciência e Tecnologia para o Desenvolvimento Sustentável

Todas as diretrizes, deveriam ser implementadas de forma integrada por meio de linhas de ação que envolvessem, antes de tudo, vontade política e o comprometimento da sociedade, principalmente dos setores que interferissem nas decisões e opiniões, tendo em vista o bem comum e principalmente, como já foi ressaltado anteriormente, a essencial mudança de hábitos e de culturas que se mostraram danosas.

Entre todas as diretrizes, destacou-se o conceito “Cidade Sustentável”. O documento da Agenda 21 indica que para ser considerada sustentável, a cidade deveria mudar as rotinas existentes, de forma que tanto recursos como patrimônios culturais fossem preservados. De forma geral, a prática de todas as ações estabelecidas nas Estratégias por ela definidas deveriam incorrer na valorização da caminhada como forma de mobilidade assim como no investimento de recursos para garantir uma infraestrutura adequada ao seu exercício. Algumas até se destacaram por estarem mais relacionadas à viabilização de uma política de valorização do modo a pé.

Nas diretrizes contidas na Estratégia 1, que se referem ao aperfeiçoamento da regulamentação do uso do solo e o ordenamento do território para promover a melhoria das condições de vida da população a partir da igualdade e a qualidade ambiental, destacou-se:

- *Coordenar as ações referentes ao uso e à ocupação do solo, transporte e trânsito, visando reduzir as tendências de crescimento desorganizado.*
- *Combater as deseconomias da urbanização e imprimir maior eficiência às dinâmicas socioambientais, apoiando e incentivando a realização de experiências bem sucedidas na conservação do patrimônio ambiental urbano. (Agenda 21, 2016)*

Por meio da aplicação desses preceitos deveria ser garantida uma infraestrutura da caminhada dentro dos padrões básicos de tecnologia e urbanização ao mesmo tempo se procurasse preservar a escala da caminhada na rede das viagens cotidianas consagrando o modo a pé como alternativa efetiva das viagens de pequena extensão.

Já a Estratégia 2 cuidava de promover o desenvolvimento institucional e o reforço da capacidade de se planejar e gerir a cidade de forma democrática, viabilizando a participação efetiva de toda a sociedade, sem deixar de considerar a dimensão ambiental nesse processo. Dela mereceram destaque as seguintes ações:

- *Implementar sistemas de gestão ambiental urbanos integrados e que contemplem a descentralização e as parcerias, melhorando a qualidade e a eficiência tanto institucional como dos serviços prestados à população.*
- *Incentivar a modernização na gestão e na operação do transporte e do trânsito por meio da parceria entre o Poder Público e a iniciativa privada, e da participação da comunidade nas decisões e fiscalização. (Agenda 21, 2016)*

As ações propostas pela Estratégia 2 garantiram a qualidade na implementação e manutenção de toda infraestrutura utilizada por quem caminha, permitindo a participação da população nas decisões tomadas em relação ao desenvolvimento de políticas públicas.

A Estratégia 3 referia-se às formas de produção e consumo da cidade que deveriam ser modificadas para se buscar a redução de desperdício e de recursos e, ao mesmo tempo, fomentar o desenvolvimento de novas tecnologias urbanas dentro do conceito da sustentabilidade. Pela sua relação ao tema, desta estratégia foram selecionadas as seguintes diretrizes:

- *Incluir critérios ambientais nas normas de financiamento governamental voltadas para a infraestrutura urbana, especialmente nos setores de saneamento, transportes e sistema viário; estender gradativamente esses critérios para financiamentos de novos empreendimentos econômicos privados com participação do setor público.*
- *Reduzir o consumo de energia nas cidades a partir de programas de racionalização do uso do solo urbano, promovendo intervenções e projetos arquitetônicos que priorizem a obtenção de conforto e a funcionalidade com o mínimo investimento energético e o máximo aproveitamento dos recursos climáticos ambientais locais. (Agenda 21, 2016)*

A inclusão de critérios ambientais como determinantes de investimento em infraestrutura urbana, especialmente no sistema viário, e a busca da redução de consumo da energia pela racionalização do uso do solo certamente priorizariam as intervenções voltadas à valorização dos espaços dos pedestres na cidade.

Uma forma de se garantir a justa distribuição de uso dos recursos ambientais de uma cidade é se cobrando pelo seu grau de utilização e impacto, permitindo dessa forma que os recursos do estado sejam aplicados de forma equitativa a todas as parcelas da população, em especial a que mais se utiliza do modo a pé, no caso, a mais carente.

Todas essas ações se implementadas certamente dão suporte ao desenvolvimento de políticas voltadas ao estímulo e a valorização da Mobilidade a Pé, sustentável por definição, uma vez que é democraticamente exercida por qualquer cidadão. Conforme aponta Vasconcellos (2001): ... *movimento a pé é a única habilidade humana de deslocamento distribuída igualitariamente. Com exceção de pessoas portadoras de deficiências ou de outras limitações (idade, saúde), qualquer pessoa é capaz de ir a qualquer lugar caminhando.*

De todas as ações que comporiam este escopo político a prioritária deveria ser a construção de calçadas, uma vez que é a infraestrutura base do exercício da caminhada: *a construção de calçadas deve ser o primeiro investimento, que por incrível que pareça precisa ser reafirmada incansavelmente. Mais ainda, sua construção em vias de grande tráfego geral deveria ser uma responsabilidade pública, exatamente como a pavimentação do leito carroçável dos veículos.* (Vasconcelos, 2001)

Junto com a construção de calçadas deveriam ser instituídos dispositivos legais que garantissem sua integridade em relação às invasões de espaço público por proprietários de lotes, comércio informal, rampas de acesso e pela invasão causada pelo estacionamento de automóveis e motos.

Outras ações que deveriam ser igualmente implementadas seriam as relativas à divisão espaço-tempo do sistema viário, com a adoção das políticas de fiscalização ao respeito em relação às faixas de travessia, revisão da programação semafórica de forma a possibilitar a redução dos tempos de espera e aumento do tempo de travessia baseadas não em padrões definidos em realidades urbanas internacionais, mas na realidade das condições ergonômicas dos usuários considerando os ecossistemas locais caracterizados por presença dominante de usuários especiais como idosos, doentes, deficientes físicos e crianças.



Figura 6: Pedestre especial: idoso puxando carrinho em calçada sem revestimento. **Fonte:** MEBMalatesta.

O Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257 de 10/07/2001, foi uma exigência da regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo indicações gerais de política urbana para as cidades brasileiras.

Suas diretrizes aplicam-se diretamente ao desenvolvimento e adoção de políticas de priorização da Mobilidade a Pé ao estabelecer como objetivo principal a ordenação das funções sociais das cidades e da propriedade urbana, incluindo, no seu âmbito, ações de priorização relacionadas ao transporte público e o equilíbrio ambiental como pode ser visto na redação da lei:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

IV – **instituir diretrizes** para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e **transportes urbanos**; (Lei Federal nº 10.257)

Da mesma forma, o Estatuto das Cidades trouxe em seu âmbito a necessidade de serem realizados estudos prévios de impacto ambiental que poderiam retornar como investimentos a serem aplicados na implementação de uma política eficaz de estímulo ao caminhar como contrapartida para as diretrizes de compensação ambiental em relação ao impacto decorrente de intervenções urbanas que passaram a ser exigidas pela redação da lei como pode ser constatado a seguir:

CAPÍTULO II DOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA

Art. 4º Para fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

VI – estudo prévio de impacto ambiental (EIA) e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV).

Portanto, a partir deste estatuto passaram a constar em alguns planos diretores das cidades brasileiras diretrizes voltadas aos espaços públicos destinados à caminhada como foi o caso do Plano Diretor do Município de São Paulo de 2004 onde uma tabela associava a largura mínima de calçadas à hierarquia e função das vias onde se situam.

As atual Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU instituída pela Lei Federal 12.587/12 objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. Sua meta final é permitir o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Ela abrange a mobilidade de pessoas e cargas na cidade e define como suas prioridades o Transporte Não Motorizados a Pé e Bicicleta, os Transportes Coletivos e de Cargas, ficando por último o Transporte Motorizado Individual.

3. A MOBILIDADE A PÉ E A CIDADE SUSTENTÁVEL

Algumas cidades já se prepararam em direção à sustentabilidade, por meio da implementação de intervenções urbanísticas de caráter inovador que invertem paradigmas do modo de vida urbano moderno, enfrentando resistência de setores da sociedade por contrariarem seus interesses. Entretanto, o novo modo de viver acaba se impondo com o apoio da maioria da sociedade, os menos favorecidos pelos atuais sistemas, que se tornam os mais privilegiados pelas mudanças.

Pode se considerar que a estruturação da cidade moderna se volta para o desenho ambiental no que se refere à mobilidade e isso foi iniciado pelas primeiras áreas pedestrianizadas e ciclovias das cidades europeias, e atualmente perpetua-se por intervenções consideradas ambientais como o tratamento de acalmamento de tráfego e as áreas de convivência entre modos motorizados e os não motorizados, os *woonerfs*.

Curitiba, e atualmente Bogotá, são referências como cidades ambientais na medida em que acreditaram na necessidade da mudança da matriz de mobilidade e investiram em programas que valorizam modos de transporte motorizado público e não motorizado, com ênfase especial à Mobilidade a Pé.



Figura 7: Avenida Jimenez – Eixo Ambiental da cidade de Bogotá. **Fonte:** bogota.gov.co/ciudad Acesso em 24 de fevereiro de 2015.

Andar a pé: a mobilidade sustentável e as políticas públicas



Figura 8: Ciclovias nas calçadas. **Fonte:** bogota.gov.co/ciudad Acesso em 24 de fevereiro de 2015.

Seul, na Coreia, também se tornou referência por estar implementando medidas que tornam a cidade sustentável, como a derrubada de via elevada sobre um rio canalizado, transformando-o, a semelhança de Bogotá, em um eixo ambiental:



Figura 9: O paradigma de Seul: um eixo ambiental de valorização da caminhada, criado a partir da demolição de uma via elevada (vista do mesmo local antes). **Fonte:** Sustainable Transport – N° 17 - ITDP

Outras cidades europeias já haviam adotado há mais tempo o conceito de cidade sustentável, primeiramente por meio da pedestrianização de seus centros históricos nos programas de reurbanização do pós-guerra, criando o conceito de calçadões, e posteriormente os conceitos de moderação de tráfego e convivência.



Figura 10: Schwäbisch Gmünd, áreas pedestrianizadas de Johannisplatz. Marktgässie, calçadão como elemento de vitalidade urbana **Fonte:** Peters, 1979)

Compartilhada do pedestre, da bicicleta e dos modos motorizados em área única, o woonerf, cuja tradução literal seria “quintal vivo”, foi o termo encontrado pelos holandeses na década de 1960 para nomear as vias com tratamento de redução de velocidade onde foi dada prioridade aos modos não motorizados, pedestres e bicicletas, em especial o modo a pé.



Figura 11: Duas situações de cidade sustentável mostradas por Gordon Cullen reforçando os conceitos de valorização urbanística pela priorização do modo a pé. **Fonte:** (Cullen, 1971)



Figura 12: Outras situações de divisão de espaço em Haren, com sinalização simbólica.
Fonte: <http://www.haren.de> Acesso em 24 de fevereiro de 2015.

Outro aspecto de ambiente urbano sustentável receptivo à Mobilidade a Pé, igualmente importante, é relativo ao controle do clima possibilitado por estruturas urbanas preparadas para o controle das condições climáticas por meio de projetos sustentáveis e inseridos na rede urbana que estrutura os percursos a pé, como é o caso de galerias, passagens cobertas e até prolongamento de estações de transporte público. São infraestruturas articuladas que dialogam entre si e com os demais caminhos utilizados por quem anda, proporcionando proteção em relação às intempéries do clima e também dos efeitos dos gases tóxicos provocados pelo tráfego motorizado.

Ressalta-se que essa rede não define estruturas urbanas de padrão *shopping center*, que, apesar de ser projetado para ser percorrido a pé, caracteriza-se pelo seu isolamento estratégico em relação ao restante da rede urbana da cidade, e climatizados por modos artificiais e não sustentáveis e que não se integram ao ambiente urbano. Tanto assim, que muitos foram planejados para serem acessados somente por automóveis, implicando na desertificação de grandes áreas urbanas servir aos amplos estacionamentos.

A seguir têm-se alguns exemplos de passagens de clima controlado, tirando proveito das condições da luminosidade natural ou de padrões vegetais existentes na flora nativa.

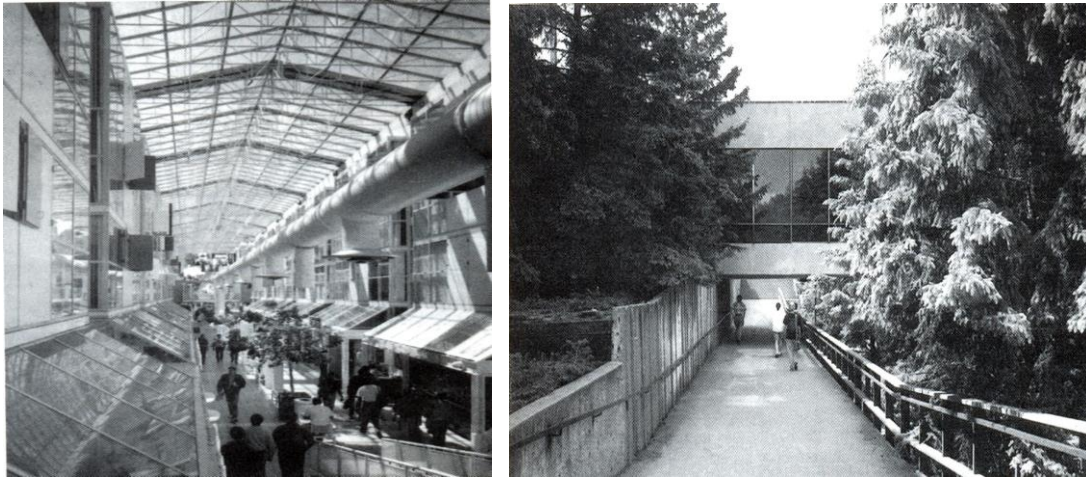


Figura 13: Edifício da União dos Estudantes em Alberta (Canadá) – opção de rota durante a época de clima desfavorável à caminhada, tira partido da iluminação natural. O passeio protegido por vegetação cria microclima de proteção ao percurso a pé. **Fonte:** Hough, 2004. **Fotos:** Andrew Beddingfield

Outros urbanistas propõem ainda desenho de cidades que favoreçam modos não motorizados: a pé e bicicleta por meio do adensamento urbano que propicie a proximidade entre as atividades urbanas de forma a serem atendidas por mobilidade não motorizada. Algumas dessas propostas remetem a soluções da época renascentista estabelecendo níveis diferenciados para cada tipo de circulação, conforme já havia antevisto o visionário Leonardo da Vinci no Código do Atlântico (2008):

...pelas ruas altas não devem passar os carros nem coisas semelhantes; assim pois, será só para os gentis-homens; pelas baixas devem passar carros e outras cargas para uso e comodidade do povo...
Pelas vias subterrâneas devem evacuar os resíduos e demais coisas fétidas.

Também remetem a cidades extremamente adensadas, como propôs Bill Duster, que aponta a alta densidade urbana como recurso para o fomento da sociabilidade ao incentivar os deslocamentos a pé e por bicicleta, agentes facilitadores dessa interação e certamente à viabilização da cidade sustentável.

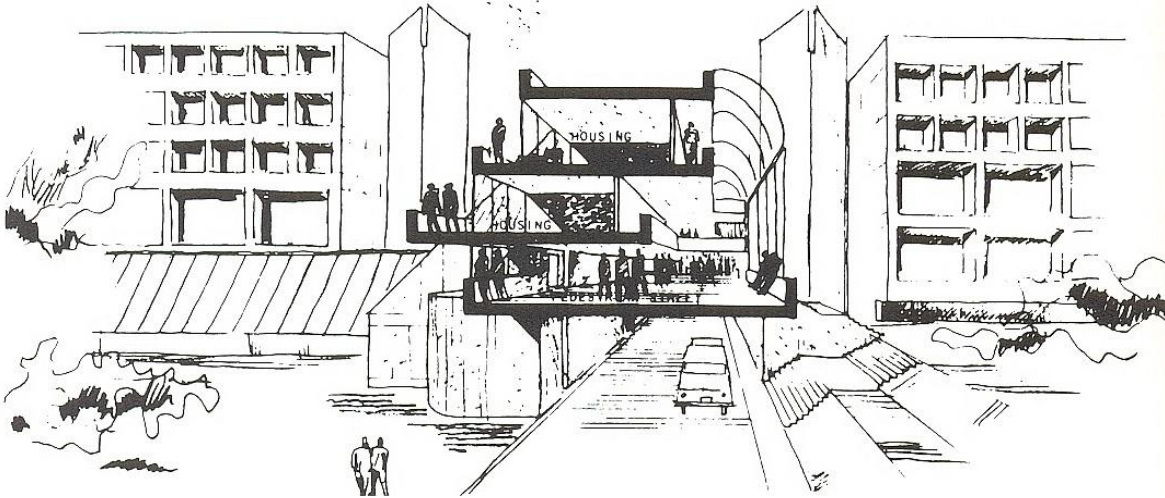


Figura 14: Diretrizes da proposta: vias interconectadas e segregação do tráfego a pé em relação ao tráfego motorizado. Desenho: A.J. Diamond e Barton Myers – Plano de Desenvolvimento para a Universidade de Alberta – Canadá, 1969. Fonte: Hough, 2004.

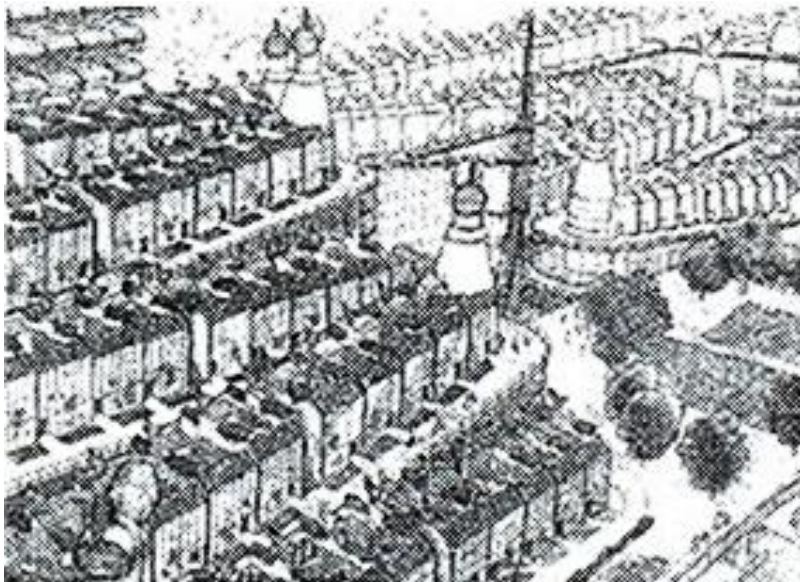


Figura 16: Proposta de Bill Dunster para cidade de alta densidade urbana em que os modos não motorizados seriam os mais utilizados, induzindo a uma maior sociabilidade entre seus moradores. Desenho: Bill Dunster. Fonte: Brian et al, 2005.

Portanto, busca por uma cidade sustentável sob a ótica do transporte ambiental, deve ter como ponto de partida sua preparação para o transporte essencial, uma vez que ele é o gerador da demanda de uso dos demais modos, motorizados ou não: sem pedestre não há o ciclista, o usuário de transporte coletivo, de transporte público, de motocicleta e de automóvel. Já está na hora dos valores serem reconsiderados para se chegar lá, na verdadeira cidade sustentável conforme a brilhante definição de Rogers:

A cidade sustentável é:

- Uma cidade justa, onde justiça, alimentação, abrigo, educação, saúde e esperança sejam distribuídos de forma justa e onde todas as pessoas participem da administração;
- Uma cidade bonita, onde arte, arquitetura e paisagem incendeiem a imaginação e toquem o espírito;
- Uma cidade criativa, onde uma visão aberta e a experimentação mobilizem todo o seu potencial de recursos humanos e permitam uma rápida resposta à mudança;
- Uma cidade ecológica, que minimize seu impacto ecológico, onde a paisagem e a área construída estejam equilibradas e onde os edifícios e a infraestrutura sejam seguras e eficientes em termos de recursos;
- Uma cidade fácil, onde o âmbito público encoraje a comunidade à mobilidade, e onde a informação seja trocada tanto pessoalmente como eletronicamente;
- Uma cidade compacta e policêntrica, que proteja a área rural, concentre e integre comunidades nos bairros e maximize a proximidade;
- Uma cidade diversificada, onde uma ampla gama de atividades diferentes gerem vitalidade, inspiração e acalentem uma vida pública essencial. (Rogers et al, 2005)

BIBLIOGRAFIA:

Appleyard, Donald & Leatella Mark. (1979). *The environmental Quality of City Streets*. San Francisco: University of California, Berkeley.

Edwards, Brian et al (2005). *Guia Básica de la Sostenibilidad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili,

Da Vinci, Leonardo (2008). *O Código Atlântico*. São Paulo: Folio.

Franco, Maria de A. R. (2000) *Planejamento Ambiental para a Cidade Sustentável*. São Paulo: Annablume – FAPESP.

Gordon Cullen (1971). *El Paisaje Urbano*. Barcelona, Editorial Blume.

Hough, Michel (2004). *Naturaleza y Ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

ITDP (2002). *Sustainable Transport n° 17*.

Malatesta, MEB (2007). *Andar a pé: um modo de transporte para a Cidade de São Paulo: Tese de Doutorado Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo*.

Ministério das Cidades (2001). *Estatuto das Cidades – Lei Federal n° 10.257/2001*.

Ministério do Meio Ambiente (1992). *Agenda 21 Brasileira*.

Paulhans Peters (1979). *La Ciudad Peatonal*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Rogers, R. et al. (2005). *Cidades para Um Pequeno Planeta*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Tickell, C. (2005). Introdução. In. *Cidades para Um Pequeno Planeta*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Vasconcellos, Eduardo A. (1999). *Circular é preciso, viver não é preciso*. São Paulo: Annablume, FAPESP.

Vasconcellos, Eduardo A. (2001). *Transporte Urbano, Espaço e Equidade*. São Paulo: Annablume, FAPESP.

Vasconcellos, Eduardo A. – “Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento” Annablume, FAPESP, São Paulo: 2000.

Recebido em: 2/5/2016

Aceito para publicação em: 11/7/2016

Josep Maria Montaner e Zaida Muxí em São Paulo

São Paulo, 16 de abril de 2016
Renata Coradin*

Em abril de 2016 ocorreu, em São Paulo, o II Congresso Internacional de Habitação Coletiva Sustentável que trouxe à cidade muitos pesquisadores de várias partes do Brasil, América Latina e Europa interessados em debater sobre o tema habitacional nas nossas cidades.

Este II Congresso teve como organizadores os arquitetos e urbanistas Josep Maria Montaner, Zaida Muxí, Paulo Bruna, Leandro Medrano e Renata Coradin.

Os Congressos Internacionais surgiram como um dos resultados da ampla rede de relacionamentos criada ao redor de Zaida e Montaner junto a uma equipe de colaboradores e ex-alunos do *Master Laboratório de la Vivienda Sostenible del Siglo XXI* (MLVSSXXI), um curso de especialização desenvolvido para estudar, discutir e trabalhar a questão da habitação do século XXI.

O *Master Laboratório*, dirigido por Zaida e Montaner, teve duração de dez edições, sendo a última em 2014, mesmo ano em que ocorreu o *I Congreso Internacional de Vivienda Colectiva Sostenible* em Barcelona.

De acordo com a apresentação do livro de Atas do II Congresso, a iniciativa dos Congressos Internacionais tem como objetivo oferecer aos estudantes, profissionais e membros da academia, dedicados a temas relacionados à arquitetura e ao urbanismo, um espaço de reflexão de caráter internacional sobre a habitação coletiva e suas relações com a cidade contemporânea e histórica.

O Congresso deverá ocorrer a cada dois anos, em cidades nas quais o MLVSSXXI mantém relações acadêmicas e o III Congresso já está programado para acontecer em 2018, em Guadalajara, no México, contribuindo para a manutenção da rede internacional de relações criada pelo *Master Laboratório* e mantida pelos Congressos.

Por conta deste II Congresso, Zaida e Montaner estiveram em São Paulo e a InSitu teve a oportunidade de entrevistá-los e conversar um pouco sobre habitação, política, urbanismo, atuação profissional e a evolução das nossas cidades. Núria Parlón, prefeita de Santa Coloma de Gramenet, uma cidade da região metropolitana de Barcelona, também participou da entrevista

contribuindo e dividindo conosco um pouco da sua experiência como gestora e administradora daquela cidade.

Josep Maria Montaner é doutor e professor de Composição Arquitetônica da Escola de Arquitetura de Barcelona-UPC. É autor de mais de trinta livros, entre os quais podemos citar *Depois do Movimento Moderno: arquitetura da segunda metade do século XX* (Gustavo Gili, 1993) e o mais recente livro, lançado inclusive durante o II Congresso, *A Condição Contemporânea da Arquitetura* (Gustavo Gili, 2016). Como nos contou durante a entrevista, atualmente está envolvido com um novo desafio em sua vida profissional como diretor do departamento de habitação da prefeitura de Barcelona.

Zaida Muxí é doutora, professora do Departamento de Urbanismo e Planejamento do Território na Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona – ETSAB. Pertence ao Col·lectiu Punt 6, uma associação dedicada ao estudo e implementação da perspectiva de gênero em urbanismo e arquitetura. É, também, autora de vários livros, entre eles, *L'Arquitectura de la ciudad global* (Gustavo Gili, 2004 e Nobuko, 2009) e, em coautoria com Josep Maria Montaner publicou *Arquitectura y Política. Ensayos para mundos alternativos* (Gustavo Gili, 2011), entre outros. Assim como Montaner, neste momento, Zaida está envolvida com a atuação política ocupando o cargo de diretora de urbanismo, habitação, meio ambiente e ecologia urbana, espaço público, transportes e cidadania de Santa Coloma de Gramenet trabalhando ao lado da prefeita Núria Parlón.

Em uma conversa descontraída, Zaida, Montaner e Núria dividiram conosco um pouco de suas inquietações, pensamentos e teorias sobre o futuro de nossas cidades.

* **Renata Coradin** é arquiteta e urbanista com extensão pela Universidade Técnica de Lisboa (2006). Especialização pela Fundação Politécnica da Catalunya, Barcelona - Espanha no Master *Laboratório de la Vivienda del Siglo XXI* – 5ª edição (2008-2010) e mestrado pela Universidade de São Paulo (2011-2014). Vencedora do concurso: “Prêmio Caixa - IAB 2008/2009”, Menção pelo concurso: “Habitação para Todos” – CDHU e IAB-SP e premiada pelo concurso: “RENOVA-SP, Concurso de Projetos de Arquitetura e Urbanismo”. É sócia do escritório Habitar Arquitetas Associadas e professora do FIAM-FAAM Centro Universitário.

Entrevista: Zaida Muxí, Josep Maria Montaner e Núria Parlon*

São Paulo, 16 de abril de 2016 – Hotel Tryp – Higienópolis

Entrevistadores:

Profa. Ms. Renata Coradin, Prof. Dr. Sérgio Abrahão e Prof. Dr. Antonio Soukef Júnior**

Tradução:

Profa. Ms. Renata Coradin

InSitu: Temos lido na imprensa que sua publicação: *A Condição Contemporânea da Arquitetura*, é fruto de uma necessidade de complementar a última parte do seu livro: *Depois do Movimento Moderno*. Por que *A Condição Contemporânea da Arquitetura* e não *A Condição da Arquitetura Contemporânea*?

J.M. Montaner: Logicamente posso argumentar, mas o título foi sendo mudado e acabou sendo colocado pela editora. Por exemplo, eu queria colocar 1990 – 2015 e não quiseram. A ideia era que *Depois do Movimento Moderno* acabava nos anos 1990, que saiu em 1993. Foi um livro muito utilizado, traduzido ao italiano, então na ocasião da tradução ao grego, claro, pois era curioso que fosse traduzido ao grego agora em 2004 e 2005. A editorial desqualificou a edição espanhola e a portuguesa sim, segue funcionando, e a italiana também e agora a grega. Surgiu a ideia de atualizar o livro e editorialmente não teria sentido e tampouco queria a editora, acrescentar uma quarta parte a este livro (*Depois do Movimento Moderno*), porque ficaria muito grande e pouco econômico porque, pelo menos na Espanha, se passa de 20 euros, é mais difícil vender.

Então chegamos a este pacto de fazer um livrinho que está muito condicionado a páginas de fotos que fosse a continuação deste.

Então, o título, eu poderia argumentar, mas já te digo que o título é um pouco incerto, mas tudo bem, é possível argumentar que é mais a condição contemporânea, é mais a sociedade, o pensamento, as posições que tomam os seres humanos, a cidade, com relação à arquitetura. Portanto, como meu título era *A Condição Contemporânea da Arquitetura (1990-2015)*, já se via que era arquitetura contemporânea. Ao desaparecer as datas, que os editores não quiseram porque consideram que o livro está antiquado se se coloca 2015 em 2016 ou 2017... Então desapareceu, mas de fato a *Condição Contemporânea da Arquitetura 1990-2015*, então claro, a

* O áudio da entrevista está disponível em: <https://soundcloud.com/periodicosfmu-fiamfaam/insitu-entrevista-com-o-arquiteto-josep-maria-montaner>

** E-mails para contato: antonio.s.junior@fiamfaam.br, sergio.abrahao@fiamfaam.br e renatacoradin@fiamfaam.br

Condição Contemporânea porque está relacionada com a filosofia, com a ciência, bom, com o que tenho escrito, como acontece neste livro e em outros que fiz. Esta seria a justificativa, mas já te digo que é um pouco casual porque também tem a ver com o fato de terem desaparecido as datas.

InSitu: No seu livro *Arquitetura e Política*, publicado no Brasil em 2011, você parte da consideração de que mais que a técnica, o urbanismo é uma dimensão importante da política, não é isso? Você poderia falar um pouco mais sobre esta questão?

J. M. Montaner: Não, claro, este livro é resultado de um processo porque Zaida fez sua tese de doutorado bastante nesta linha sobre a Arquitetura da Cidade Global

Zaida Muxí: que foi um livro também editado pela Gustavo Gili, que depois foi reeditado pela Nobuko, em Buenos Aires e era um pouco esta linha de ver que por trás de um urbanismo..., isso era em Buenos Aires - Buenos Aires final da década de 1990, início de 2000, neoliberal, onde as transformações da cidade, as maneiras de fazer cidade eram muito visíveis pelo menos desde fora, porque de dentro, não se via assim. E a partir desta tese, e de uma matéria optativa que fizemos juntos, podemos ver como a arquitetura e o urbanismo têm uma dimensão política; que não há soluções ingênuas ou neutras e era tentar contar uma história da arquitetura e do urbanismo a partir... contando as bases políticas a partir das quais se faz arquitetura e urbanismo que não é igual.

Então o livro tem uma parte muito crítica, muito negativa em um ponto, que também tinha minha tese, ainda que ao final abria algumas portas para que no futuro a participação, a acessibilidade e o gênero - feminismo - poderiam fazer mudanças na maneira de fazer com que nos aproximássemos a uma cidade, a uma arquitetura mais humana. Então o livro também tem uma parte final, ou na metade, que conta experiências que podemos considerar bem-sucedidas neste aspecto, ainda que também tudo seja relativo. Toda experiência bem-sucedida infelizmente também pode se tornar uma experiência neoliberal, negativa, um pouco como disse aqui Manuel Delgado, né?! Que o poder, o poder mercantil, o poder econômico, em seguida se faz com as ferramentas da antiglobalização, da alternativa, em seguida consome e transforma em consumo as próprias alternativas, então temos que estar sempre reinventando.

InSitu: A impressão é a de que há uma responsabilização dos arquitetos e urbanistas e o futuro da condução das coisas na cidade, no país, etc. e que é muito difícil quando se vive em um capitalismo, como o nosso, que é muito forte, muito difícil de se movimentar, tomar decisões, etc, etc... então não seria muito forte colocar a responsabilidade de mudar a sociedade sobre os arquitetos e urbanistas? Porque, qual é a força que nós temos individualmente de fazer essas transformações?

Zaida Muxí: Não individualmente e também isso surge como um curso acadêmico e também entendemos que, como professores de uma universidade pública, temos a responsabilidade de transmitir aos estudantes a responsabilidade de que como arquitetos, terão, não sozinhos, mas com outros autores da sociedade, da política, mas que não, tampouco, podemos como se estava

ensinando, como se ensina maioritariamente nas universidades, que nossa profissão não tem nenhuma responsabilidade, não! Temos muitas! Não podemos mudar tudo, claro! E que um bom urbanismo não garante nada por si só, claro, mas que quando nós traçamos uma linha ou organizamos um planejamento, temos muita responsabilidade e afetaremos a vida de muitas pessoas, ser consciente disso!

InSitu: Pelo bem ou pelo mal.

Zaida Muxí: Sim, claro!

J.M. Montaner: Tenho uma questão, bom... o que disse Zaida, de que além de que é um texto no qual estivemos trabalhando num curso que já foi dado 6 ou 7 vezes, ou mais...

Zaida Muxí: mais, sim 8!

J.M. Montaner: E que, além disso, era uma disciplina optativa, mas que na escola de arquitetura de Barcelona tem muita influência porque todos os estudantes são mais inquietos, a partir de distintas posições, somado a este curso, foram seguidos por coletivos (grupos, associações), iniciativas, viagens, projetos, estivemos dividindo esta responsabilidade e muitas pessoas assumiram. Isso é uma coisa, outra é que também é uma posição no pensamento político à esquerda, há muitas posições, mas sobretudo, há sempre duas em dialética, uma que é a que está aqui (no livro), ainda que mais crítica, que considera que sim, que é possível intervir no estado do capitalismo, do neoliberalismo, etc. e que não se pode esperar a revolução para resolver os problemas; e logo há outra posição com a qual convivemos também, que é a da extrema esquerda radical, que sempre está dizendo que não, que o liberalismo, que faça o que faça, digamos... atrás do livro o que acontece com as vanguardas, há umas vanguardas muito ilícitas, muito autodestrutivas e há outras, digamos, que como Alberto Bret (?)¹ ou Benjamin que pensam: não não não, sim que é possível fazer avanços, ou seja, estaríamos nesta posição. Há possibilidades na política, não?! Por mais que estejamos em um sistema.

Logo temos este livro, foi quando eu estive colaborando com Ada Colau² e com toda a equipe, uma equipe fundadora em Barcelona, outras pessoas... eu e a Zaida participamos da campanha, um ano, etc. Nunca pensando que entraríamos na política, pois não somos políticos. Mas bom, quando o grupo e sobretudo Ada Colau pediu primeiramente a mim e, em seguida, Núria³ pediu a ela (Zaida), Nuria é uma prefeita socialista, está muito reconhecida, muito “de moda”, etc. (risos) a que quer reformar o Partido Socialista Catalão, claro, quando me disseram, eu pensei no livro, no curso, etc. e pensei, não posso dizer que não a Ada Colau, isto é, porque teria sido muito incoerente, claro! Foi todo um esforço, uma mudança, etc., mas escrevi este livro, estive dando aulas... tenho que me incorporar na política, tenho uma certa responsabilidade que estive transmitindo que terei que assumir eu mesmo.

¹ Inaudível.

² Ada Colau é prefeita de Barcelona (<http://ajuntament.barcelona.cat/es/>)

³ Núria Parlón é prefeita de uma cidade na região metropolitana de Barcelona que se chama Santa Coloma de Gramenet (http://www.gramenet.cat/inici/?no_cache=1)

Zaida Muxí: e comigo o mesmo, ela (Núria Parlón) me telefonou e me disse: Quer vir trabalhar comigo? E também, sem nos conhecer...

InSitu: Quando passamos à instituição, as coisas são bem diferentes, né?!?!?! Trabalhar na prefeitura... é muito difícil...

Núria Parlón: Sim, é complicado porque a gestão da cidadania exige dois níveis de gestão, tem duas dimensões: a do dia-a-dia que além de tudo é cada vez mais exigente, porque adquirimos dimensões de bem-estar (status social) que são altas e, portanto, o impacto da crise, para as pessoas é difícil entender, ao menos mudar seu parâmetro de demanda à administração pública; e por outro lado há cidades como é o caso da nossa, Santa Coloma que vem de uns déficits históricos importantes, que seguem requerendo investimentos intensivos, sobretudo em determinadas zonas para poderem ser melhoradas.

Então claro, eu penso que é muito importante a incorporação, nas equipes políticas, de grupos de pessoas que estão no mundo acadêmico, mas que além disso, estão no mundo acadêmico com os pés no chão, que têm vontade de transformar esta realidade que é certo... por sorte, tivemos épocas de bonança econômica que, apesar dos erros que foram cometidos a partir do ponto de vista da planificação urbanística, e foram cometidos muitos, permitiram que as cidades estivessem fortes, ou seja, resistentes para enfrentar situações como as atuais, mas também é certo que temos um risco de consolidação da pobreza ou das desigualdades em nossa estrutura social. Isso não podemos deixar de lado!

Zaida Muxí: Sim, claro, mas é muito forte em toda Europa a ruptura do estado de estar e bem-estar, a dualização e pouca atividade e responsabilidade dos governos supranacionais e nacionais e toda a responsabilidade, sobre as cidades, com poucos mecanismos e cada vez menos mecanismos de atuação, mas que por sorte, diferentemente da América Latina, estes últimos anos de bonança, no caso da Espanha, que estava muito atrás de toda a Europa, foram feitas muitas coisas que permitem que, de momento, a crise não seja tão extrema, não?!?! A dualização que existe... todavia há um estado de bem-estar, uma cidade que pode suportar, não?!?! Que infelizmente, na América Latina isso aconteceu entre os anos 40 e 60, a construção deste Estado, e desde então aqui, não se tem sido capaz, nem nos momentos melhores, de dar a volta na dualização, na segregação, na desigualdade... penso que tem sido uma pena estes 15 anos na América Latina, que possivelmente a desigualdade era demasiada para dar a volta ainda que em 15 anos.

InSitu: Nosso passivo social é muito forte, muito grande!

Zaida Muxí: O problema é que a forma como querem montar o mundo se baseia nesta segregação, algo terrível! Ou seja, esta ideia econômica neoliberal das sociedades, que se baseia na grande desigualdade e que os que têm algo se fecham para defender o próprio sem pensar no comum.

J. M. Montaner: Núria havia dito duas coisas e que deveria completar o argumento, uma é que a política é resolver o urgente, mas disse que ao mesmo tempo é planificar...

Núria Parlón: Sim, resolver o imediato, o contingente, mas ao mesmo tempo planificar para fomentar aquilo que se possa planificar no futuro. Quero dizer, nós agora experimentamos uma desigualdade que começa a ser preocupante, sobretudo em termos dos coletivos, que são os vulneráveis; os que não podem incorporar-se facilmente ao mercado de trabalho; os que se incorporam ao mercado de trabalho, mas sob condições de precariedade; portanto, não podem ter um nível de vida com os *standards* sociais de bem-estar atendidos. É verdade que, como comentava Zaida, nós temos estruturas de bem-estar fortes e potentes que ainda dá coberturas importantes em educação pública; saúde e serviços básicos, mas também é certo que o investimento constante, ao longo dos anos, tem sido reduzido e isso impacta sobre a realidade. A partir do mundo local, que é o lugar onde estamos podemos gerir esta realidade imediata, através, eu creio, da complementariedade entre o mundo acadêmico e o mundo político, há aí vasos comunicantes que são muito importantes, sobretudo que as novas ofertas de arquitetos e arquitetas saiam imbuídos desta filosofia e que eles transformem esta realidade, ajudem a fazê-la mais igualitária e que também os responsáveis políticos, ao menos nós que estamos no dia a dia com os problemas da população, tenhamos essa capacidade de planificar as cidades com esses objetivos a médio e longo prazo, que para nós é fundamental, porque senão, ficamos prisioneiros de um urbanismo as vezes.... que é o que aconteceu nas cidades da área metropolitana imitando as grandes cidades, todo mundo tinha que ter um grande *skyline*, com os custos que se supunha, isto é, em lugar de ter tantos edifícios singulares muito custosos do ponto de vista econômico, havia outros investimentos que deveriam ter sido feitos, como o equilíbrio entre os bairros; evitar que houvesse cidades com primeiras e segundas velocidades; que nos tem que servir essa experiência para aprendermos, não?! Para o futuro!

InSitu: É que nos parece que durante o período de 80, 70, 80, 90 como a Espanha crescia economicamente, os planos e projetos que foram implantados eram segregadores, não?!

Zaida Muxí: Há um pouco de tudo.

InSitu: Há algumas leituras, por exemplo, Manuel Delgado que é um forte opositor dos...

Zaida Muxí: Sim, mas ele estaria neste extremo que disse Josep Maria, para Manuel Delgado não há possibilidades, apenas a revolução. E tampouco é correto.

Eu creio que Espanha, ou Catalunya antes que Espanha, 2008, levamos 8 anos de crise muito forte com 50% de desemprego juvenil com 20% ou 25% de desemprego, gente sem trabalho, se não tivesse havido investimento, se as transformações das cidades espanholas não tivessem sido feitas, em parte com um bom sentido de redistribuição, hoje nossas cidades, especialmente a cidade em que estamos nós (Zaida e Núria) ou o distrito dirigido por Josep Maria (San Martí) em Barcelona, que é um dos distritos mais pobres, estariam ardendo como França, e não ardem! Não ardem porque houve investimento que dá suporte, eu creio que isso é o importante.

Sem falar que, por aí devem estar pensando, os PAUS⁴ de Madrid, os PAUS de Valência, certos crescimentos, o Fórum 2004 de Barcelona, o excesso de mudanças de uso na Cidade Velha em Barcelona pelo turismo, como dizia Núria, a presença de... fazer equipamentos muito caros em toda a cidade, porque todas têm que ter, ocorreu certa parte desta programação que foi infeliz, desigual... não tinha sentido, foi pura especulação, que gerou muito mal-estar, mas existiu a outra parte. Sem esta outra parte, nossas cidades estariam ardendo e numa sociedade com 50% dos jovens sem trabalho, sem futuro, com um 20% ou 25% de desemprego, sem trabalho em geral, as cidades são seguras, por exemplo. Então, temos que entender porque ainda não quebrou, não?! Se fosse por Europa ou pela Espanha, estaríamos quebrados, mas ainda não estamos quebrados, porque houve este investimento no social, no público, que é importante.

J.M. Montaner: E também porque há este conceito de gentrificação e identificação, claro as culturas latinas em nossas cidades, digamos, se pode produzir, logicamente pode haver guetos, se pode gentrificar, pode haver zonas que se transformam e que se substitui a classe social, não dizemos que isso não pode acontecer, mas são culturas em que há muita mescla social, não há bairros muito pobres e outros muito ricos, há bastante mesclas, ainda que seja certo que há alguns abismos, mas não, como nos países anglo-americanos, que sim, que são bairros muito segregados. O que acontece em Santa Coloma é que aí há diferenças, há bastante mesclas, há muitos edifícios sociais que atendem às pessoas, e logo também há muita ajuda de familiares e solidariedade, as pessoas mais velhas que fazem comida para as pessoas que não têm, gente que atende aos imigrantes, aos sem teto, é uma sociedade muito colaborativas, mas ao mesmo tempo não há muita segregação social porque há muita mescla social nos bairros.

Zaida Muxí: E creio que são solidários não porque sejam um país diferente dos outros, isso também influi na forma das cidades, essas cidades que estão mescladas, onde o pobre não é um que vivem em um bairro que não se vê, o pobre é seu vizinho de porta, porque vive no mesmo andar, um pobre e um que não está tão pobre, então tem havido muitas redes de solidariedade nos mesmos bairros, porque um conhece ou outro que está “passando mal” (necessitado).

InSitu: É seu vizinho, não é um desconhecido afastado, né!

Zaida Muxí: Isso tem a ver com um modelo de cidade que manteve a mescla, que não tem gerado guetos, com algumas exceções de bairros, especialmente os mais ricos, mas bairros mais ricos que são transitáveis e que a classe média; média alta; média-baixa; baixa, convivem nos espaços.

Núria Parlón: O padrão da crise econômica, eu creio que também tem ajudado a reconduzir situações de risco que poderiam andar na linha da gentrificação de determinados bairros, por exemplo, no nosso caso, no Raval, sim que houve um processo de transformação urbana que de certa forma melhorava o que as pessoas viam, por exemplo, você chega a Santa Coloma, por diferentes entradas e foram feitos investimentos importantes para melhorar, sobretudo em

⁴ Planos de Atuações Urbanísticas.

edifícios de habitação, novos e bonitos que tampavam de certa forma a habitação degradada que havia na parte de trás da cidade. Claro, as pessoas que vivem nessas casas, ainda que seja verdade que tampouco há grande diferença, podemos dizer de nível de renda ou familiar, que é distinta naquele bairro, sim que vêm com um nível de exigência com o qual, quando se chocam com a realidade que há atrás destes edifícios, quero dizer, as pessoas que vivem em condições de pobreza, as pessoas que têm vindo em situações de imigração, situações irregulares, se sentem incomodados, porque pagaram dinheiro por uma casa com determinadas características que acontecem nestes bairros, que a administração pública resolva!

Eu acredito que a crise pagou um pouco a dinâmica de que habitação pública de qualidade em determinados bairros, sem que em paralelo se faça outros tipos de intervenções de caráter comunitário, nos há ajudado a poder reconduzir com certa facilidade. Por exemplo, não é como Raval, que é uma zona da nossa cidade onde vivem pessoas com menor nível de renda, que é um bairro que acumula maiores déficits de nível urbanísticos, tipos de habitação ou de ocupação, ocupações que acontecem assim que apartamentos são desapropriados pelos bancos, ficam vazios e acontece uma espécie de negócio subalterno, nessas habitações que são alugadas e realugadas, uma situação muito complexa que para ser cruzada com uma nova realidade de transformação requer muito investimento social, um investimento comunitário, ou um tecido associativo forte, por exemplo, relacionado com temas de caráter social, intervenção com a infância, o que chamamos de Centros Abertos, que acolhem meninos e meninas destes bairros e normalizam suas rotinas habituais de ir à escola, fazer as lições de casa, porque, claro, são situações que, ainda que a cidade seja muito compacta, somos muito compactos, vivemos 120 mil em 4,5 Km², sim que é verdade que há alguns riscos que devem ser evitados precisamente com essa inclusão social.

InSitu: Vocês se referem ao Raval de Barcelona?

Zaida Muxí e Núria Parlón: Não, o Raval de Santa Coloma.

Zaida Muxí: (sobre Raval de Barcelona) São bairros que têm a mesma origem, Raval significa bairros de fora da cidade histórica e que, em geral, são onde se acumularam as deficiências urbanísticas, arquitetônicas e históricas e, portanto, são classes sociais com mais dificuldades e ainda que sejam em diferentes tecidos, esses bairros costumam ter os mesmos problemas.

InSitu: Uma curiosidade: a questão dos refugiados na Europa, a gente recebe muita notícia do caos que tem sido, a Espanha tem sido afetada também?

J.M. Montaner: O governo espanhol não tem aceitado... as cidades sim, como Santa Coloma, Barcelona, Madrid, as cidades tomaram iniciativa e se prepararam para receber refugiados, pouquíssimos porque o Estado não quer, a Generalitat de Catalunya quer um pouco, mas tentou intervir em suas competências, e as cidades, claro que as cidades podem absorver 1.000, 2.000, cada cidade pode absorver um número, não?!?! Mas o Estado Espanhol não deixa, além disso, digamos que há este contexto tão reacionário em toda Europa.

InSitu: Vamos fazer uma pergunta na qual citamos novamente Manuel Delgado. A partir dos anos 70 os espaços públicos foram interpretados por uma série de urbanistas como antídotos, as mazelas do urbanismo funcionalista. Os urbanistas funcionalistas estavam fazendo muitas coisas nas cidades e um grupo de arquitetos...

Nas décadas seguintes, aos espaços públicos foram transpostos atributos que passaram a identificá-los com cidadania e civilidade, um discurso ideológico, segundo Manuel Delgado, para disfarçar o processo de dominação de parte do território por nossas elites. As insurgências populares dos últimos anos, que temos assistido dos espaços públicos de nossas cidades, colocam, ao seu ver, a questão do processo de dominação? O que queremos dizer é: as insurgências populares nos espaços públicos estão colocando em questão ou em discussão o processo de dominação ao qual se refere Manuel Delgado? O que creem? Porque, em Madrid, em Espanha houve insurgências.

Zaida Muxí: Em primeiro lugar, a afirmação extrema de Manuel Delgado de que toda transformação é dominação, o espaço público melhorado é outra ferramenta de distribuição através do urbanismo, que é verdade que ocorreram certas transformações do espaço público, sobretudo ao longo do tempo em que foram sendo excluídos certos coletivos e certas atividades do espaço público, mas afinal o espaço público também, como mostra o uso a partir das insurgências, os usos podem ser transformados, por mais que se projete de uma maneira, as pessoas se apropriam. Certamente porque, por mais que você queira que aconteça algo nos espaços públicos, as pessoas podem fazer outra, não?!?!? Então creio que não é tão ideológico como diz Manuel Delgado, um espaço público de qualidade onde os pedestres, os idosos e as crianças possam ir. Prefiro isso, por muita ideologia, que segundo ele há por trás disso, prefiro isso que uma avenida onde os carros têm prioridade, também há ideologia aí, não?!?! Então Manuel Delgado deixaria que isso se explodisse e então teríamos que nos enfrentar, mas aí certamente perderíamos, os mais frágeis, a população. Eu creio que o espaço tem sido “tomado” e Barcelona é um exemplo de tomadas contínuas dos espaços públicos.

InSitu: Pensamos que os espaços públicos dos projetos urbanos de Barcelona, de Argentina, como o Porto Madero...

Zaida Muxí: Este não é um espaço público! (Risos)

InSitu: Sim, há um investimento naquele espaço, há tratamentos...

Zaida Muxí: Sim, uma apropriação do dinheiro público, para os mais ricos...

InSitu: O Porto Maravilha no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro tem problemas gravíssimos, porque enquanto se fazem investimentos imensos, na saúde, há corrupção. Não há dinheiro para atendimento dos mais pobres.

InSitu: Há um artigo recente, falando exatamente disso: que ao mesmo tempo que a cidade, o Rio, gastou 39 bilhões de reais para fazer a preparação para as Olimpíadas, o sistema de saúde está falido, os aposentados vão receber com atraso seus salários, os funcionários públicos...

Zaida Muxí: A opção urbanística do Rio tem sido um desastre, já se sabia disso desde antes. Desde que ganharam o impulso de levar todo o investimento ao sul, à Barra da Tijuca, um metrô que vai à zona rica e não à zona norte, ao invés de esgoto ao norte...bom... a intervenção no Rio tem sido claramente uma intervenção para a especulação do que já funciona, não foi com a intenção de melhorar ou equilibrar um pouco a cidade. E o Porto Maravilha se encontra em um momento como opção para tentar impactar positivamente o centro da cidade, alguma coisa será melhorada, mas tampouco se fez o que se planejava. Eu creio que não....

E colocar como emblemático Porto Madero ou o Fórum de 2004 em Barcelona, é um erro, esses não são espaços públicos. Há sim um espaço público como espetáculo da globalização, um espaço que ninguém usa... (risos)

J. M. Montaner: Claro, com relação ao que disse Manuel Delgado, tem razão apenas muito parcialmente em alguns casos, quero dizer, que o espaço público é um lugar de conflito, de competência, de distintas classes ou culturas que pressionam sobre ele, isto está claro, e os privados que colocam suas varandas e as “bandas” que os dominam. Isto está claro. Digo que há uma agitação. Digamos... e também é verdade que há havido um certo discurso ideológico de colocar o espaço público como uma espécie de panaceia, nisso tem um pouco de razão, mas claro, na maior parte dos casos, não funciona assim e é verdade que alguns arquitetos e urbanistas desenham os espaços públicos mais de domínio, ou que estão mais pensados para uma determinada classe que para outra. Mas claro, logo a realidade é muito mais complexa, porque o espaço público muitas vezes já existe, se transforma, também depende se há havido mais ou menos participação, porque de fato, nos últimos anos, ocorreram muito processos participativos e os resultados foram resultados híbridos do que seria projetado e o que queriam os vizinhos. No final das contas, é caso a caso, por exemplo, um caso que é muito importante em Barcelona, que é o da Mina. A Mina é um bairro popular dos “polígonos”, as habitações racionalistas dos anos 1960, que está em um município ao lado de Barcelona, mas cabe à Barcelona, por exemplo, aí há um problema de espaço público, uma das coisas mais graves é que se degradou e não tem um lugar representativo e na rambla mais representativa, passa um “tramvia” e há muitas habitações vazias, com o que seja, uma “comisaria”(poderia ser uma comisaria de policia), que acaba não funcionando e há a dominação do espaço público pelas máfias da droga.

Digamos, é um problema, mas claro, cabe analisar empiricamente caso a caso e, igualmente, descobrir se há conflitos. Podemos analisá-lo a partir da posição de Manuel Delgado que é, em parte, de um prejuízo /preconceito.

Zaida Muxí: Somos amigos, einh! (risos)

InSitu: Uma última questão, que é uma questão de gênero, porque a cada ano a profissão de urbanista e arquiteto parece se tornar mais e mais feminina, pelo menos no Brasil, isto é, contamos com mais mulheres do que homens no mercado de trabalho, nossas salas de aula são majoritariamente ocupadas por mulheres, poucos homens que fazem arquitetura. No entanto, esta proporção que sentimos aqui no Brasil, não se verifica quando observamos o número de arquitetas e urbanistas em evidência com relação aos homens que ainda é muito maior. Como associar esta desproporção com a questão específica de gênero?

Zaida Muxí: É que é resultado de uma invisibilização (sic) de gênero, as mulheres, primeiramente na América Latina, na Argentina ou no Brasil, fazem muitos anos que as mulheres somam... eu estive nos anos 80 na Argentina (estudando) e já nos 1980, metade das salas eram mulheres e homens, já na Espanha, em Barcelona, recentemente nos anos 2000, metade das salas são homens e metade mulheres e agora também. Mas América Latina tem arquitetas, Brasil desde os anos 1930, Argentina também, Barcelona 1966, a primeira mulher arquiteta, ou seja, vendo essa trajetória em Latino-américa, não é de agora. Agora também há mais mulheres porque há muitas mulheres que estudam e isso é outro tema, mas o que acontece atualmente e digamos, minha geração, cinquenta anos, quantas arquitetas são reconhecidas no Brasil quando já eram a metade das estudantes? Poucas! Isso porque: primeiro, porque a sociedade não está preparada e não concilia a associação do mundo profissional, a família e o trabalho fora de casa, isso é, as mulheres, ainda hoje, são as maiores responsáveis pelo cuidado da família; logo a cidade, as formas da cidade, as dimensões das cidades, tampouco favorecem, não?! Se temos habitações por um lado, escolas, trabalho, é difícil poder cuidar da família e se mover tanto. E depois, também existe um preconceito de gênero, ou seja, que as mulheres não aparecem nos livros, porque se pressupõe que uma mulher não é tão confiável como um homem, na técnica, e segue aparecendo assim, ainda que também não apenas são a maioria de mulheres, mas que também são as notas mais altas nas universidades, mas isso não se reflete nas bolsas e tampouco se reflete na estrutura docente.

InSitu: Isso é o que íamos comentar, na estrutura docente acho que....

Zaida Muxí: Tampouco! Tampouco e ainda no Brasil ou na América Latina há um pouco mais de professoras que na Europa, por exemplo, em Frankfurt, Franziska (Ullmann) uma das arquitetas convidadas para o Congresso, era a única professora da Escola de Stuttgart até o ano passado, era a única mulher professora!

Ou seja, há aí um problema, a sociedade não se encarga (sic) de repartir, como sociedade, a reprodução social. E isso segue caindo na mulher. Com isso, os anos que são importantes para se fortalecer em uma profissão, são os anos em que a criação (dos filhos) também toma mais tempo, portanto, quando chegam à idade dos 50 anos, os homens podem ter tido filhos, mas alcançam um determinado nível de avanço profissional e uma mulher, se teve filhos, teve que diminuir o desenvolvimento profissional, de fato, nos Estados Unidos, estão aparecendo agora muitas mulheres de 50 e 60 anos que começam a ser diretoras de universidades, terem cargos

de importância, porque? Porque já educaram, já são livres, muitas vezes são divorciadas e agora é o momento, mas isso é muito difícil.

E a construção da história tem invisibilizado (sic) as contribuições das mulheres para a arquitetura.

InSitu: Bom, na política também....

Zaida Muxí: sim, claro! E como se trata diferentemente a uma política mulher que a um político homem. As coisas que são ditas a uma política mulher em Espanha... é que...bom e aqui também, né?!?!? Se julga outras coisas e não suas habilidades.

Núria Parlón: Sim, é assim mesmo, em qualquer setor de profissionalização e de imagem exterior da mulher incorporada a uma vida social, sempre jogamos com essa desvantagem. Não há uma valorização real do protagonismo das mulheres. Isso custa muitíssimo. Sim que é verdade que as últimas eleições em Catalunya há levado muitas mulheres ao cargo de prefeitas e Barcelona é um exemplo, Madrid, na Espanha, também é um exemplo. É verdade que ainda há um longo caminho, um pouco o que dizia Zaida, as considerações que se costuma fazer de como se considera que uma mulher deveria conduzir uma liderança, como se valoriza a atitude autoritária de um líder masculino e como se reprova quando, por exemplo, é tomada por uma mulher, as mulheres não são reconhecidas por terem atitudes autoritárias no exercício da responsabilidade ou do “poder”, entretanto nos vestem toda uma áurea, há uma presença totalmente “naïf” (sensibilidade, ingenuidade) ou dócil nos meios de comunicação, uma construção de gênero muito potente e que nos tira espaço de protagonismo em qualquer situação de ação pública.

Zaida Muxí: Se pensa por exemplo em Zaha Hadid, que morreu outro dia, como era tratada, independentemente se gostamos ou não de sua arquitetura, ela era como um Jean Nouvel, como um Calatrava, ou qualquer um destes que alcançaram um estrelato. Entretanto as apreciações com relação a ela sempre estiveram somadas ao fato de que era mulher, de seu aspecto físico, ou se era muito mandona, ou a maneira como ela exercia o poder. Mas claro, a eles isso não é questionado. Mas também se questiona se é muito doce, porque tampouco pode. Ou seja, qualquer posição que toma uma mulher, é questionada!

J.M. Montaner: Sim, a exigência é muito maior. Também tem o fato de ter modelos, nos relatos, na história, em geral são homens, ainda que tenham ocorrido avanços, as mulheres voltam a estar “tampadas” invisibilizado (sic), quando não há modelos de prefeitas, cientistas, engenheiras, arquitetas, etc. Dessa forma, custa muito que possam, nestes campos, poderem aparecer e terem seu papel. Em Barcelona há havido cento e tantos prefeitos e agora uma prefeita, aparecem meninas que dizem que querem ser prefeitas.

Zaida Muxí: A Nuria também dizem o mesmo... quando perguntam a uma menina: Que quer ser quando crescer? Prefeita!

Claro, isso é uma mudança!

InSitu: Gostaria de um esclarecimento sobre a metodologia dos livros. Sobre a periodização, a sistematização. Como foi que você fez a sistematização dentro de cada período?

No Brasil, por exemplo, há um movimento muito forte do Moderno, Paulo Medes da Rocha, Le Corbusier, Lina Bo Bardi, mas neste livro, num período mais forte deste movimento, em São Paulo e no Rio de Janeiro, sobretudo, há muitos poucos e foi um movimento que extravasou os limites do país, não?! É uma curiosidade, uma questão de método para mim.

J.M. Montaner: Sim, claro. Uma coisa é o método, a parte de todas as leituras e os tratados, claro, me influenciou muito Ignácio de Solà Morales com quem trabalhei durante 25 anos, que havia estudado filosofia, então te ensinava a ler as linhas subterrâneas do pensamento. E depois, também dei aulas com Ruy Landau (?)⁵ em Londres e logo as aulas de composição arquitetônica são questões metodológicas que te fazem ver por trás da diversidade, bom, um pouco o estruturalismo, não?!?!? Que detrás das variedades te fazem ver que há umas linhas de posição, de pensamento, etc. que podem ser encontradas. É o que sai aqui, neste como método, e como método, creio que tenho ido me aperfeiçoando, mas é o mesmo. A diferença é, claro, quando fiz este livro.

Em um livro de Benévolo me encargaram (sic) com um capítulo de Latino América e eu nunca tinha estado na América Latina, li muito e escrevi algo que... bom, correto.

Então comecei a ir a América Latina, viajei umas 100 vezes, não sei....

E aqui o mesmo, a maioria dos exemplos que há aqui (Depois do Movimento Moderno), alguns fui visitar, mas muitos eu não tinha visto. Por outro lado, todos os que estão aqui (A Condição Contemporânea da Arquitetura), eu vi!

InSitu: E a própria divulgação da arquitetura aqui, há um hiato. Ela foi muito divulgada nos anos do pós-guerra, anos 40 - 60, depois até Brasília, depois até os anos 80 a nossa produção desaparece. Nossa produção caiu, obviamente.

J.M. Montaner: Claro! Eu reconheço que *Latino America* aqui (Depois do Movimento Moderno) sai pouco e por exemplo, Rogério Salmons não sai e logo, ao ir a Bogotá vi que era muito bom, Lina Bo Bardi sai muito pouco, para mim foi importante. Claro, fui aprendendo, com os anos, a viajar e ver a obra.

Neste último livro, com Zaida, fomos ao Japão, Hong Kong... fizemos viagens especiais para ver as obras.

Zaida Muxí: comenta que não sai da data original no livro *Depois do Movimento Moderno*, que foi 1993, porque isso interfere no conhecimento.

J.M. Montaner: a historiografia brasileira também transmitiu isso, que o melhor período foi dos 40 aos 50 até Brasília e que logo houve uma decadência. Na qual não encaixa Paulo Mendes da

⁵ Inaudível.

Rocha, Lina Bo Bardi e nenhuma outra arquitetura brasileira que não seja inclusive nem Rio, nem São Paulo, não?!

InSitu: neste bairro (Higienópolis) há exemplares magníficos da arquitetura moderna, de Rino Levi....

J.M. Montaner: Claro! Realmente não há essa decadência, mas a historiografia brasileira tentou, impulsionada pela norte-americana e pela europeia construir um período heroico do Brasil. Mas tampouco há uma diferença qualitativa tão grande antes e depois de Brasília, não?!

Claro, Ruth Verde (Zein) e outros têm demonstrado que também há arquitetura de muito valor, mais diversa e dispersa, mas claro, é um esquema que também herdamos na Europa, claro! Aqui (Depois do Movimento Moderno) se fala pouco do Brasil, mas claro, só se via a Niemeyer, Lucio Costa, os que chegavam, não?!

InSitu: E mesmo aqui, quando pensamos como estudantes, há alguns anos atrás, muitas coisas só descobríamos se tivéssemos interesse, como os estrangeiros que, fugindo da guerra, vieram pra cá. A Escola Carioca se destacava, mas era um mercado relativamente restrito, por exemplo, vieram pra São Paulo vários arquitetos europeus e os próprios arquitetos paulistas fechavam o mercado para eles, não?! Então eles tiveram uma produção que só agora está sendo descoberta por meio de pesquisas acadêmicas, teses... por exemplo Lucjan Korngold; Daniele Calabi; Adolf Franz Heep, Jacques Pilon que veio um pouco antes da guerra, cujo escritório abrigou muitos arquitetos europeus. Todos esses personagens também acabaram fora do domínio de um Artigas, de um Rino Levi....

Zaida Muxí: A construção da historiografia, como dissemos antes, tirou as mulheres, mas também excluiu muita gente. A historiografia se construiu com base em uns poucos heróis masculinos e não pôde haver outros. Em Barcelona, uma história muito pequena, local, Bohigas constrói uma história da arquitetura Catalã que tem umas linhas e deixa fora a pessoas que estavam a seu lado, que não interessava a ele e essa é a história catalã. Mas agora, creio que em parte a pós-modernidade, entendida. Eu gosto de entender que é a da diversidade, é a que permite a aparição de homens e mulheres, onde não há um único responsável pela construção da cidade, então creio que as teses de doutorado mais atuais permitirão reler este passado tão perfeito, como muito mais diverso, mais interessante também. É outro momento da historiografia, também.

