

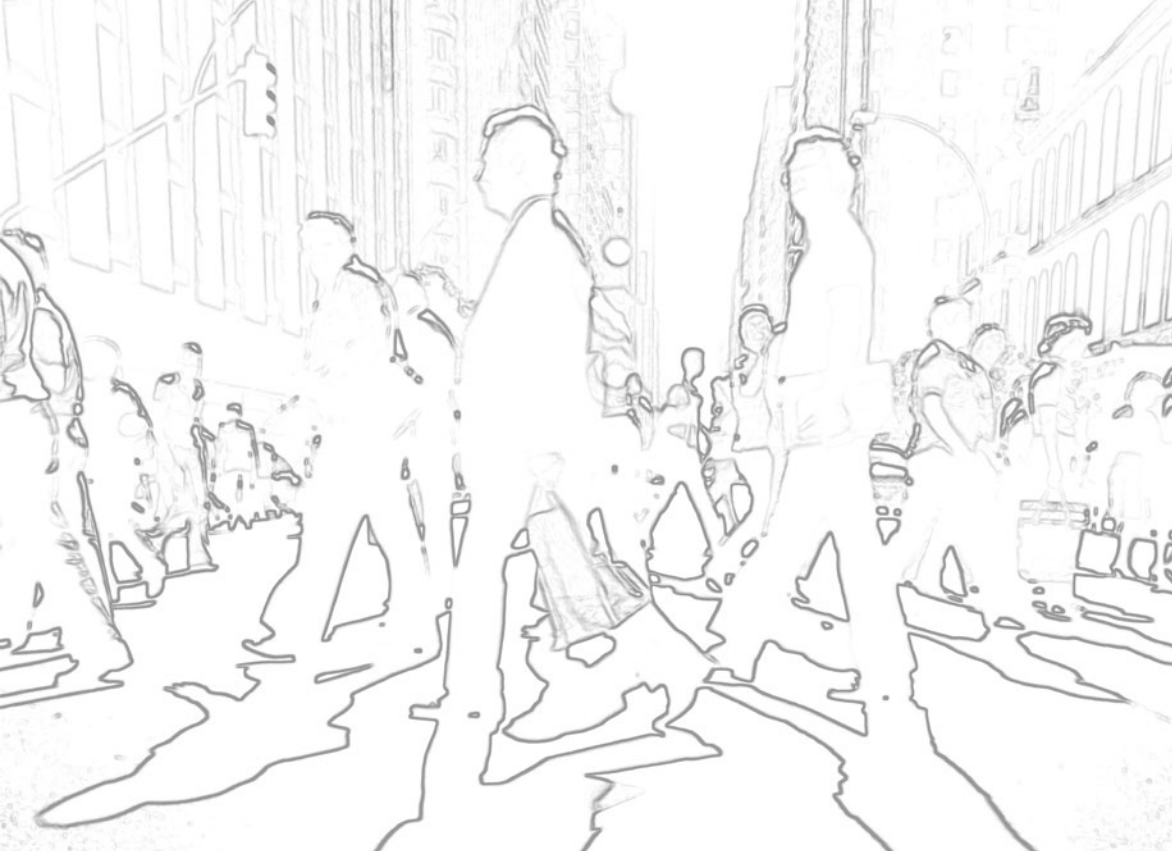


Urbanidades.

Frederico de Holanda
Luciana Andrade
Romulo Krafta
Paulo Rheingantz
Lucas Figueiredo
Marcele Trigueiro
Douglas Aguiar
Vinicius M. Netto



Urbanidades.



Urbanidades.

Frederico de Holanda
Luciana Andrade
Romulo Krafta
Paulo Rheingantz
Lucas Figueiredo
Marcele Trigueiro
Douglas Aguiar
Vinicius M. Netto



Copyright © 2012 dos autores

Copyright © 2012 desta edição, Letra e Imagem Editora.

Todos os direitos reservados.

A reprodução não autorizada desta publicação, no todo ou em parte, constitui violação de direitos autorais. (Lei 9.610/98)

Grafia atualizada respeitando o novo
Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa

Revisão: Pedro Sangirardi

Capa: Vinicius Netto

Imagem da capa: Tiago Rodrigues

Urbanidades. / Douglas Aguiar e Vinicius M. Netto, organizadores – Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012.

ISBN 978-85-61012-09-0

1. Planejamento urbano e paisagismo. 2. Arquitetura I. Título. II. Aguiar, Douglas. III. Netto, Vinicius.

CDD: 710

www.foliodigital.com.br

Folio Digital é um selo da editora Letra e Imagem
Rua Teotônio Regadas, 26/sala 602
cep: 20200-360 – Rio de Janeiro, RJ
tel (21) 2558-2326
letraeimagem@letraeimagem.com.br
www.letraeimagem.com.br

Para aqueles fascinados pela cidade

SUMÁRIO

<i>Apresentação</i> . Na trilha da urbanidade, por DOUGLAS AGUIAR	9
<i>Introdução</i> . O que é, afinal, urbanidade? Notas sobre um diálogo tortuoso, por VINICIUS M. NETTO E COLEGAS	13
A urbanidade como devir do urbano VINICIUS M. NETTO	33
Urbanidade e a qualidade da cidade DOUGLAS AGUIAR	61
Pacificação da cidade: a urbanidade legitimada MARCELE TRIGUEIRO	81
Impressões digitais da urbanidade ROMULO KRAFTA	115
Narrativas ou traduções de urbanidade PAULO RHEINGANTZ	135
Urbanidade: arquitetônica e social FREDERICO DE HOLANDA	163

Onde está a urbanidade: em um bairro central de Berlim ou em uma favela carioca? LUCIANA ANDRADE	189
Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades LUCAS FIGUEIREDO	209
<i>Epílogo. Aproximações da urbanidade – um diálogo eletrônico</i> DOUGLAS AGUIAR, ROMULO KRAFTA, PAULO RHEINGANTZ, JULIO VARGAS, VINICIUS M. NETTO, LUCAS FIGUEIREDO	235
<i>Sobre os autores</i>	277

APRESENTAÇÃO

Na trilha da urbanidade

Passsei a me socorrer do conceito de *urbanidade* em minhas lidas no campo da arquitetura não faz muito tempo. Foi a partir de abril de 2009. Chegando então ao Rio de Janeiro fui caminhar pelo centro da cidade buscando tomar pé da minha área de estudo. Propunha-me então a estudar o que chamei de *arquiteturas efêmeras*, as situações espaciais informais que por ali brotam e evanescem a cada dia, os camelódromos e mini camelódromos em seus mais variados genótipos e fenótipos. Na época eu havia recentemente concluído a realização de um filme-documentário sobre o camelódromo da praça XV em Porto Alegre, o *Tempo de Pedra*, e o alargamento de *zoom* nesse tópico para uma situação do porte, diversidade e complexidade daquilo que ocorre no centro do Rio, me parecia então oportuno na sequência daquela pesquisa. Paulo Rheingantz, meu *host* na cidade maravilhosa, orientou-me então nas andanças institucionais, IPP, Prefeitura etc., e me passou uma rica bibliografia sobre o centro da cidade. Munido dessa informação, fui a campo. Minha imersão na urbanidade do centro do Rio era um prazer, e em algumas situações quase um sonho.

Assim passei boa parte dos meus dias de 2009 – nas mais diversas horas do dia, e dos dias da semana – vasculhando cada canto do centro da cidade. Caminhei ali por todas, ou quase todas, avenidas, ruas e ruelas. Nesse processo adquiri um conhecimento extensivo daquela situação, o centro do Rio, percebendo a cada passo que necessitaria de muitos anos mais para que pudesse alegar algum conhecimento mais profundo daquele lugar, tal a riqueza de situações espaciais e sociais, vinculadas a fatos históricos, ali presentes ou representadas. Meu encantamento com a área de estudo impediu-me de levar adiante o projeto

Arquiteturas Efêmeras, que foi temporariamente para a prateleira. Já na primeira semana de caminhadas um turbilhão/emaranhado de ideias e percepções passou a assolar o meu intelecto e o meu emocional. De fato é difícil relatar com palavras a experiência espacial naquele local ainda que sejamos capazes de racionalizar, via decomposição, via desagregação, via análise, os seus diferentes protagonistas. Exercício útil apenas ao dileitante. Simplesmente porque a magnífica e estonteante vitalidade daquele lugar superará toda e qualquer categoria de análise; tanto as categorias quantitativas típicas dos planos reguladores, quanto as categorias tipológicas típicas dos inventários de patrimônio.

Minha percepção daquele lugar, mais do que aguçada pela materialidade, foi ali atraída, inexorável e prazerosamente, para o *uso do espaço* pelas pessoas. A cada dia ali vivenciado fui paulatinamente ampliando o meu entendimento a respeito do modo como aquelas calçadas e portas interagem com as pessoas que ali estão, uma amostra sociológica variada, abrangendo pessoas de diferentes classes sociais, ainda que o conceito de classe tenha a ele inerente um grão absolutamente insuficiente para lidar com o comportamento espacial daquelas pessoas. De fato o espontâneo compartilhamento das mais variadas instâncias espaciais pelas pessoas é a característica mais evidente daquele lugar. Percebe-se que, independentemente da origem e do bolso, todos ali se sentem *em casa*.

E foi essa percepção das pessoas sentindo-se em casa no espaço público que me encaminhou ao estudo da urbanidade como uma categoria específica da cidade. Reparei que, independentemente dos estilos das edificações e da sua relevância histórica, havia ali algo peculiar sendo descrito na *civilidade* reinante, vinda do conjunto arquitetônico-espacial. Quando falo em civilidade me refiro à condição de *civitas*, à condição de cidade, o precioso entendimento albertiano da cidade como casa, a grande morada. E foi esse o modo como cheguei ao conceito de urbanidade, vivenciando na pele o espaço público do centro do Rio em toda a sua generosidade, benevolência e acolhimento para com as pessoas que ali *habitam* transitoriamente. E assim foi que, amparado nessa noção ainda incipiente da *condição de urbanidade* ali racionalizada, busquei redefinir a minha pesquisa.

Diante de um objeto de estudo dessa magnitude, e me sentindo baque com aquilo que passei a denominar de urbanidade, vi-me neces-

sitado de companhia para proceder ao desbravamento desse universo conceitual. Perguntava-me então, quais seriam as condições geradoras dessa encantadora condição de urbanidade, de acolhimento pleno a todos que reina no centro da cidade do Rio de Janeiro? E foi imerso em um mar de diferentes conjecturas sobre as possíveis respostas a essa pergunta que, em busca de amparo intelectual, dei início ao que se conhece hoje como a rede@urbanidade de pesquisadores.

Tenho os estudos da sintaxe espacial na base da minha formação em arquitetura. No entanto, não iniciei por aí a escolha dos meus interlocutores. Eu havia conhecido Paulo Afonso Rheingantz na Califórnia. Lá estivemos simultaneamente, como professores visitantes, a convite de Vicente del Rio. Trocamos por lá informações sobre os nossos métodos de estudo e de trabalho, eu trabalhando em uma linha mais configuracional, arquitetônica e urbana, e ele então imerso nos estudos da Teoria Ator-Rede (ou *Actor-Network Theory*, ANT). Um aspecto particular dos estudos do Paulo me interessou especialmente então; aquele referente ao papel e as possibilidades daquele que ele denominava como o *observador incorporado*, na produção do conhecimento em arquitetura e urbanismo e o valor preponderante da experiência espacial no processo de conhecer. Ao longo da minha estada observando o centro do Rio como um laboratório da urbanística, dei-me conta de o quão insubstituível é esse modo de apreender a realidade, método esse em geral desprezado pelos arquitetos, focados em desenhos, fotos e modelos. Foi ali que desenvolvi o que passei a chamar de “método do observador”.

Convidei na sequência a participar do grupo o meu colega de faculdade e velho amigo Romulo Krafta, com quem mantenho um diálogo criativo nos temas da arquitetura e da vida em geral desde há muito. E foi por indicação do Romulo que convidei a participar da nossa @conversa Vinicius Netto, que eu havia conhecido como estudante de graduação – trabalhou no estilo de Zaha Hadid quando passou por minha disciplina na Universidade Federal do Rio Grande do Sul – e também como *barman* em um verão já distante na Praia da Ferrugem em Santa Catarina. Vinicius havia passado pela Bartlett, UCL, fez seu doutorado com Bill Hillier, e me parecia então apenas uma participação oportuna. O que eu não sabia então era o quão essencial viria a ser a participação dele, Vinicius, com seu conhecimento e relacionamento, na ampliação e animação da nossa rede @urbanidade de pesquisadores, sala digital

de bate-papo. Participaram ainda desse núcleo inicial o meu colega de faculdade Julio Vargas, outro estudioso da urbanidade e da morfologia urbana, e Luciana Andrade, que me foi apresentada pelo Paulo e havia mostrado interesse no tema. Conversamos sobre o trabalho que havia feito em Berlim, sobre o seu trabalho na Rocinha, e sobre as similaridades observadas por ela nas espacialidades daqueles lugares aparentemente tão diferentes. Mais tarde chegaram ao grupo, via Vinicius, os professores Lucas Figueiredo, outro arquiteto-cientista, e o professor Frederico de Holanda, o estudioso da sintaxe espacial mais conhecido em nosso meio, completando assim o que veio a constituir o grupo original da rede. E foi então que, por sugestão do Vinicius, esse grupo de pesquisadores produziu o conjunto de artigos que veio a constituir esse livro, inicialmente com o objetivo de compor uma das mesas – voltada ao tópico da urbanidade – nas sessões temáticas do Enanparq, o primeiro encontro nacional dos programas de pesquisa em Arquitetura e Urbanismo, que estava para acontecer no final de 2010 no Rio de Janeiro. Tivemos nesse primeiro Enanparq uma rica e divertida mesa e os artigos então apresentados vieram a resultar, após algum aprimoramento, no conteúdo do presente volume.

Boa leitura a todos!

Professor Douglas Aguiar
Março de 2012

INTRODUÇÃO

“O que é, afinal, urbanidade?” *Notas sobre um diálogo tortuoso*

Vinicius M. Netto e colegas

A espacialidade é o *gravitas* em torno do qual o social orbita e a vida urbana pulsa, o lugar onde habitam e convergem – sua ancoragem. Mas o que dizer da “urbanidade”? Seria a urbanidade um efeito e expressão desse jogo e dessas pulsações?

Meus colegas neste livro dificilmente concordariam plenamente com essa definição inicial ou qualquer outra, provavelmente achando-a incompleta, parcial, uma projeção mais dos interesses e limitações de um autor ou de sua visão da cidade que o início de uma descrição adequada da propriedade única que é a urbanidade. No entanto, dificilmente discordaríamos da impressão de que “urbanidade” é uma propriedade robusta, chave; uma propriedade que parece endereçar o coração da vida urbana e suas condições. Mas pouco mais do que isso é comum nas aproximações da urbanidade que veremos a seguir. A urbanidade parece tão elusiva e difícil de entender quanto a própria cidade (e como poderia ser diferente?). É uma essência do urbano? É uma qualidade das pessoas nos lugares, dos lugares em si, ou ainda das relações entre estes? Se ela habita a relação e não as coisas, qual seu modo de existência? O que inclui e exclui em seu campo de possibilidades como experiência ou como fato urbano? Ela se manifestaria entre atores ou existiria lá fora, impressa nas espacialidades em que vivemos?

Por seu poder evocativo quanto a qualidades e dimensões do urbano, por se tratar de um dos aspectos mais abrangentes da condição da vida urbana, ou pela multidimensionalidade do urbano em si, tal propriedade parece convidar à construção de conceitos que correspondam ao que reconhecemos na cidade, ao mesmo tempo em que parece resistir tenazmente a tais esforços de definição.

Talvez uma das origens da dificuldade de definição de urbanidade possa ser relacionada com sua gênese em uma espécie de *universalidade*

que subjaz tanto propriedade quanto conceito, ao menos inicialmente – “urbanidade”, desdobramento do “urbano”, termo que define *qualquer cidade* ou o modo de vida nas cidades, em oposição a outras espacialidades, como a rural ou aquelas das sociedades não urbanas. A tensão posta no cerne de uma propriedade com essa aparente raiz universal, mas que emerge distinta em distintos contextos será um dos obstáculos que qualquer um enfrentará no esforço de definir “urbanidade”. E desconstruir esse suposto *a priori* universal latente na definição original de urbanidade será parte do trabalho de alguns dos autores a seguir, exercitado pelo menos inconscientemente no confronto com cidades de diferentes culturas, raízes e manifestações distintas da urbanidade. Enquanto outros darão seguimento, conscientemente ou não, a ideias e formas de urbanidade que atravessariam contextos para encontrar – assim como cidades existem em diferentes contextos – o que confere este “espírito urbano” específico, distinto daquele que emerge em espacialidades geradas em sociedades não urbanas.

Como sinalizado acima, o presente livro trará as contribuições de um grupo de pesquisadores engajados na discussão da urbanidade, das formas de capturá-la teoricamente e metodologicamente – e da própria possibilidade de sua captura e entendimento. Essas contribuições foram inicialmente elaboradas para o Simpósio Temático *Urbanidades* no I Enanparq. Tivemos adiante a inclusão de Marcele Trigueiro (com trabalho sobre urbanidade apresentado em outro simpósio temático no mesmo evento), que veio a juntar-se a nosso projeto do livro substituindo Alice Rauber, então envolvida em sua conclusão de dissertação e sem condição de seguir a uma próxima rodada de discussão e revisão coletiva. A revisão dos trabalhos para esta coleção ainda viu Douglas Aguiar substituir *a posteriori* seu texto original, que descrevia derivas no centro do Rio, por este aqui incluído, mais teórico.

Um dos nossos objetivos é levar a público os resultados de um confronto explícito entre pontos de vista (veja nosso epílogo “Aproximações da urbanidade – um diálogo eletrônico”) em uma diversidade de abordagens – desde a fenomenológica e cibernética à ontológica, passando por leituras morfológicas, sociológicas e sistêmicas. Perguntas como essas surgiram logo nos primeiros momentos do nosso debate:

- O que é urbanidade? Ao que se refere? Qual a especificidade da experiência e da vida urbana? No que ela se diferenciaria de outras formas de vida em sociedades e espaços não urbanos?

- Qual o papel da morfologia arquitetônica e urbana? Haveria uma condição espacial para a geração da urbanidade? Quais as relações entre escalas e o problema da representação do espaço no entendimento da urbanidade?
- Quais são as interfaces e interdependências de humanos e espaços que definiriam urbanidade? Quais as relações entre urbanidade e comportamento social nas cidades? Quais as causalidades, não linearidades e contingências em jogo? Qual a possibilidade de diferentes lugares de urbanidade ou diferentes urbanidades?
- A possibilidade da urbanidade enquanto conceito ontológico: o “sublime” da noção de urbanidade; a urbanidade como desdobramento e efeito, *ethos* e devir do urbano; as dimensões da urbanidade para além do espacial e para além do experiencial.
- Quais as limitações dos discursos eruditos e os modos de experiência da urbanidade: urbanidade para quem? A geração espontânea da urbanidade; *desurbanidade*: qual a relação entre urbanidade, a produção do espaço segregado e a cidade contemporânea?

O debate em torno do tema tomou algo como três anos até chegar a essa coleção de textos, e foi iniciado quando nosso colega Douglas Aguiar fez dele seu tema de pesquisa e aproximou alguns colegas vivendo no Rio de Janeiro e Porto Alegre. De um encontro presencial de alguns de nós em uma caminhada pelo centro do Rio e suas espacialidades diversas (podemos dizer urbanidades diversas) em 2009, seguimos discutindo por mais de um ano em dezenas de e-mails provocativos, com novos interlocutores sendo adicionados à medida que o debate transcorria. Estabelecemos de saída uma “ética da crítica” como exercício de cortesia e polidez acadêmica: a crítica franca e aberta como gesto de apreciação pelo trabalho do colega. Essa é a cortesia da crítica: a da não condescendência e da recusa da busca de reafirmação de laços e posições que pouco adicionam à qualidade intelectual dos argumentos e pouco servem para avançá-los. Optamos pela diferença e choque de ideias – lembrando irreverentemente Durkheim, uma forma de “solidariedade” mais orgânica que mecânica: mais apoiada nas *diferenças* de pontos de vista (e portanto possíveis complementaridades enriquecedoras) que na busca de *similaridades* fáceis e da *homogeneidade* de discursos que parece pautar muitas das práticas de pesquisa no Brasil.

Durante nosso debate e nos momentos de críticas mútuas aos textos, pude observar nossas interações e chegar a uma espécie de pequena “sociologia da pesquisa”. Em momentos o diálogo chegou ao limite da “quebra de comunicação”; testou a inteligibilidade dos argumentos e a condição de abertura para entender o argumento alheio. Eventualmente pareceu a mim que mesmo para pessoas dedicadas a descrever e falar sobre a cidade, a capacidade de entendimento mútuo fraturava em pontos. Posições pessoais distintas pareciam insensíveis ao argumento e à crítica do outro. Segui nessas vezes uma frustração sutil da “ininteligibilidade da comunicação”, essa espécie de paradoxo, dado que a comunicação é exatamente um fenômeno de arguição e entendimento mútuo: como pode a comunicação se tornar inteligível? O fato é que a comunicação esbarra de quando em quando em barreiras e sofre quebras. Entendo que, nesses momentos, estudiosos da questão urbana supostamente preparados para reduzir sua parcialidade e dotados de certa “racionalidade” em seus discursos são no fundo sujeitos às mesmas fixações daqueles que defendem ideologias ou mesmo religiões. Os edifícios de suas visões do urbano, racionais em sua construção, são assentados sobre um cerne de ideias centrais, e essas ideias expressam visões básicas de mundo. Em outras palavras, “definições compostas” a respeito de coisas como “urbanidade” são produzidas como articulações de ideias sobre modos de funcionamento ou operação do mundo, que por sua vez enraízam-se em elementos de entendimento e posicionamento bastante fundamentais de cada sujeito frente à realidade que se apresenta.

Esses elementos de entendimento sequer são “ideias” no sentido de poderem ser explicitados. São antes fundações da compreensão pessoal, pontes fundamentais entre sujeito e mundo, como chaves originais de interpretação profundamente associadas a itens de outra natureza: são orientadas por valores e sensibilidades a certos fatores, mais que a outros. São atenções fundamentais movidas e orientadas também por afetos. Como *pressupostos* que *não podem* ser expostos à crítica ou sujeitos à mudança (e essa abertura é um princípio da “racionalidade da comunicação” segundo o *kaiser* da filosofia alemã e da teoria social da comunicação, Jürgen Habermas), ganham antes a forma de *axiomas* quase inconscientes, beirando o não discursivo, e certamente ancorados no não discursivo. Como *certezas íntimas* repletas de motivação, são componentes essenciais para a própria segurança ontológica do sujeito em

seu esforço de entender e atuar no mundo à volta (creio que muitos de nós percebem que o esforço de entender e atuar no mundo não é tarefa fácil). Esse fundo de convicções e valores, que constituem uma visão de si no mundo e pautam as construções racionais que o explicam para o sujeito, não pode ser questionado ou mudado facilmente: essa mudança pode colocar o sujeito em crise, abalar as fundações sobre as quais ele estrutura seu próprio situar-se no mundo.

E por isso a mudança nas nossas posições sobre um tema se mostra tão difícil: a crítica contundente de uma ideia ou definição pode ressonar com sentido até atingir esse cerne, inquestionável, para ser então rechaçada por ele. Portanto, e isso não é naturalmente positivo, pesquisadores tampouco mudam suas posições. No máximo, flexibilizam as ideias compostas mais periféricas, que podem ser avançadas, mudadas e sofisticadas a partir da crítica. No fundo do raciocínio, entretanto, temos colunas que não podem ser movidas. Há uma ininteligibilidade habitando o centro do esforço do entendimento, da argumentação e da própria inteligibilidade da comunicação. Estes “alicerces cognitivos” são equivalentes aos dogmas. Terminamos dogmáticos; esbarramos em muralhas de ideias. Esses itens tendem a colocar todo tipo de trava à comunicação. Entendo que precisamos ficar atentos a esses fundamentos e às cegueiras que eles impõem ao entendimento pleno dos temas e do ponto de vista do outro, se o objetivo é avançarmos na comunicação e na nossa própria atuação.

Os pontos de dificuldade de entendimento mútuo se tornaram eventualmente pontos críticos na comunicação, onde o projeto do *diálogo* em si, o esforço coletivo, poderia ou *quebrar* ou *seguir adiante* em outro patamar. Como disse, passamos por dois ou três momentos onde o diálogo pareceu chegar a seu limite. Fiquei bastante satisfeito ao atravessarmos essas bifurcações e avançarmos na construção dos entendimentos individuais, mas até certo ponto mútuos – cada um sobre seu próprio trabalho, mas agora também sob a tênue luz *alocêntrica* da *perspectiva do outro* sobre nosso próprio trabalho individual. Creio termos conseguido, na persistência das tentativas do diálogo e da exposição dos nossos argumentos, entender (lembrando Foucault) “o lugar de onde o outro fala”: qual o ponto de vista dos colegas em seus trabalhos. E algo ainda mais difícil, mesmo entre acadêmicos (ainda que essa constatação soe grave): conseguimos certo grau de apreciação por outras abordagens. Ainda que, evidentemente, nenhum autor tenha cedido a aparente prio-

ridade de sua abordagem ou o privilégio epistemológico assumido de sua perspectiva em comparação a dos demais.

Estamos irremediavelmente presos na ironia de uma circularidade lógica: a de usar essencialmente os mesmos critérios para *produzir* e para *julgar* a própria ideia ou obra. Assim, cada um, em seu íntimo, sente ter encontrado a abordagem mais adequada. Isso parece inevitável também por outro motivo “demasiadamente humano”: é parte (lembrando novamente Foucault) da *vontade de saber*, legítima, e ainda da confiança de todos na sua leitura e abordagem, guiados pelo punhado de noções e axiomas centrais que nos orientam, e colhidos em todo tipo de circularidade. Uma confiança irredutível em sua essência, uma absolutização pessoal de abordagens decorrentes da nossa proteção em torno daquelas noções fundamentais de mundo – algo que compartilhamos, no fundo, com os que defendem modelos ou religiões. Ironicamente, a fixação das atenções e a linearidade do raciocínio significam que ver algo é deixar de ver tantas outras coisas. Ver também nos faz cegos.

O que só enfatiza a relevância da eventual contaminação de ideias, mesmo que periféricas, na formação de conceitos pessoais e na transformação dos discursos. O diálogo é a única coisa capaz de nos retirar das circularidades, das reduções do raciocínio, dos pontos cegos. Ao menos de quando em quando, trabalhos a seguir incorporaram mudanças ou reconheceram contrapontos – e portanto, limites. Esses foram os mais bem-sucedidos dentro do propósito da nossa construção dialógica. Quando isso acontece, temos mostras de que o diálogo – e a utopia da comunicação plena – valem seus esforços.

Vejam os resultados dessas trocas. As breves descrições abaixo dos textos aqui reunidos na forma de capítulos fazem uso dos sumários dos próprios autores, de seus textos e do meu entendimento de seus trabalhos.

Em “**A urbanidade como devir do urbano**”, discuto urbanidade como um dos conceitos mais ambiciosos sobre a condição urbana da vida coletiva e da nossa experiência. Construo uma reflexão sobre as dimensões da urbanidade a partir da aproximação entre duas áreas ainda estranhas entre si: os *estudos urbanos* e a *filosofia*. Afinal, se “urbanidade” é uma forma de experiência, precisamos buscar aqueles que falam de “experiência” como ninguém – na filosofia – de modo a entendermos a especificidade da experiência urbana em relação à experiência como

um todo ou as possibilidades da experiência do mundo. Lembrando o conceito de senso comum da urbanidade como “civilidade do convívio urbano”, desdobro, uma a partir da outra, uma série de definições de urbanidade (a imagem do *origami*, as formas dobradas japonesas, me vêm à mente). Reconhecendo a força da diferenciação social, inicio pela ideia da “experiência do mundo e do outro mediada pela cidade” e espacializo a bela expressão de Chakrabarty, a “copresença dos diferentes modos de ser”. Proponho um papel integrador da urbe na forma de “três momentos da urbanidade”: o momento *fenomenológico* (nossa experiência em comum a partir da cidade), o *comunicativo* (a cidade como ambiente para nossas interações simbólicas) e o *ontológico* (o papel das cidades na ligação entre humano e material, entre nossas práticas e a moldagem da materialidade do mundo à volta na forma das cidades).

Veremos abaixo (sobretudo no epílogo a este livro) que o papel do espaço na urbanidade é um item controverso – a ponto de se questionar se o espaço teria qualquer papel na urbanidade, numa visão da urbanidade como um “comportamento”, como a noção de senso comum sugere (e aqui está o perigo em se limitar a tais noções e ignorar um dos papéis do conhecimento exatamente em alargar os sentidos do senso comum). Argumento que a definição de urbanidade deve manter o espaço como dimensão ativa, sob o risco de desespacializarmos a noção e retirarmos componentes espaciais que possam estar ativos, mesmo que livres de relações causais. Tanto a urbanidade não poderia ser induzida pelo espaço apenas como não emergiria em qualquer condição espacial. Argumento que a investigação da urbanidade deve esclarecer as condições entre esses extremos.

A propriedade incluiria assim as conexões entre nossas práticas em comum e o espaço, a efervescente ontologia de relações e interações mediadas pela cidade. Desse modo, avanços no esclarecimento do que é a urbanidade implicariam em avanços também no entendimento da própria relação sociedade-espaço.

Argumento ainda que se a urbanidade é um fenômeno produzido nas relações entre o social e o espacial, diferenças em socialidades e espacialidades se colocariam como fontes de diferenças de urbanidade. Entender tais diferenças se coloca, portanto, como um dos problemas centrais no entendimento das “urbanidades” (decididamente no plural).

Como alguns de meus colegas sugerirão, o reconhecimento das diversas formas de urbanidade envolveria, desse modo, a inclusão de toda e

qualquer forma de vida urbana. Não obstante, essa conclusão a princípio com sentido nos levaria a incluir na urbanidade mesmo as socialidades hostis, o distanciamento social, a quebra de comunicação, os espaços de violência e repressão. Uma ideia de urbanidade nesses termos entraria em contradição com a riqueza ética da definição original de urbanidade, amparada na civilidade do convívio. Proponho uma saída para tal contradição: o reconhecimento de que a urbanidade, em sua diversidade, está *associada a um ethos* urbano, uma condição para a vida coletiva. Essa definição tem o potencial de reconhecer na urbanidade aspectos tanto materiais quanto éticos: um ethos da “orientação ao Outro” (Heidegger) baseado em princípios como a comunicação livre de coerção (Habermas) e o “bem-vir às diferenças” mais que o tolerar as diferenças (Derrida). Trata-se de um conceito certamente analítico, amplo o bastante para reconhecer a centralidade da coexistência e da comunicação e sua condição *ética*, algo que escapa a formalizações da ideia de urbanidade. Esse conceito colocará tais aspectos como um horizonte da vida urbana: a urbanidade, convergência das alteridades, como o *devoir do urbano*.

Em “**Urbanidade e a qualidade da cidade**”, Douglas Aguiar explora o conceito de urbanidade como o “caráter do urbano” em suas diferentes dimensões: uma diversidade de definições de urbanidade, iniciando pelos “espaços com urbanidade são espaços hospitaleiros” e a definição de urbanidade como “o conjunto de qualidades, boas ou más, que constituem as cidades.” Entende que as cidades têm múltiplas características e todas, em conjunto, compõem sua urbanidade. As pessoas, o corpo, interagindo com os espaços das cidades, em qualquer circunstância são tidas como o parâmetro da urbanidade em suas intensidades e gradações. Aguiar busca ecos da urbanidade nas definições de Jacobs sobre vitalidade e diversidade, e em Lynch sobre legibilidade, continuidade dos espaços e a sinestésica do movimento no espaço urbano para entender que “a urbanidade estaria nesse *modo de apropriação* da situação pelas pessoas”.

Essas incursões preparam o caminho para encontrar em Tschumi e, sobretudo em Hillier, traços mais decisivos das condições da urbanidade manifesta socialmente, na forma da “comunidade virtual” (a materialização de uma sociedade ou população na forma de encontros, sobretudo entre habitantes e estranhos, no espaço público), e espacialmente, na axialidade do movimento do corpo. As pessoas, ainda que não de modo

consciente, relacionariam-se naturalmente com as condições da urbanidade manifesta no modo como a cidade acolhe o corpo (“a urbanidade está no modo como a relação espaço/corpo se materializa”). Aguiar tem como premissa a ideia de que a cidade seria, em princípio, um abrigo, maior ou menor, melhor ou pior, e tem portanto, em qualquer caso, urbanidade, de algum tipo e em algum grau.

Da ideia da urbanidade latente nos modos de apropriação e no modo como o espaço recebe o corpo “individual e coletivo”, sua abordagem chega à definição da urbanidade como “uma qualidade da forma ou das formas; trata-se de algo essencialmente material, ainda que repercute diretamente no comportamento e no bem estar das pessoas no espaço público”. Este caminho termina de fato em Hillier e sua ênfase no espaço como gerador da copresença, passando ainda pela crítica da definição de Holanda no par formalidade-urbanidade, chegando finalmente à afirmação da importância da estrutura da cidade, ou mais precisamente, da sua dimensão global ou estrutural e sua dimensão local na produção das condições da urbanidade. Propõe que a dimensão estrutural – da cidade, e portanto da urbanidade – tende a estar relacionada com a vitalidade dos espaços entendida como a presença maior ou menor de pessoas. Considera, em paralelo, a dimensão local, na escala de cada um de seus espaços – e a constituição dos espaços, a intensidade de ligações entre interiores privados e espaço público, a geometria das formas construídas, dos espaços abertos e mais elementos que compõem a unicidade de cada situação urbana.

Aguiar considera que essas duas dimensões estarão sobrepostas em cada espaço da cidade (a “urbanidade inerente às diferentes escalas do espaço público”). Finalmente, temos nas condições tanto locais quanto estruturais do espaço urbano em seu acolhimento ao corpo a definição da urbanidade “como um parâmetro maior, e abrangente, na avaliação da qualidade dos lugares”.

Em **“Pacificação da cidade: a urbanidade legitimada”**, Marcelle Trigueiro traz uma discussão bem amparada teoricamente sobre a relação assumida de causa e efeito entre “qualidade urbanística” e “qualidade social” no centro das ações das autoridades responsáveis por transformações nos espaços do *grand ensemble* Les Minguettes, em Lyon (França): “qualquer que seja o grau de intervenção na esfera construída, a

interferência sobre o espaço público é inevitável”. Seu trabalho aponta a relação entre os “fabricantes da cidade” (representantes políticos, funcionários das municipalidades, arquitetos e urbanistas autores dos projetos etc.) e o “público urbano” em torno do próprio espaço. Trazendo um conceito que merece mais atenção nos estudos urbanos – o de “anomia”, de Durkheim – para examinar o caso da suposta degradação social de um grande conjunto residencial na França e o papel do espaço na geração da “coesão social”, a autora tem como foco maior os limites das intervenções e projetos urbanos e da própria configuração espacial em impactar socialidades e comportamentos.

Trigueiro examina as premissas e a agenda das intervenções urbanas em sua promulgação de um “retorno ao estado urbano normal e do restabelecimento da coesão social” e as ações urbanísticas empreendidas nestes setores “a partir do momento em que a crise urbana é interpretada como uma ‘crise da coesão social’”: a pesquisa captura “expressões de solidariedade social entre os habitantes, a partir de ‘táticas’ que se desenvolvem na esfera privada (no seio da família e entre amigos), a fim de compensar as carências de um sistema social e associativo considerado ineficaz. E nos traz uma reflexão sobre as condições de urbanidade resultantes de tais transformações, ou a “capacidade que os espaços públicos urbanos têm de oferecer possibilidades em práticas urbanas e estimular o processo de acionamento de outros inúmeros objetos e usos, os espaços públicos urbanos” e sua análise dos espaços públicos como “instrumentos da urbanidade”.

A análise do conjunto residencial em Lyon e do exame dos padrões de apropriação do espaço e dos lugares de uso e sociabilidade da população residente leva a conclusões teóricas de interesse em outros contextos, bem como de interesse no reconhecimento das relações entre sociedade e espaço: “[i]mprescindíveis para a elaboração da urbanidade, as sociabilidades urbanas se alimentam do ‘acaso’ inerente à atividade social urbana não programada, da experiência da diversidade, do aprendizado da tolerância, em suma, do conflito social que o espaço público tem a capacidade de promover.” Sua análise leva a interessantes observações, como “a objetivação da solidariedade social é em parte responsável pelo processo de individuação e de autonomia urbana que torna possível a urbanidade.”

Outro item fresco de sua análise urbana é a relação entre *o uso dos dispositivos técnicos e espaciais do urbano* (os DSTU) que interligaria

“públicos e objetos”: “o ordenamento dos espaços públicos parece valer enquanto expectativa de comportamentos e os dispositivos técnicos, que os espaços públicos reúnem, parecem constituir possibilidades concretas de ação, oferecendo alternativas em termos de práticas sociais.” Esses dispositivos técnicos e espaciais teriam o potencial de favorecer “o encontro e a convivencialidade urbana” – algo entretanto problematizado pela seção empírica do trabalho, que aponta um baixo índice de presença de equipamentos no bairro “associado à baixa renda dos habitantes, e a prática pouco expressiva das atividades ao ar livre”. A pesquisa de Trigueiro sobre *as práticas sociais da população* aponta que “a qualidade espacial proposta para os dispositivos técnicos não garantiria a mobilização dos mesmos por parte da população, nem muito menos a construção de uma urbanidade válida para o bairro”.

Essa crítica da “pacificação e hiper-programação espaciais latente nos projetos de intervenção urbana” denuncia sua frequente ineficácia em estimular a sociabilidade urbana, ao falharem “em capturar a essência da vida social no espaço público” como a aleatoriedade dos encontros e a sobreposição de práticas de naturezas distintas. Há ainda uma relação sugerida no texto entre a ideia dos DSTU e a ideia de ‘disposição prática’, algo que pode ser explorado no espírito de Bourdieu: os ‘sistemas de disposição generativa’ (o *habitus*): as disposições da prática frente às disposições técnicas e espaciais. O estudo empírico mostra evidências, na forma de análises de quantidades e lugares de encontro social e de usos de lugares, da colisão entre essas disposições espaciais projetadas e as disposições dos habitantes. E nos deixa imaginando o que poderia oferecer uma análise similar das relações entre expectativas de reversão de quadros de “anomia social” (supostos ou reais), intervenções concretas e a vida social e suas condições espaciais nos assentamentos precários, objetos de políticas de pacificação na cidade do Rio de Janeiro.

Em “**Impressões digitais da urbanidade**”, Romulo Krafta localiza explicitamente a urbanidade na forma urbana e adiciona um aspecto da urbanidade ausente ou assumido como não problemático em outras abordagens do tema: a urbanidade historicamente produzida. “[A] tensão histórica é uma força inerente à cidade, resultante da diferença de velocidade da evolução dos costumes e necessidades (rápida) e das estruturas físicas (lenta), que faz com que todo indivíduo viva literalmen-

te numa cidade que demanda constante adaptação.” Krafta oferece uma visão da produção de “urbanidades amalgamadas” no tempo por meio do espaço urbano: “o exame das características de cada objeto à luz de suas pré-existências pode indicar (assumindo que toda ação de produção pressupõe algum código de urbanidade) como a urbanidade implícita na construção da cidade era entendida no momento de sua produção.”

A urbanidade é inicialmente proposta como uma relação reconhecidamente virtuosa entre pessoas, no meio urbano, que nós arquitetos pretendemos estender para uma relação entre pessoas e o meio urbano. Isso implica que o *meio urbano* participaria da urbanidade de duas formas: como *suporte* das práticas interpessoais e como *resultado* de práticas virtuosas na sua própria produção. Na primeira situação, o meio urbano teria potencial para despertar, facilitar, ou, ao contrário, dificultar, inibir práticas interpessoais virtuosas. Na segunda, o meio urbano seria o testemunho de práticas virtuosas (em menor ou maior grau) do passado, como que congeladas e expostas no presente (“mesmo distantes no tempo, indivíduos estarão dialogando através dos objetos que inserem na manufatura urbana”). Considerando a natureza cumulativa da produção do meio urbano, uma espécie de trabalho colaborativo através do tempo, virtualmente todo lugar urbano seria resultado da acumulação de diferentes urbanidades do passado, todas amalgamadas e ainda operando no presente como suporte a práticas interpessoais: “a interação entre agentes urbanos leva à produção de uma estrutura (a cidade) que, uma vez produzida, é incorporada como limitadora de futuras interações por muito tempo.” A inteireza desse circuito se completa com a adição, no presente, de novas urbanidades.

Krafta argumenta que ao menos duas tentativas teóricas de abarcar esse fenômeno são conhecidas: a *Morfogênese* de Conzen e a *Inter-Representation Networks* (IRN), de Haken e Portugali. Conzen se limita a descrever lógicas de agenciamento do espaço urbano, associadas a momentos históricos e possivelmente indutoras de formas urbanas particulares (leia-se urbanidades particulares). Haken e Portugali, mais ambiciosos, buscam unificar dois campos teóricos, da produção da cidade e da cognição espacial. Sua proposição estabelece vínculos operacionais entre a memória (vista como representação interna de um fenômeno concreto) e cidade (vista como representação externa da memória). Seu trabalho explora duas possibilidades de reconhecer a urbanidade, propiciadas

pela teoria IRN: o conceito evolvente de urbanidade, e a compressão temporal de padrões de diferentes momentos do passado, operantes no presente, ambas inter-relacionadas. Krafta estende essa leitura temporal às ações de produção do espaço urbano, propondo que a urbanidade da forma passa a depender de três pressupostos: situações onde (a) os diferentes objetos que a compõem derivam de ações de diferentes indivíduos, (b) os diferentes objetos que a compõem são diacrônicos, (c) a interação entre diferentes objetos ocorre como ato de vontade, “portanto fora dos constrangimentos impostos pelos diversos protocolos que regem a produção da cidade”. Assim, “qualquer interface entre diferentes objetos de diferentes autores pode ser considerada manifestação de urbanidade.” A aferição da urbanidade contida em cada lugar fica, assim, associada à possibilidade de se identificar essas diferentes pautas e suas interferências, tanto do lugar quanto da cidade como um todo.

Em seguida, tipos de urbanidade da forma são definidos – o mais complexo sendo aquele que emergiria da diversidade da forma arquitetônica. O primeiro tipo seria expresso “através da inserção de sucessivos objetos visando à homogeneidade” e envolve a tentativa de contornar a tensão histórica através da emulação de regras de convivência entre objetos urbanos produzidos em tempos diferentes. Seu segundo tipo, expresso “através da inserção sucessiva de objetos, formando uma diversidade de domínios locais homogêneos”, envolve um compromisso com a tensão histórica pela justaposição de fragmentos internamente homogêneos, mas diferentes entre si. “Criando diversidade, a cidade sempre aumenta sua capacidade de prover suporte para mais gente, mais atividades e mais interação.” O terceiro e último tipo, a “urbanidade da forma expressa através da inserção sucessiva de objetos que alteram a composição pré-existente e constroem uma nova ordem”, envolve a “constante adaptação da cidade aos requerimentos das pessoas e das instituições. Esta, embora aparentemente selvagem e oposta ao sentido comum de urbanidade, seria a urbanidade possível e necessária à continuidade do processo urbano.” Krafta tem sido um crítico dos esforços do planejamento e do projeto, para os quais “interessa menos entender o mundo que modificá-lo”: “objetos e arranjos urbanos são duradouros, logo, não deveriam ter em vista apenas a dimensão local e momentânea da interação entre agentes envolvidos. Uma vez mais as noções de superposição, de fronteiras porosas, de ruptura da unidade parecem ser as melhor associadas à noção de urbanidade.”

Em “**Narrativas ou traduções de urbanidade**”, Paulo Rheingantz examina a urbanidade à luz dos princípios da Actor-Network Theory (ANT) desenvolvida por Bruno Latour e John Law, entre outros, e da dificuldade de seu enquadramento enquanto discurso científico. O que é particular na leitura de Rheingantz é sua resistência à ideia de que o raciocínio, e por extensão, a linguagem, são capazes de capturar o que é a urbanidade – evocando regularmente a importância da experiência das coisas frente à interpretação ou entendimento das coisas, e a impossibilidade da experiência ser descrita. “A exemplo da doçura do açúcar, Urbanidade é uma relação de um coletivo que resulta das relações e interações entre os humanos e os não humanos – o ambiente, os materiais, o clima, a cultura e a estética – e seu entendimento depende diretamente do contexto vivencial de nossas experiências.”

Essa posição é derivada de um conjunto diverso de autores e matrizes – da fenomenologia da percepção e a defesa do sincretismo de Merleau-Ponty à cibernética de Maturana e Varela. Rheingantz argumenta que o ambiente urbano contém dois ângulos diferentes: o da materialidade de seu espaço físico, configurado pelo conjunto de elementos não humanos – naturais e construídos – e pelo conjunto de elementos humanos que os habitam: seus valores, seus afetos, suas emoções. Existem cidades e lugares que nos emocionam, que provocam nossa imaginação, que nos acolhem; também existem cidades e lugares que nos provocam mal-estar ou um sentimento de estarmos em um não lugar. Estes sentimentos de Urbanidade surgem durante nossa relação com as cidades e lugares. Eles são únicos, e não podem ser traduzidos ou representados por palavras.

O autor centra o tema da Urbanidade (com letra maiúscula) tanto na esfera da experiência do sujeito quanto nas relações simétricas entre humanos, objetos, artefatos e espaços. “Uma vez aceita a possibilidade da Urbanidade ser entendida como uma experiência, não é mais possível falar dela como algo exterior a nós, passível de ser observado com distanciamento crítico.” Em função dessa posição epistemológica, Rheingantz opta por uma construção não dualista e não essencialista da urbanidade: uma descrição que não reconheça a prioristicamente as diferenças entre humanos e espaços, ou as diferenças entre tudo aquilo que compõe e anima a vida urbana. Aqui, ele encontra suporte na nova ontologia de Bruno Latour, uma descrição capaz de fazer o que John Law chama “jogar ao fogo as diferenças entre as materialidades das

coisas”. Seu capítulo neste livro também pode ser visto como uma breve apresentação da ANT, já conhecida em áreas da sociologia e na geografia humana fora do Brasil para um público mais amplo nos estudos urbanos em nosso país. A ANT entende o mundo a partir da justaposição de elementos heterogêneos que se configuram como um conjunto de experiências ou fluxos e possibilidades não deterministas.

Vista sob a ótica da ANT, a urbanidade conteria – mas não se limita – a materialidade e a configuração espacial de um lugar e não deve ser entendida como uma moldagem ou ordem concebida exclusivamente pelos humanos. Como a natureza da Urbanidade ocorre na sociedade, não é possível separar a natureza – as coisas em si – da sociedade – o mundo dos homens em si. “Nada na natureza é independente dos homens e nada da sociedade independe da natureza. Urbanidade é uma relação surgida com a urbanização e antecede o urbanismo e suas teorias; não pode ser representada nem resumida por suas teorias. Urbanidade é um mundo comum, algo que continuará a existir independentemente do que digam ou pensem os arquitetos.” Assim, Rheingantz opta pela descrição não da urbanidade como efeito em si, mas de situações – a exemplo de Figueiredo, em seu texto – de urbanidade e desurbanidade como elas se apresentam em um lugar específico, a Rua Pires de Almeida, no Rio de Janeiro, entendida como um coletivo, um conjunto internamente indiferenciado, onde todos os componentes importam na produção da urbanidade – em uma série de “narrativas de urbanidade”.

Em “**Urbanidade: arquitetônica e social**”, Frederico de Holanda, pioneiro do estudo sistemático sobre urbanidade no Brasil, insere “o conceito de *urbanidade* numa discussão mais ampla sobre taxonomia *sócio-arquitetônica*, que implique compreender tipos de *sociedade* e tipos de *arquitetura*”. Holanda defende a necessidade de uma descrição precisa e verificável tanto da urbanidade quanto do espaço (ou ‘arquitetura’, como prefere). “Podemos falar em *urbanidade social* – quando os atributos estiverem relacionados a modos de interação social – e *urbanidade arquitetônica* – quando os atributos estiverem relacionados ao lugar”. Propõe urbanidade como um atributo social que implica visibilidade do outro, negociação de papéis e frágil fronteira entre eles, mobilidade social, estruturas societárias mais simétricas etc.

Para seu florescimento, a urbanidade precisaria de uma arquitetura com determinados atributos: espaço público bem definido, forte con-

tiguidade entre edifícios, frágeis fronteiras entre espaço interno e externo, continuidade e alta densidade do tecido urbano etc. Aponta que, contudo, a relação entre arquitetura e urbanidade não é de determinação, mas do estabelecimento, pela primeira em relação à segunda, de possibilidades (que podem ou não ser exploradas) e de restrições (que podem ou não ser superadas), segundo as circunstâncias.

Holanda relembra seu *paradigma da formalidade* e o *paradigma da urbanidade* – função, simultaneamente, de atributos sociais e de atributos arquitetônicos, e a utilidade do binômio para entender sociedades e espaços de outros tempos e culturas, permitindo estudos comparativos, e a possibilidade de usá-lo como um parâmetro para o projeto – e diferentes escalas urbanas ou arquitetônicas. “A urbanidade é uma qualidade objetiva de uma certa vertente sócio-arquitetônica (há outra vertente: a da formalidade) que transcende tempo e espaço”. Exemplos ilustram: 1) lugares construídos restritivos que a indisciplina social transformou no tempo, visando o resgate da urbanidade; 2) lugares onde, mantido um mesmo espectro social, uma nova configuração implicou novos padrões de usos; 3) espaços propícios à urbanidade e que, no tempo, tornaram-se desertos em razão de mudanças de valores sociais. Holanda segue para desenvolver análises de um número de áreas: Vila Planalto e Esplanada dos Ministérios (Brasília), em breves comparações com espaços como Teotihuacan, Ouro Preto e Siena; Nova Iorque (cuja estrutura urbana foi projetada no Maranhão) e a casa do próprio autor – estudos que “exemplificam o uso dos conceitos *formalidade* e *urbanidade* em várias escalas e em várias instâncias.”

Finalmente, Holanda argumenta que, mesmo em uma sociedade contemporânea de valores hegemônicos antiurbanos, haveria uma contínua guerra pelo resgate da urbanidade, exemplificado em inúmeras batalhas, muitas perdas, algumas vitoriosas.

“Onde está a urbanidade: em um bairro central de Berlim ou em uma favela carioca?”, Luciana Andrade busca a concretude do que é urbanidade, e mostra, sem a frequente vitimização, a situação de urbanidade da população de uma área precária icônica na América Latina, e sua relação à sociedade civil como um todo em contraste com a expressão de urbanidade aparentemente tão plena no bairro da capital alemã. Andrade acredita que “o confronto entre estes dois bairros, tão diversos, contri-

buirá para ampliar as possibilidades de compreensão de urbanidades distintas, o que pode ser rico para a construção e também a desconstrução de conceitos que permeiam esse termo.” A Rocinha em sua intensidade extremamente dinâmica, tanto das interações humanas quanto do espaço construído, e Schöneberg, com regras claras e públicas de produção do espaço edificado e de convivência social, muito podem falar sobre esse tema caro e controverso para arquitetos-urbanistas. Entretanto, de modo muito interessante, a narrativa de Andrade das suas vivências, impressões e características nessas duas áreas tão emblemáticas, termina por reverter-se ao longo de suas experiências e reflexões.

Andrade utiliza a noção de urbanidade num contexto teórico que considera fundamentais os estudos que analisam as cidades sob vários enfoques. Compartilha teorias que tributam ao fenômeno urbano uma complexidade que envolve, pelo menos, seus aspectos políticos, sociais e físico-formais. As análises de Andrade estão estruturadas numa trama de conceitos embaixadores do debate da urbanidade. Considerando a importância do senso comum para estudos que envolvam a sociedade, um destes conceitos fundamentais seria o de *civilidade*: a ideia de processo civilizatório, incluindo aqueles fatores que levaram a uma maior liberdade e cordialidade dos hábitos nas relações de sociedades urbanas (a partir de Elias).

Outro princípio caro à urbanidade decorreria do fato que a civilidade demanda uma indiferenciação da destinação dos gestos cortesês. O ser capaz desta civilidade impessoal seria o homem público na modernidade. O homem público pôde ser constituído em espaços onde era possível o convívio da diferença e onde os pactos sociais eram ligados a princípios de democracia. Assim, ao refazer percursos nas ruas de Schöneberg e nas vielas da Rocinha analisando suas práticas sócio-espaciais, Luciana Andrade confronta-se com as formulações de Sennett e Elias discutindo o caráter da(s) urbanidade(s) encontradas nestes espaços.

Finalmente, “**Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades**”, título espirituoso de Lucas Figueiredo, argumenta que o crescimento e adensamento das cidades brasileiras nas últimas décadas não foi simplesmente desorganizado ou aleatório. Obedeceu, predominantemente, a uma lógica de produção de tipologias arquitetônicas, espaços e sistemas de transporte que privilegiam alguns poucos modos de vida

em detrimento de todos os outros. O “desurbanismo” é aqui descrito como a destruição das relações entre o público e privado, a negação dos espaços públicos, o crescente uso do automóvel, o enclausuramento, dentre outras forças, tendências e estruturas que separam pessoas e ideias. Se cidades são estruturas de aglomeração que facilitam encontros e a copresença e, potencialmente, interação e cooperação entre pessoas, o desurbanismo pode ser definido, então, como uma estratégia de destruição de cidades.

Figueiredo descreve diversas forças ou tendências desurbanas em ação nas cidades brasileiras identificando-as como parte de um ‘acoplamento estrutural’ entre modos de vida específicos e o ambiente construído, um acoplamento que se sobrepõe a todos os outros possíveis através de diversos mecanismos de realimentação. O desurbanismo seria uma estratégia eficiente à medida que esta realimentação materializa estruturas físicas que restringem ou impossibilitam modos de vida urbana alternativos ao mesmo tempo em que resultam em ‘vantagens cumulativas’ para os modos vencedores, numa espiral que produz continuamente novas tendências desurbanas.

A existência de mecanismos de realimentação e vantagens cumulativas indicaria que intervenções isoladas na cidade não são capazes de reverter os efeitos do desurbanismo. Apenas uma mudança estrutural no sistema como um todo, isto é, um novo acoplamento estrutural, poderia reconstituir o modelo anterior de cidade e suas urbanidades. Figueiredo examina assim as condições urbanas “cruas” para a conversão da urbanidade em uma desurbanidade – um processo que o planejamento e a produção arquitetônica e urbana no Brasil viriam a dominar com maestria – e que deve ser imediatamente desmontado em um retorno a formas urbanas providas de urbanidade.

Esses são breves sumários das reflexões e proposições desenvolvidas neste livro, de certa diversidade, sem dúvida. Na verdade, essa própria diversidade de ideias e a necessidade de leituras distintas para entender urbanidade foi o tema do nosso debate. Recordo que, em algum momento do diálogo, coloquei ao grupo o seguinte: “Nosso debate tem se estendido por mais de um ano. Em um dos momentos recentes, tocamos explicitamente no problema da natureza do conceito de urbanidade: o reconhecimento de uma multidimensionalidade do conceito, que re-

quereria operações teóricas dentro e fora de bordas disciplinares. Uma definição multidimensional não implica ‘multidisciplinar’ ou ‘interdisciplinar’. Implica que se encontrou um fenômeno complexo, que exige o ‘tatear’ ou ‘aproximar’ por diferentes facetas. Essas facetas podem ser abordadas de dentro de uma mesma disciplina ou pelo uso de ferramentas de outras. Não defendo nenhuma dessas posições como metodologia exclusiva. Defendo uma posição, entretanto: ‘não confundir as coisas da lógica com a lógica das coisas’, como diria Nigel Thrift: não podemos limitar a explicação porque há uma lógica dentro da teoria ou campo que assim se impõe, obedecendo a uma coerência interna que pode simplesmente não pertencer ao fenômeno. Não podemos correr o risco de confundir a explicação com o fenômeno.

A questão é que a complexidade da urbanidade lhe é inerente; nós só nos esforçamos para entendê-la. Em outras palavras, a urbanidade demanda ferramentas teóricas para que possamos nos aproximar dela – receio, sem nunca poder tocá-la completamente. Evidentemente, teorias e epistemologias diferentes permitem reconhecer aspectos diferentes dos fenômenos, antes não vistos, ou invisíveis em outras abordagens. Assim, é a complexidade do objeto que pede ‘lentes’ teóricas diversas. Como individualmente tendemos a usar poucas lentes (parte de uma espécie de coerência metodológica, condição construída dentro dos discursos científicos), faz sentido estarmos coletivamente engajados em entender urbanidade por diferentes abordagens e teorias. Individualmente, receio que só tocaremos partes, ou pequenas tramas dentro da trama da urbanidade. Essas tentativas são sempre uma aproximação, que podem ganhar coerência interna e poder explicativo em relação ao fenômeno, num certo momento.”

Esperamos ter oferecido aqui um leque de lentes, leituras e aproximações da urbanidade suficientemente frescas aos interessados no tema urbano.

Desejamos agradecer aos organizadores do I Enanparq pelo interesse em nosso Simpósio Temático, no qual tivemos a oportunidade de apresentar e discutir essas aproximações presencialmente; e sobretudo à Fundação Carlos Chagas de Amparo a Pesquisa (Faperj) pelo suporte para chegarmos a esta publicação.



A URBANIDADE COMO DEVIR DO URBANO

Vinicius M. Netto

Há muitos que resistem a um certo tipo de filosofia. Eles a acham difícil de apreciar – abstrata, e aparentemente sem grande valor prático. Ela lhes parece um vago e obscuro *nonsense*. Sempre houve, nas várias épocas da história humana, pessoas que assim pensassem – assim como sempre houve aqueles que percebessem as revelações do pensamento especulativo como sendo da maior importância.

JOHN M. ANDERSON, introdução a
Discourse on Thinking, de Martin Heidegger

INÍCIO: PHILO | POLIS | SOPHIA

Poucos conceitos em estudos urbanos aspiram endereçar a condição urbana como o de “urbanidade”. Talvez não por acaso, poucos outros encontram definições tão difusas ou pouco sistemáticas. Conceitos conhecidos variam da visão de senso comum da urbanidade como “civilidade do convívio” ao foco nas relações objetivas entre configurações do espaço urbano e o uso do espaço público (como em Holanda, 2002), às condições espaciais de uma aparente “vitalidade urbana.” Tal observação sugere uma série de perguntas: seria possível capturar a condição urbana? O que diferencia a experiência urbana da experiência de outras espacialidades ou ambientes não urbanos? Mais amplamente, como as cidades mediam nossa experiência do mundo ao nosso redor, e do outro? O presente trabalho se afastará de definições usuais de urbanidade para propor um entendimento a partir de uma área capaz de oferecer subsídios para capturar a experiência particular da urbanidade; uma área tradicional que, apesar de considerar o problema do espaço, ainda é distante ao tema urbano: a filosofia.



Fig. 1. Em busca de uma definição de urbanidade. Fonte: flickr/victoriapeckham

Na verdade, o evocar do urbano como aspecto da experiência humana – isto é, do que é vivido, da vida com o outro – já inicia essa aproximação. Tanto do ponto de vista da filosofia quanto dos estudos urbanos, esse propósito significa a entrada em territórios potencialmente estranhos, talvez novos, e a possibilidade de tocar aspectos que seriam vistos com grande dificuldade em cada uma dessas áreas separadamente. Esse texto é também um convite para caminhar dentro e entre áreas ainda um tanto estranhas entre si. Entretanto, uma incursão assim requer preparação prévia, pelo menos quanto a dois aspectos. Primeiro, é necessário esclarecer o que o pensamento filosófico pode oferecer à abordagem urbanística e vice-versa. Segundo, é necessário abordarmos essas diferentes áreas com cuidado se pretendemos explorar o tema da urbanidade por meio de uma aproximação teórica entre elas. Essa aproximação não pode ser feita *de fora* de cada uma dessas áreas, como que por um estrangeiro, numa construção onde ideias oriundas de cada território sejam meramente justapostas de modo *ad hoc*. Atentos a estas condições, vejamos o que o pensamento filosófico pode oferecer ao entendimento da urbanidade, e o que a investigação do urbano pode revelar sobre nossa forma de vida e experiência, temas da filosofia.

Considerando a filosofia, notemos que nossa cultura a fixa e a joga em uma espécie de “outro plano,” como se seus temas pouco tivessem de contato com nossas vidas cotidianas. Na verdade, a filosofia lida com coisas tão reais quanto a forma de uma cidade. Ela fala de coisas constantes do modo como vivemos. Usualmente atentamos aos fatos como eles se apresentam. O que a filosofia faz é tocar nas condições dos fatos: o que há por trás deles, a natureza de sua aparição, seus sentidos e

efeitos sobre nossa experiência. Ela não é abstrata em seus temas, mas precisa da abstração para alcançar e descrever o cerne dos fatos e da nossa experiência dos fatos.

Considerando a reflexão sobre a cidade, observemos que nossa *experiência do mundo e do Outro é frequentemente mediada pela cidade* – como uma estrutura do sensorial, como emaranhados da ação e interação ancorados sob a forma de lugares e espacialidades. Observemos também que a filosofia, ainda que tenha se ocupado imensamente do problema do tempo e das condições temporais da experiência e da ação (como em Henri Bergson ou Heidegger), também dispõe de conceitos de espaço (como o espaço como categoria da experiência em Kant ou o *habitat* do próprio Heidegger, entre outros). Entretanto, o conceito de espaço na filosofia tende a ser visto como um pano de fundo menos ou mais homogêneo, abstraído da forma que o espaço toma nas estruturas que chamamos cidades e o efeito das suas complexidades no experienciar e no agir. Filósofos não parecem dispor de conceitos do meio urbano analíticos o bastante, ricos o bastante para tocar a estruturação espaço-temporal da experiência e da vida coletiva que toma a forma das cidades: há uma especificidade, um detalhamento no desdobramento do espaço na forma urbana, uma riqueza material que parece canalizar e amparar temporariamente, mas o tempo todo, o fluxo da prática e do vivido. Em ambiente urbano, somos sempre mediados em nossos atos pela materialidade particular das cidades.

Essa estruturação da experiência do mundo e do outro que toma a forma de cidade é, na verdade, um primeiro esboço da definição de “urbanidade.” Antecipo que construirei aqui camadas, *conceitos* de urbanidade, perseguindo sua trama fio por fio. A exploração do tema nesses termos vai nos levar a diferentes instâncias da realidade social e material e, por consequência, a diferentes ideias e autores como guias – o que pode resultar em um caminho bastante heterogêneo em termos teóricos. Dada a dificuldade em tal descrição, um texto com esse objetivo só poderia procurar esboços e proceder por aproximações: uma busca por *traços da urbanidade* capturados de modo inevitavelmente parcial pelo discurso; traços construídos como conexões entre conceitos filosóficos e urbanos.

- (1) Experienciar urbanidade significa experienciar o mundo em condições diferentes de outros arranjos materiais da vida coletiva – um

modo particular entre tantas experiências possíveis, atrelado à estrutura da própria cidade, caleidoscópio de nós e canais múltiplos da ação. Significa também experimentar o mundo em diferentes modos para diferentes atores – com implicações no que podemos chamar “experiência do Outro,” o contato entre os diferentes. A primeira seção busca reconhecer os diferentes modos de experiência urbana através de Bergson, Ricoeur e Lim.

- (2) A experiência da urbanidade é uma experiência do mundo social: suas condições de continuidade e integração, e seu oposto – as tendências de distanciação e segregação social. Ela é dependente dessas características. A segunda seção argumentará que conhecer o lugar da cidade na experiência do mundo social implica em reconhecer as forças de segregação que põem em risco a sua reprodução – e que afetam a urbanidade como experiência da diversidade e da complexidade social, através de conceitos de Heidegger e Weigert, Bourdieu e Freeman.
- (3) A terceira seção explora o lugar da cidade na produção das tensões de desintegração do mundo social assim como na possível solução material para tais tensões. Busca reconhecer a urbanidade como a experiência e prática dessa superação – em três instâncias: em uma *dimensão fenomenológica da urbanidade* pulsando na esfera do sujeito (o reconhecimento do Outro a partir da sua presença em nosso campo de percepção, usando ideias de Schütz e Heidegger); uma *dimensão comunicativa da urbanidade* (a cidade e seus espaços como *loci* do convívio urbano e meio da comunicação, através de Habermas); e uma *dimensão ontológica da urbanidade* (produzida na relação entre práticas e espaços da cidade como dados estruturantes da realidade material).
- (4) A proposição de um papel potencialmente integrador da urbe demanda o esclarecimento dos seus atributos e efeitos sobre o mundo social: saber quais seriam as propriedades materiais da cidade que lhe assegurariam tal papel. A seção discute a urbanidade como efeito de convergências de atos, atores e espaços no presente da cidade.
- (5) Contudo, características espaciais não são homogêneas nem se repetem de cidade para cidade, cultura para cultura. Argumentarei que, se há diferentes condições materiais e sociais para a urbanidade, haveria conseqüentemente diferentes urbanidades. Compreender

tais diferenças passa a ser um problema central no entendimento das “urbanidades” (decididamente no plural e decididamente aberta às idiosincrasias do particular, do universo de universos possíveis).

(6) O reconhecimento de diferentes urbanidades nos levaria à inclusão de *toda e qualquer* urbanidade, incluindo socialidades hostis e espaços de repressão, violência e degradação do humano. Tal definição se chocaria com a definição comum da “civilidade do convívio”, assim como com o potencial emancipatório do conceito. Fazendo uso de ideias de Derrida e Habermas, Bergson e Deleuze, proporei um modo de evitar a equivalência entre qualquer experiência urbana e “urbanidade” através de um critério, um princípio ético – um ethos da urbanidade como coexistência e bem-vir das alteridades, e como um desejo de futuro: o *devir do urbano numa urbanidade plena e aberta*.

Esse caminho heterogêneo deve introduzir uma interpretação híbrida, entre a puramente urbana e a puramente filosófica: uma *terceira* abordagem. Vejamos essa construção em detalhe.

A URBANIDADE COMO EXPERIÊNCIA DO MUNDO E DO OUTRO



Fig. 2. Cenas da cidade: urbanidade como encontro de condições sociais e materiais.

Busco uma conceituação capaz de mostrar a experiência humana como constituída de um tecido aderente, colado ao ato, impregnando-o; uma visão da vida urbana como atravessada de espaço e tempo. Abordarei as temporalidades do urbano pelas filosofias de Paul Ricoeur e principalmente de Henri Bergson e sua utilização por Bliss Cua Lim. Criticarei a tendência à visão de um espaço homogêneo na filosofia apontando as heterogeneidades e permanências do “espaço da experiência” como

presença ativa em nossas atuações. O objetivo desta seção é descrever o modo de vida urbano como experiência.

Faço três proposições iniciais: (i) a cidade como um modo de estruturar a experiência de cada um tanto temporalmente quanto espacialmente, um *framing comum da nossa experiência do mundo*; (ii) uma estrutura que converge práticas de temporalidades distintas, um caleidoscópio que projeta atos passados no presente, em canais de movimento e lugares de atividades e memórias que conectam atos na atualidade do agora; (iii) a cidade como coexistência de diferentes “modos temporais e espaciais de ser” e como possibilidade de encontro e reconhecimento do outro, um *framing da experiência da alteridade*. Em outras palavras, a vida urbana envolve uma ambiguidade fundamental: ela ampara diferentes experiências individuais e as relaciona em modos de experiência em comum, sob a forma do convívio.

A CIDADE COMO ESTRUTURA ESPACIAL E TEMPORAL DA EXPERIÊNCIA

Espacialmente, nossas posições e movimentos não são inteiramente livres, irrestritos, mas modelados por uma estrutura material que nos antecede e nos cerca. Nossa experiência é construída por sentidos que capturam informação sensorial do ambiente (veja Merleau-Ponty, 1962), um ambiente largamente moldado sob forma de cidades. Cidades passam a ser formas de mediação da nossa experiência física, material do mundo. Sua estrutura particular de edificações de suporte à atividade humana, agregadas em quarteirões de formas variadas e definindo os espaços livres das ruas, implica em uma “canalização espaço-temporal” inevitável da nossa experiência. Nossa experiência do mundo é estruturada a partir das tramas de canais e os *topoi* da cidade (posições ou lugares no espaço urbano, em relação entre si).

O problema do *tempo* atravessa igualmente o da urbanidade: nossa experiência da cidade é intimamente associada a ritmos específicos, a temporalidades que impregnam a vida urbana. Uma impressão comum, por exemplo, é a do “*tempo acelerado das grandes cidades*”, a impressão de que, quanto maior a cidade, mais rápido o tempo parece passar, no suceder de ação após ação; nos tempos consumidos em deslocamentos

ao lugar de trabalho, na passagem por paradas, estações e lugares; na sequência de tarefas que se apresentam mesmo fora do trabalho. Algumas cidades nos parecem especialmente ferozes nesse engolir dos nossos tempos individuais. A impressão do acelerar do tempo, contudo, não é nova: ela aparece com força nas descrições da metrópole que emergem no final do século XIX, na impregnação da modernidade no que Husserl (1976) chama *Lebenswelt*, o *mundo da vida*; descrições da compressão temporal da experiência tornaram conhecidos seus intrigados autores, como Simmel e Kracauer. O tempo da experiência urbana parece alterado pela crescente sucessão das trocas, em número e variedade, de modo que não só nossa ação seja acelerada ao dar lugar a outra e outra ação, mas que assistamos ao fluxo aparentemente imparável das ações de nossos contemporâneos atuando nesses espaços. Frequentemente presente nessas descrições está uma *impressão de vertigem: um vertiginoso tempo urbano*.

Temos uma condição temporal para nossos atos relacionada a uma condição urbana: diferentes *temporalidades* da nossa experiência mediadas pela urbe. Nessa pluralidade de experiências e leituras pessoais do tempo, o fato de que conseguimos produzir ações conjuntas parece quase improvável. Essas coordenações parciais, momentâneas só são possíveis pelo agenciamento dos lugares e arquiteturas como os *topoi* de convergência dos “múltiplos ritmos temporais” que viabilizam o urbano como “heterotemporalidade.” O espaço não pode ser visto meramente como extensão, mas heterogeneidade produzida por atos e pelo esforço do atuar coletivo.

Assim, se desejamos usar o conceito de urbanidade para entender o modo de experiência de um mundo que se apresenta imediatamente urbano, devemos entender o cruzamento entre a espacialidade particular das cidades – como estruturas e projeções de ações conjuntas, seu papel como meio da ação coletiva – e a temporalidade singular da experiência urbana, em encontros e interações de outro modo impossíveis de serem produzidos. A espacialidade urbana tem, portanto, relação intrínseca aos ritmos variados da prática – uma forma de presença na produção das temporalidades diversas das ações das pessoas e suas experiências do tempo. Conjuntamente constituem urbanidade.

O CALEIDOSCÓPIO: CANAIS E TOPOI DE ATIVIDADE E MEMÓRIA, CONEXÃO ENTRE PASSADO E PRESENTE

O espaço urbano tem uma condição material particular: é durável, mutável apenas lentamente. Krafta, neste livro, nos lembra que seu presente é resultado de ações passadas, frequentemente acumuladas por longo tempo. Podemos dizer que os traços de práticas anteriores projetam-se em cada presente urbano. De fato, a ideia do *tempo impresso na cidade* é encontrada na teoria urbana. Aldo Rossi (1995), entre outros, nos fala da “permanência dos fatos urbanos.”

A questão, contudo, é entender a *permanência de fatos urbanos como uma projeção de urbanidades passadas* – ou, como pergunta Ricoeur (2010:60), “como o agora reproduzido chega a representar um passado?” Essa representação é um mistério, porque implica a passagem entre atos produzidos na cidade e sua espacialidade. Implica identificar como atos são produzidos coletivamente, quais as condições espaciais para tais atos sociais virem à tona a cada presente, e tornarem-se impressos no espaço da cidade e acumulados através do tempo como condição de convívio e coexistência. Urbanidades – formas de encontro e vida coletiva – parecem guardadas como forma arquetônica e urbana durável, e assim se projetam no futuro.

A relação entre tempo e espaço como mutuamente determinantes da experiência urbana estaria longe de mera coincidência: haveria uma *possibilidade da temporalidade complexa da experiência urbana estar latente na própria espacialidade dos lugares, arquiteturas e ruas* – da espacialidade que projeta temporalmente o social, o impulso da ação, e a necessidade das ações conjuntas. Analogamente, os ritmos e temporalidades nos quais somos imersos em nossas vidas urbanas não são invenções de nossas atuações: fomos levados até eles por construções sociais, temporais e espaciais passadas. Um passado urbano informa cada decisão que fazemos no agora.

A cidade representa o que Bergson chama “a sobrevivência do passado”, a coexistência do passado e presente em um “ser-memória” que impregna mesmo a matéria – mesmo a materialidade da cidade. *O espaço urbano é uma “memória ontológica” de socialidades, temporalidades de ações e visões de mundo passadas.*

A memória projetada no espaço urbano temporaliza a percepção por completar nossa experiência presente a cada momento, enriquecendo-a

com experiências já adquiridas. Percepções são conectadas por memórias impressas no espaço, nas configurações arquitetônico-urbanas nas quais vivemos em nossas cidades, materializada na narrativa das fachadas e arranjos de edifícios que amparam práticas e formas de vida. Atividades desaparecerão, edificações serão substituídas, mas as estruturas urbanas de que fazem parte tenderão a ficar. A forma lentamente mutável dessas estruturas nos fala de urbanidades anteriores, projetadas na durabilidade do espaço.

Vimos a cidade como estrutura espaço-temporal da experiência humana, um caleidoscópio de movimentos e atos em convergências e sincronias parciais de encontros nos canais e lugares de atividades – lugares de memórias que projetam atos passados ao presente e conectam atos presentes entre si, na atualidade do agora. No entanto, há diferentes estruturas da experiência, relacionadas a diferentes *modos de habitar o mundo*.

A URBANIDADE COMO COPRESENÇA DOS DIFERENTES MODOS DE SER

Gostaria de evocar a bela expressão de Chakrabarty (em Lim, 2009) em sua crítica pós-colonial, “a copresença dos diferentes modos de ser”, e trazê-la ao contexto urbano. A despeito da regularidade do tempo homogêneo da modernidade (Bergson, 2004), a filosofia e os estudos culturais têm progressivamente reconhecido que pessoas têm temporalidades distintas em suas ações e entendimentos do mundo. Uma das forças de diferenciação é evidentemente social. As diversas temporalidades da “duração” de Bergson descrevem os tempos inerentes às experiências de diferentes atores e destacam tais diferenças:

- (i) *Temporalidades menos ou mais programadas das ações cotidianas*, sobretudo na esfera do trabalho. Temos, nesse sentido, uma temporalidade em geral mais linear e rígida dos atores envolvidos no trabalho manual.
- (ii) *As temporalidades diferenciadas no enfrentamento da fricção do espaço nas distâncias*. Aponto a possibilidade de tempos mais arrastados das ações notadamente para grupos sociais de menor renda, por força de fricção espacial provocada pelas distâncias e configurações da

cidade, pelo menor acesso à tecnologia e pela limitação de recursos para sustentar ações diversas. A menor mobilidade pode induzir um efeito de habitar a cidade permanentemente em um *tempo anterior* em relação às ações de outros grupos no mesmo espaço geográfico.

O reconhecimento dessas diferenças abre a possibilidade de desvelar as temporalidades da prática assim como as temporalidades psíquicas inerentes a diferentes formas de vida associadas a capacidades de atuação em seus ambientes urbanos e suas compreensões do mundo. Divergências dessa natureza podem ainda ser ativas nas possibilidades de convívio na geração da urbanidade.

A urbanidade, como experiência do outro, depende da temporalidade e espacialidade do encontro. Tanto a espacialidade quando a temporalidade da prática do outro podem colocá-lo distante de nós. Estes tempos dessincronizados são vetores de disjunção do encontro, de dissipação de possibilidades de interações futuras em ausências, distâncias, estranhamentos. A *disjunção do encontro* pode induzir uma desconexão de ações futuras – a *rarefação do encontro ao Outro* em “gestos de exclusão temporal” (expressão de Chakrabarty em Lim, 2009:15). O “tempo anterior”, no qual grupos sociais de menor mobilidade parecem habitar implica um *ruído no potencial de urbanidade como encontro entre diferentes*, como intensidade de encontro de mundos sociais no caleidoscópio do urbano.

Uma noção de urbanidade começou a se desenhar acima, relacionada a uma estruturação temporal e espacial compartilhada da nossa experiência do mundo e mediada pela cidade, e as especificidades de temporalidade e espacialidade na experiência de atores socialmente diferentes. Vejamos agora as origens dessas diferenças, bem como suas consequências.

AS TENSÕES NO CERNE DO SOCIAL

Proponho utilizarmos uma noção da filosofia capaz de capturar diferenças entre atores sociais e suas identidades: o conceito hegeliano de “Outro” ou alteridade. O conceito, desdobrado sobretudo na filosofia pós-moderna, representa um movimento para além do solipsismo da experiência subjetiva, um giro na atenção à coexistência de múltiplas

identidades. Gostaria de relacionar as condições de coexistência intrínsecas na noção de senso comum da urbanidade e o problema das *tensões da diferenciação social que emanam do processo de formação das identidades e definem grupos sociais distintos e distantes, ainda que atuando simultaneamente na cidade.*

A primeira dessas tensões de diferenciação se relaciona com a questão das classes sociais, mas vai além dela. Em um sistema socioeconômico modernizado, classes são funcionalmente relacionadas em estruturas da prática do trabalho. A estrutura social associada a relações de trabalho não se traduz em comunicação efetiva entre membros de classes distintas, mas tem estabelecido funcionalmente formas de reprodução social. Relações funcionais não se traduzem em interações efetivas – mas são poderosas em sua penetração no mundo da vida.

Contudo, ainda que as tensões de diferenciação social sejam certamente intensificadas ao estarem inseridas em contextos de desigualdade socioeconômica, os riscos da desintegração ocorrem sobretudo em outras esferas: aquelas relacionadas às interações de natureza não instrumental, fora da produção e trabalho, as quais consistem de parte substancial da vida coletiva e da reprodução simbólica de identidades e grupos. Fraturas nessas esferas não instrumentais da prática social, provocadas pela segregação residencial ou segregação em redes sociais atuando na cidade e a consequente ausência da copresença entre diferentes podem significar a instalação de um distanciamento entre grupos diretamente no centro do tecido do nosso cotidiano: a redução substancial da possibilidade de interação e reconhecimento. Entretanto, tais tensões são produzidas *endogenamente*. Elas parecem iniciar na relação entre ser e mundo social, na formação das identidades e seu duplo: os processos de associação no *locus* da cidade.

A definição de nossas identidades envolve um movimento de reapropriação: reconhecer-nos através do reconhecimento das características e idiosincrasias que constituem o Outro como Outro, um movimento progressivo na busca de similaridades entre uns simultaneamente à diferenciação em relação a outros. “Identidades cobrem desde aquelas singularmente ligadas ao ator àquelas compartilhadas com outros nas mesmas categorias sociais [...] A dinâmica sociocultural resulta em identidades continuamente em transformação, competindo, e entrando em conflitos” (Weigert, 2010:250). Produzir e projetar identidades implicaria em cons-

truir avaliações e categorias relativas a identidades atribuídas a outros: identificar a si e ao outro é defini-los como desiguais (Weigert, 2010).

Assim, fundamentalmente, a identificação opera sob a forma da afirmação de diferenças. Ainda, há uma dinâmica social objetivamente associada ao processo invisível de formação das identidades – um segundo movimento, externo ao sujeito, ocorrendo nas dinâmicas da agregação social face às demandas internas da identificação. A identificação implicaria em aproximações e formação de grupos de atores mais similares entre si que diferentes.

O mundo social se formaria incluindo tensões endógenas de diferenciação, como se também movido por um *impulso à diferenciação*. Agregações de atores relacionados ao que Bourdieu (1989) chama “campo social” terminariam por implicar em aumento de interações internas (não entendamos tais campos como fechados, mas abertos e em constante formação) à custa de uma redução de interações externas. Uma dinâmica psicossocial terminaria por injetar vetores de aproximação interna e distanciação externa sob forma de diferentes graus de interação entre grupos (gráfico 1).

Tensões de desintegração na reprodução dos campos sociais



- formação de identidades por diferenciação e similaridade social
- emergência de campos sociais distintos, com maior interatividade interna

Gráfico 1. Tensões de desagregação social.

A redução substancial da interação entre os socialmente diferentes – sobretudo se não compensadas por dinâmicas de interação entre campos sociais – pode implicar em *restrição de interações*. Ora, sabemos que a restrição de interações é a própria definição – a mais sofisticada e simples – de *segregação* (Freeman, 1978). Sociedades enfrentam constantemente riscos para sua própria integração trazidos por tendências de diferenciação, em parte relacionadas a processos de formação de identidades socialmente reconhecidas e potencialmente exageradas em contextos de maior desigualdade. Sociedades poderiam “quebrar” em

nichos de comunicação só relacionados funcionalmente e, em casos extremos, em lugares desconectados, impermeáveis, segregados (vivemos em nossas cidades e sociedades essas duas condições). Certamente a redução de interações externas na formação mútua de identidades e grupos sociais frequentemente termina produzindo suas próprias espacialidades em nossas cidades. Dado que sua eliminação tampouco é possível, essas tendências de restrição do encontro devem ser contrabalançadas, de modo que sistemas sociais não quebrem em nichos completamente desconectados ou conectados apenas funcionalmente.

PARA ALÉM DOS CAMPOS SOCIAIS: A CIDADE NA INTEGRAÇÃO DO MUNDO SOCIAL

Em face de tais tendências de desagregação disparadas no próprio processo de formação de identidades, o que mantém sistemas sociais integrados? Poderíamos associar um papel da cidade na possibilidade de convergência dessas socialidades diferenciadas ao fenômeno da urbanidade? A compensação das tendências de restrição do encontro requer processos de interação capazes de sobrepujar sua aceleração na forma de segregação. Tal compensação pode ser encontrada nos esforços conjuntos da reprodução material via microeconomia ou interações na esfera do trabalho, por exemplo, mas terão como principal meio a copresença em situações cotidianas não instrumentais, envolvendo práticas de ordem simbólica – as quais transcendem processos de agregação social exclusiva ao envolver contatos e reconhecimentos mútuos capazes de produzir permeabilidade entre campos sociais.

Minha aproximação do problema da “urbanidade” ao da “integração social” evoca a ideia de *urbanidade como resultado e como condição da integração social, simultaneamente; como sua construção, expressão e experiência*. Refere-se ao papel das dinâmicas da urbe ao estabelecer condições de relação (mesmo momentâneas) entre pessoas e entre campos sociais – o efeito da urbe sobre o tecer das nossas *associações*. Tal papel dependeria de espaços urbanos capazes de superar a restrição da interação, por meio do suporte à (i) copresença dos diferentes, sobretudo considerando as diferenças da temporalidade de suas práticas e experiências e a fragilidade do encontro como convergência de atores

em circunstâncias espaço-temporais definidas em canais de movimento e lugares de atividade, como vimos acima; (ii) ao reconhecimento das diferenças e das alteridades na copresença; e (iii) ao potencial de interação entre os diferentes. A produção desses três modos de contato social tem sido um papel histórico da cidade.

Contudo, se a copresença, reconhecimento mútuo e a interação entre os diferentes são os meios de travessia entre campos sociais, *como o espaço urbano poderia efetivá-las?* No que exatamente esses meios constituem as experiências e as práticas da urbanidade? Esse papel integrador da urbe na forma de “urbanidade” se efetivaria em três momentos ou dimensões: (a) uma dimensão fenomenológica: a urbe como possibilidade de compartilhar a experiência – uma forma de convívio e integração social pulsando na esfera do sujeito; (b) uma dimensão comunicativa: a urbe como lugar e meio da interação e da comunicação livre de coerção; (c) uma dimensão ontológica, envolvendo as relações entre práticas, significados e espaços da cidade como amarras da realidade social e material, e meios para a construção de outros sistemas de integração social.

A dimensão fenomenológica da urbanidade: a cidade na experiência em comum

Meu objetivo nesta seção é entender como a impressão da urbanidade ocorre na esfera do sujeito. Fundamentalmente, trata-se da experiência do outro em nosso horizonte de percepções recíprocas. Quero identificar a possibilidade de sobreposição dos campos de percepção dos sujeitos atuando em seus entornos – uma sobreposição gerada pela cidade em sua moldagem dos encontros. A ideia é chegar à descrição da “experiência em comum” na percepção dos sujeitos. De fato, a possibilidade de termos experiências em comum parece um dos aspectos mais importantes da vida urbana. No universo do sujeito, ela passa a ser um fator de integração social: ela está na passagem da percepção da integração social a atos socialmente integradores. A análise fenomenológica, focada na relação entre sujeito e mundo, parece particularmente útil para capturar como a urbanidade é percebida pelo sujeito.

Esse sinal da urbanidade pode ser localizado no papel e presença da urbe na relação entre experiência *individual* do que Schütz e Luckmann (1973) chamam “mundo-a-minha-volta” para o tipo de experiência *do*

mundo que Heidegger vai definir como “relação entre mim e o outro.” Há muito de espacialidade nessas relações, e o próprio Heidegger se encarregará de trazê-la à tona. “[O] mundo é sempre aquele que compartilho com outros. O mundo do ser-aí (*Dasein*) é um mundo-com. Ser-em é ser-com-outros” (1962:159). Heidegger (1966) fala de uma “regionalização do ser,” um ser atrelado a seus espaços. Ele associa ser e habitar, um ser que se determina a partir do lugar (Heidegger, 1971), que se descerra ao outro em um *campo de compartilhamento*, no círculo de sua manifestação no mundo material (Heidegger, 2009:142). As descrições de finalidade sociológica de Schütz e Luckmann oferecem mais detalhes quanto ao espaço do ser-com-o-outro. Elas trazem a ideia da “minha experiência do Outro no mundo que me envolve” (Schütz e Luckmann, 1973:60) relacionada a uma “congruência” interpessoal: o aprendizado de que o mundo que experienciamos é socializado.

Tal aprendizado levaria os sujeitos a uma “reciprocidade das perspectivas”. Ele se relaciona à *descoberta da alteridade*, a existência de outros diversos de mim, vital no senso de pertencimento a um mundo social internamente diferenciado, complexo, em relação ao qual a própria identidade deve ser relativizada. A experiência imediata do outro equivale, na terminologia heideggeriana, ao “descerramento do outro” em minha experiência, quando compartilhamos os espaços no mundo da vida. O encontro imediato, iniciado com a atenção ao outro, esta presença em meu campo perceptivo, desdobra-se na minha “orientação ao outro”, uma atenção recíproca, uma passagem da percepção do outro para o *agir com o outro*.

Schütz chama esse processo de o “espelhamento do eu na experiência do estranho” fundamental no processo de socialização (Schütz e Luckmann, 1973:67). Na situação do encontro, a possibilidade de interação entre sujeitos ou atores e a intersubjetividade são confirmadas: não se trata do meu mundo privado ou do seu, mas o mundo da nossa experiência em comum. No encontro, as experiências não apenas se coordenam entre si, mas são reciprocamente determinadas. Schütz reconhece, como vimos Bergson reconhecer, que a experiência envolve temporalidade e espacialidade. A sobreposição dos campos de percepção é estruturada na forma de possibilidades de encontro e interação.

Uma descrição desta natureza tem por fim objetivar *a experiência da urbanidade como aspecto da integração do mundo social – uma integração*

que se iniciaria e se encerraria na esfera do sujeito. A análise material da experiência em comum permite trazer à tona o papel do espaço urbano na determinação de como “eu apreendo o Outro”. Schütz afirma que esse conhecimento definirá a estrutura das relações e atos na situação social. Partindo de uma interpretação fenomenológica da teoria da ação de Max Weber, Schütz aspira descrever a passagem entre a estrutura da experiência para estruturação de complexos de ações, “as condições da comunicação no espaço e no tempo” (Schütz e Luckmann, 1973:307). Ele avança sua fenomenologia material em noções como a “estratificação” e “arranjo espacial do mundo da vida” em “regiões da experiência”.

Entretanto, o conceito de espaço de Schütz ainda é difuso. Mais gravemente, a leitura fenomenológica não consegue romper com a fixação no sujeito remanescente da filosofia da consciência (Habermas, 1984), e que ainda impregna abordagens em percepção urbana. Precisamos da passagem da urbanidade como “experiência do Outro em coexistência” para a urbanidade como “experiência do Outro em interação”.

A dimensão comunicativa da urbanidade: a cidade como ambiente de interação

Gostaria de explorar agora a ramificação da experiência em comum temporalmente e espacialmente estruturada no *atuar com o outro*, nas associações dos nossos atos na urbe. Isso implica em colocar a cidade como condição do convívio efetivo, parte da interatividade das práticas urbanas. Interação e convívio são essencialmente processos comunicativos (Habermas, 1984). De fato, a condição da comunicação no nosso cotidiano é historicamente gerada pela urbe. Seus espaços são relacionados à nossa imersão em trocas linguísticas; são suporte para uma densidade variada de comunicações. Essa imersão em comunicação, fundamental na socialização, é o próprio espírito da urbe. Aqui temos a convergência entre uma dimensão da urbanidade como forma de vida afeita à comunicação e a produção do social. Ela inicia na geração da copresença elementar para a prática comunicativa.

Agora temos condições de entender mais completamente a *urbanidade como imersão em alteridades*, associada à intensidade e diversidade comunicativa na cidade. A passagem entre copresença e interação inicia pelo espaço como fonte de informação sobre atividades em andamento, uma

forma de conhecimento da cidade, seu tecido social, as possibilidades de atuação. Tanto as trocas funcionais, monetárias ou na esfera da produção econômica têm uma infraestrutura comunicativa subjacente quanto às dinâmicas da variedade e repetição do encontro nas relações sociais. A cidade representa a possibilidade de densidade de comunicação e relação entre práticas, de compressão das interações, tecido da conectividade dos nossos atos e de estruturação social – uma urbanidade efetivada como entrelaçamento de atores e espaços na produção da troca linguística.

*A dimensão ontológica da urbanidade:
a cidade na ligação entre o humano e o material*

Vimos que o espaço urbano é um caminho para a intensificação da prática comunicativa. Esse papel ganha mais relevância se observarmos que as tensões de distanciamento entre pessoas e grupos, voltadas para campos sociais específicos, requerem processos que os contraponham. Se a reprodução do social é crivada de tensões ao ponto de Luhmann (2002) reconhecer o risco da improbabilidade da integração do mundo social, *a cidade pode consistir de um modo de solução parcial para a tensão dos processos da dissociação e restrição de interações*, naturalizada em nossos cotidianos. A urbanidade se mostraria, assim, tanto como resultado quanto meio de integração social.

Vejamos as espacialidades urbanas na “trama do real”: a possibilidade de um lugar do espaço urbano nas relações intrínsecas, inerentes ao mundo social e material – um lugar que parece subestimado tanto em teorias do social quanto em ontologias filosóficas. Esse papel do espaço pode ser, surpreendentemente, invisibilizado por sua própria onipresença e pela atenção a meios mais evidentes do que Parsons (1972) chama de integração social, como o sistema de trocas econômicas, a linguagem e comunicação (Habermas, 1984; Luhmann, 1995) e as redes de artefatos técnicos (Latour, 2004). Entretanto, esses meios de integração social não têm o mesmo papel. Há uma fragilidade desses meios, no sentido de elusividade e inconstância em sua penetração no mundo social.

Há assim uma necessidade de mediação desses extraordinários sistemas de integração social e suas elusivas propriedades; um meio material capaz de amparar as trocas via linguagem, economia e novas tecnologias de comunicação à distância. Gostaria de *clamar à materialidade do*

espaço e redes urbanas sua centralidade nunca reconhecida como meio de integração da realidade social e material. A realização desse papel do espaço como sistema que relaciona e conecta outros sistemas de integração social e intensificação das trocas urbanas e dinâmicas cotidianas em nossos atos e experiências pode ser definida como “urbanidade”.

Por meio dessas dimensões (gráfico 2), chegamos a uma visão de “urbanidade como efervescência do urbano” – como experiência das amarras do mundo social, como atuação das ligações entre espaços e atos, como resistência às constantes forças de segregação e desintegração social. A urbanidade é uma experiência de modos de integração impregnada em nossa experiência do mundo e do outro. A atenção a esse papel não ignora a riqueza das diversidades que constituem as formas de vida urbana ou implica na busca de uma engenharia social ou utopias da coesão total, mas afirma o interesse em entender as condições da coexistência, bem como a importância das situações urbanas onde essas condições se materializam. Sua ausência levaria a uma “desurbanidade”.

	SOCIAL	ESPACIAL
Dimensão Fenomenológica	Co-presença Encontro	A rua, espaços públicos Lugares do reconhecimento dos diferentes
Dimensão Comunicativa	Atores em interação	O lugar As nodalidades A arquitetura
Dimensão Ontológica	Cognição Conexões e referências <i>ato-espaço-ato</i>	A rede de espaços públicos, lugares e edificações

Gráfico 2. Dimensões da urbanidade.

A materialidade da cidade é um meio de solução inevitavelmente parcial, mas chave na integração de sistemas sociais. Entretanto, tais processos não ocorrem em um espaço indiferenciado. A proposição de um papel integrador da urbe demanda o esclarecimento dos atributos que tornariam seus espaços capazes de ter *efeitos sobre o mundo social* e sua integração – ou tornar seus espaços expressões de tensões de dissociação e distanciamento.

A CONDIÇÃO ESPACIAL DA URBANIDADE

Assim como a urbanidade não poderia ser induzida pelo espaço apenas, ela não emergiria em qualquer condição espacial. Se ela se refere ao encontro, experiência e reconhecimento do Outro em sua alteridade e a uma efervescência da interação livre de restrição, esses fatores devem incluir um espaço capaz de ter papel ativo como meio entre meios da integração social. Em outras palavras, não podemos desespacializar *a priori* a condição de urbanidade. Cidades certamente têm a ver com distintas intensidades de interação ou de controle da interação. Mas quais seriam as características dos espaços da comunicabilidade e da alteridade?

O tecido espacial tensiona o corpo em movimento (Hillier e Hanson, 1984; Aguiar, 2010); os espaços construídos atrelados à espacialidade aberta dos canais das ruas, edificações cujo acesso permite a conexão da prática individual a complexos da prática ali atualizados, frequentemente coordenados com ações ocorrendo simultaneamente em outros lugares. A conexão dos atos sociais depende dessas atividades e práticas sediadas nessas edificações e nodalidades urbanas.

Essa presença do espaço construído, sob a forma de edifícios e fachadas, não pode ser rarefeita ao ponto de tornar a cidade um sistema limitado de conexões e encontros com o Outro. Espaços que não propiciam essas ancoragens para a prática oferecerão dificuldades à emergência da urbanidade. Tendemos a não encontrar urbanidades em espacialidades rarefeitas, quase urbanas, *anti-urbanas* ou em labirintos (imposição de máxima desorientação e dificuldade de navegabilidade, mobilidade e interatividade). Como aspectos da urbanidade, a experiência do Outro e a comunicação tendem a não emergir com intensidade em espaços dispersos; tendem a se diluir em espaços diluídos.

A inclusão explícita do espaço como forma de integração social é proposta aqui como modo de evitar o esvaziamento do seu papel na geração da urbanidade. Espaços que permitam a emergência da prática e do encontro, capazes de cortar através das diferenças sociais e gerar copresenças dos diferentes são os espaços da urbanidade. Aqui, a questão é menos de intensidade *per se* (como do número de pessoas nas ruas) que de sobreposição de diferentes socialidades. Menciono brevemente dois casos arquetípicos. Copacabana, bairro icônico no Rio de Janeiro, é um lugar de intensidade de copresença (atributo de urbanidade para

Holanda, 2002), de convivência que tende a ser pacífica – características que apontam para uma área de alta urbanidade. Mas é sujeita à violência. A presença da violência, incluindo por diferenciação social (digamos, intolerância e violência contra travestis nas suas ruas) dilui a intensidade da urbanidade extraordinária de Copacabana. Favelas na mesma cidade, por sua vez, possuem tais atributos mas com menor copresença dos diferentes e frequentemente sujeitas a coerções cotidianas engendradas por diferentes grupos. Esses fatores reduziriam sua urbanidade, de outro modo intensa. Um dos pontos centrais, portanto, é verificarmos se diferenças de socialidade e de espacialidade das interações (ou seja, diferenças em pelo menos uma de suas tramas constitutivas: a trama das práticas ou a trama de espaços) implicariam em diferenças de urbanidade.

Experiência do Outro mediada pela cidade

Comunicação livre de coerção no espaço urbano

Conexões dos atos através da estrutura e significados do espaço urbano

Gráfico 3. Elementos da geração da urbanidade.

DIFERENTES URBANIDADES

Como chegar à natureza das diferenças da urbanidade de cidades ou áreas distintas? Tais diferenças não são apenas de intensidade ou grau; são diferenças sobretudo de modos ou formas de urbanidade. As diferenças *qualitativas* parecem ser ainda mais relevantes que as diferenças de intensidade. Diferenças qualitativas, entretanto, não podem ser conhecidas “de fora”. Como Habermas (1984) nos mostra, é preciso reconhecer diferenças interpretando seus conteúdos, sentidos e significados. Os diferentes papéis do espaço na geração da urbanidade só podem ser conhecidos se reconhecermos do que consistem as formas do agir e inte-

ragir que constituem a urbanidade – o que Wittgenstein (2001) chamou de “formas de vida.”

Diferenças de urbanidade, enquanto diferenças em formas de vida e suas espacialidades, só podem ser captadas se forem penetrados interpretativamente: as formas da prática, os conteúdos comunicados dos gestos e falas na interação mediados por tradições – e a mediação dos espaços urbanos, carregados dos conteúdos e que constituem os nós dos entrelaces e tramas de atos e espaços urbanos. A urbanidade não pode ser capturada em sua riqueza pelo problema da intensidade; ela não pode ser capturada quantitativamente. É necessário conhecer as diferentes *semânticas* nela contidas. Mesmo tipificações são empobrecedoras. Assim, cada cidade e cada bairro teriam sua urbanidade. Tal urbanidade poderia mudar no tempo, o tempo todo. Chegamos a uma visão de diferentes urbanidades decorrentes das idiosincrasias que diferenciam cada cidade – projeção de formas de vida menos ou mais integradas entre si.

Esse conceito de urbanidade parece, à primeira vista, satisfatório. Entretanto, ele inclui *qualquer forma de vida urbana*, mesmo aquelas com potencial desagregador, tais como as formas de intolerância e rejeição das alteridades sob a forma de segregação, sujeição e agressão ao Outro. Tudo o que acontece na urbe seria “urbanidade.” Uma conceituação assim encerrada terminaria por igualar “urbanidade” e “reprodução do urbano”. E uma definição de urbanidade que incluía socialidades hostis e espaços de segregação e violência se chocaria com a definição usual de urbanidade como “civildade do convívio”, assim como com o potencial emancipatório do conceito. É necessário descerrar uma nova condição para sua emergência.

FINAL: PARA ALÉM DA MERA REPRODUÇÃO
DO URBANO: *POLIS* | *ETHOS* | DEVIR

É uma questão do futuro [...] a questão de uma resposta,
de uma promessa e de uma responsabilidade com o amanhã.

Derrida (1995a)

A urbanidade se refere a possibilidades do convívio. Mas o que garante o convívio? Alguns diriam que ele é assegurado por convenções naturais

de socialização – instâncias de autorregulação das relações no cotidiano emanando dos códigos de comportamento dos próprios sujeitos em interação. Outros diriam que é assegurado por regras firmadas historicamente e garantidas por aparatos de gerenciamento do social: um sistema jurídico de conduta e, no extremo, meios policiais de controle. Meu argumento é que sistemas normativos não precisam ser acionados quando temos modos de naturalizar o convívio mesmo entre os diferentes – e que cidades são fundamentais nesse sentido.

Cidades são resultados e projeções de relações humanas. Ao nos expor constantemente a tal diversidade social, têm o potencial de *naturalizar as diferenças*. Quando cidades ou áreas na cidade falham nesse papel de exposição mútua, temos a diluição da presença dos socialmente diferentes em nossos campos de percepção, um afastamento que os invisibiliza e que pode constituir um progressivo *alheamento* entre sujeitos – um alheamento que os definem como “Outro”. Quando diferenças se acirram, temos uma coexistência não mais pautada pelo convívio, mas relações restritas entre grupos que se parecem estranhos; relações que passam facilmente a serem interpretadas como potencialmente hostis e a demandarem mecanismos de atenção e controle: os sistemas e aparatos de vigia em exercícios fortemente assimétricos de poder.

Assim, há necessidade de estabelecermos uma relação entre a diversidade de urbanidades possíveis e o reconhecimento de modos de civilidade e valores da vida social eticamente responsáveis. Tal proposição evoca um horizonte da cidade como a expressão e convergência de diferentes formas de vida: a passagem entre a urbanidade como reprodução de formas distintas de vida urbana à uma urbanidade como *ethos* do convívio. Cidades têm o potencial de aprofundar um senso de ética, *uma ética de coexistência*. Proponho o uso de cinco conceitos da filosofia para esclarecer essa passagem.

(i) Primeiramente, o conceito de *ethos* reúne qualidades de comportamentos coletivos que caracterizam um grupo, comunidade ou população. Gostaria de associar esse sistema de disposições coletivas baseadas no senso de *responsabilidade como orientação ao Outro* (que vimos a partir de Heidegger) à ideia de “*comunicação livre de coerção*” (em Habermas). Interações coercitivas ou eticamente degradantes comprometeriam a urbanidade. Não a retiram, não a esvaziam, mas ofuscam seu real significado. Tal conceito tem um

objetivo emancipatório: evoca o espaço urbano como meio de comunicação irrestrita.

- (ii) Tal noção pode ser relacionada a um segundo conceito de Habermas (1989) – o de “esfera pública” – e a ideia do espaço urbano como sua materialização. Cidades são largamente constituídas de espaços que representam, em princípio, o oposto do controle social: são estruturadas em torno do espaço público e da presença coletiva.
- (iii) Um terceiro conceito torna mais explícito a dimensão de responsabilidade e orientação ao Outro no espaço coletivo urbano. Encontramos em Derrida (2005) a ideia de “bem-vir as diferenças” mais que “tolerar as diferenças.” Essa noção sugere a importância da naturalização da coexistência, orientação mútua e interação entre alteridades.
- (iv) A noção de bem-vir das alteridades pode ser relacionada a outro conceito de Derrida, de natureza explicitamente temporal: *l’avenir*, a chegada do Outro cuja vinda e presença não posso prever, cuja identidade é impossível de saber antecipadamente. Tal conceito de abertura total à diferença permite uma conexão espacial: requer lugares e espaços urbanos abertos à possibilidade do encontro e reconhecimento, convívio e comunicação com este outro desconhecido. Essas associações trazem o componente do convívio como condição de urbanidade. *A urbanidade passa a incluir as qualidades éticas esperadas na vida urbana: o potencial pleno de relação social e sua pulsação como bem-vir e comunicação; como emancipação das realidades de intolerância e coerção.* Dado que nossas socialidades e cidades não estão livres da violência entre atores, essa condição apresenta-se para além de nosso presente – como futuro desejável, que se coloca como horizonte às práticas urbanas, uma vez que, em qualquer presente histórico, os ruídos de comunicação gerados pelas tensões da identificação e diferenciação social não podem ser apagadas. Uma sociedade que busca sua própria emancipação deve envolver projetos – a plena urbanidade entre eles.
- (v) Este é o próprio conceito de “devir” em filosofia – outra noção hegeliana chave nesta leitura da urbanidade. Exploreemos essa noção. Bergson, filósofo do tempo, nos dirá que *o devir deve ser livre de uma teleologia*: deve ser completamente aberto, impossível de antecipar ou prever. Do mesmo modo, o devir do urbano em uma urbanida-

de plena não se coloca como futuro certo, um devir estruturado por um tempo homogêneo, um futuro determinado, mas um devir aberto de coexistência, reconhecimento, bem-vir. Há certamente possibilidades do urbano seguir fissurado em alteridades que não se reconhecem, em situações de violência e degradação; do social seguir tensionado por forças de distanciação e segregação. O devir do urbano em uma urbanidade plena se coloca assim como um desejo, uma intenção ética, uma aspiração de uma cidade aberta, um tempo futuro onde as *disjunções do encontro por força das diferenças sociais* seriam convertidas, quem sabe, em uma convergência das alteridades na cidade, matriz de interações imprevisíveis. Um tempo urbano eticamente pautado, onde, amalgamada na materialidade concreta do espaço urbano, estará também a possibilidade de encontro com aquele socialmente diferente de mim.

Entretanto, essa expectativa não produz uma utopia. O devir não é simplesmente um desejo produzido por um senso ético, uma ética da coexistência que se coloca como horizonte do social. Mas tampouco é um horizonte que nos é estranho. É antes “um ponto de início para uma imaginação temporal ética” (Lim). Esse devir apresenta-se já no presente da cidade, no agora; ele é uma “virtualidade”, um estado cercando o “atual” (Deleuze) do urbano; ele é um potencial (Luhmann): uma latência em atos na cidade, aguardando realização. Traços dessa urbanidade plena nos cercam, bem como os ruídos das dissociações e das degradações do humano. *Atos de urbanidade* são amalgamados, impressos no espaço. São projeções materiais de urbanidades passadas. Esses traços históricos de urbanidade seriam materializados tanto na diversidade de espaços urbanos quanto em um *impulso à associação e à comunicação* que nos caracteriza como sociedade e tem garantido historicamente nossa continuidade, a despeito de toda tensão de diferenciação. Tais configurações da cidade seguem “pulsando urbanidade;” espacialidades do passado seguem oferecendo condições materiais para as interações das quais consiste a urbanidade.

Finalmente, a urbanidade como acúmulo de urbanidades passadas significa que *o presente da cidade projeta urbanidades ao futuro* – da experiência espacialmente estruturada do Outro à possibilidade da comunicação irrestrita e um senso de integração do mundo social. Essa

observação reforça a necessidade ética no conceito de urbanidade. A projeção de socialidades ao futuro, assegurada pela cidade, implica em *responsabilidade pelos atos de urbanização* no presente. Significa que o futuro urbano é um projeto de cada presente (gráfico 4). O urbano oferece as condições empíricas da realização de processos da vida e da experiência coletiva. Interpretar o urbano filosoficamente significa descer o seu papel na condição da própria experiência humana e na produção de mundos sociais. Em direção à filosofia, ficamos mais próximos de uma compreensão potencialmente ampla da urbanidade.

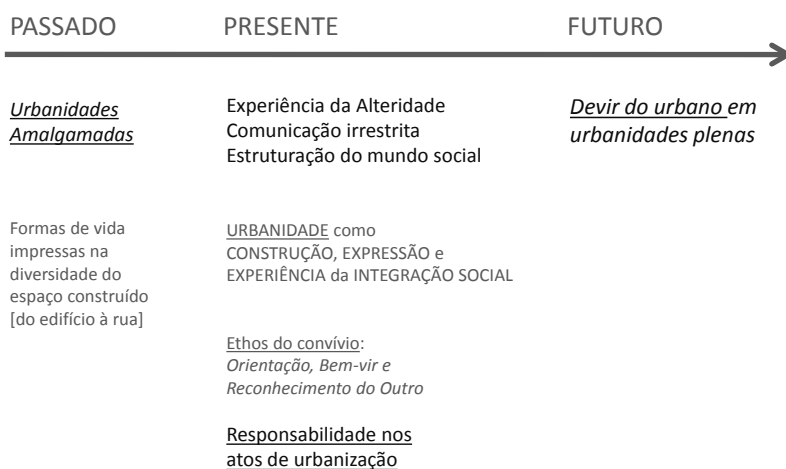


Gráfico 4. Urbanidades passadas, presentes, e a responsabilidade com o futuro urbano.

Ao expor uma visão de urbanidade a partir de ideias que em princípio não se referiam à cidade, espero ter evidenciado conexões possíveis entre um entendimento urbano e um entendimento das condições da experiência que chamamos filosofia. Como sugerido, um efeito dessa aproximação é localizar traços materiais da experiência e da vida social e aspectos da urbanidade não reconhecidos separadamente; uma aproximação sob forma de passagens entre áreas que deveriam estar, há muito, muito mais próximas do que estão. Tal aproximação sugere a ontologia como um horizonte da teoria urbana – e sinaliza a riqueza das materialidades específicas do urbano na estruturação da experiência do mundo e do outro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, D. *Alma Espacial: O Corpo e o Movimento na Arquitetura*. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2010.
- ANDRADE, L. Qual futuro esperar para as favelas? Um debate sobre a qualidade dos espaços físicos de assentamentos populares à luz de conceitos de espaço público. In: MACHADO, D. P. *Sobre Urbanismo*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley Ed./Prourb, 2006.
- BOURDIEU, P. Social space and symbolic power. *Sociological Theory*, v.7, n.1, 1989. pp.14-25.
- CASANOVA, M. Apresentação à tradução brasileira. In: HEIDEGGER, M. *Introdução a Filosofia*. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- CASTELLS M. *The Information Age: Economy, Society and Culture, v.1, The Rise of the Network Society*. London: Blackwell, 1996.
- DERRIDA, J. *Archive Fever: a Freudian Impression*. Chicago: The John Hopkins University Press, 1995a.
- DERRIDA, J. *Points: Interviews 1974-1994*. Stanford: University Press, 1995b.
- DERRIDA, J. Entrevista. In: DICK, K.; KOFMAN, A. *Screenplay and essays on the film Derrida*. New York: Routledge, 2005.
- DELEUZE, G. *Bergsonism*. New York: Zone Books, 1991.
- DURKHEIM, E. *The Division of Labour in Society*. London: Macmillan Press, 1984.
- FREEMAN, L. Segregation in social networks. *Sociological Methods & Research*, v.6 n.4, 1978. pp.411-429.
- GADAMER H-G. *Philosophical Hermeneutics*. Berkeley: University of California Press, 1977.
- GIDDENS, A. *The Constitution of Society*. Cambridge: Polity Press, 1984.
- HABERMAS, J. *The Theory of Communicative Action*. v.1. Cambridge: Polity Press, 1984.
- HABERMAS, J. *The structural transformation of the Public Sphere*. Cambridge: Polity Press, 1989.
- HEIDEGGER, M. *Being and Time*. New York: Harper & Row, 1962.
- HEIDEGGER, M. *Identity and Difference*. New York: Harper & Row, 1969.
- HEIDEGGER, M. *Introdução a Filosofia*. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- HILLIER, B.; HANSON, J. *The Social Logic of Space*. Cambridge: University Press, 1984.

- HILLIER, B.; NETTO, V. Society seen through the prism of space: outline of a theory of society and space. *Urban Design International*, v.7, 2002. p. 181-203.
- HUSSERL, E. *Logical Investigations*. London: Routledge, 1976.
- JACOBS, J. *Vida e Morte da Grande Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- LATOUR, B. *Reassembling the Social*. Oxford: University Press, 2004.
- LEFEBVRE, H. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2008.
- LEMOS, A.; JOSGRILBERG, F. *Comunicação e Mobilidade: Aspectos Socio-culturais das Tecnologias Móveis de Comunicação no Brasil*. Salvador: Ed. UFBA, 2009.
- LEMOS, A. *Post-mass media functions, locative media, and informational territories: new ways of thinking about territory, place, and mobility in contemporary society*. *Space and Culture*, 2010.
- LUHMANN, N. *Theories of Distinction: Redescribing the Descriptions of Modernity*. Stanford: University Press, 2002.
- NETTO, V. M. Practice, Communication and Space: a Reflection on the Materiality of Social Structures. Ph.D. Thesis, UCL, 2007. Disponível em <http://eprints.ucl.ac.uk/5060/>
- NETTO, V. M. Practice, space and the duality of meaning. *Environment and Planning D*, n.26 (Society and Space), 2008. pp.359-379. Disponível em: <http://www.envplan.com/abstract.cgi?id=d0406>
- NETTO, V. M. Comunicação e espaço: o papel da arquitetura e da cidade na associação dos atos. *Cadernos Proarq*, v.17, 2011.
- PARSONS, T. *The System of Modern Societies*. New Jersey: Englewood Cliffs, 1971.
- SCHÜTZ, A.; LUCKMANN, P. *The structures of the Life-world*. vol. 1. Evanston: Northwestern University Press, 1973.
- WEIGERT, A. Metatheoretical theses on identity, inequality, time, and hope: toward a pragmatic cosmopolitanism. *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 2010.
- WITTGENSTEIN, L. *Philosophical Investigations*. Londres: Blackwell, 1953.



URBANIDADE E A QUALIDADE DA CIDADE

Douglas Aguiar

Esse ensaio consiste de uma exploração teórica acerca do tema da *urbanidade* como característica típica da cidade. O conceito de urbanidade aqui focalizado se refere ao modo como espaços da cidade *acolhem* as pessoas. Espaços com urbanidade são espaços hospitaleiros. O oposto são os espaços inóspitos ou, se quisermos, de baixa urbanidade. Vivemos em cidades onde o espaço público é cada vez mais inóspito, marcado por grades nas fachadas de prédios, extensos muros contornando introvertidos condomínios, *mega shopping centers* e estacionamentos e, a pior parte, as áridas *freeways* urbanas. Essa parece ser cada vez mais, nas mais diversas culturas, a urbanidade da classe média. Em meio a essa forte tendência ao desurbano, o que poderia justificar o nosso interesse – meu e de outros tantos pesquisadores – em estudar e discutir a urbanidade? Sugiro em resposta que haveria de ser compartilhada entre essas pessoas, ou pelo menos entre boa parte delas, um entendimento de espaço público como *locus* de uma cultura urbana compartilhada, fundada em valores coletivos; uma cultura que envolve o convívio com os opostos, envolve diversidade, troca e, mais que tudo, o desfrute de uma cidade que tenha o espaço urbano como fundo ativo. Tudo muito ao contrário da atual tendência à segregação em guetos residenciais, profissionais, comerciais e viários. A urbanidade, assim conceituada, emerge como um parâmetro maior e abrangente na avaliação da qualidade dos lugares.

AMBIGUIDADE CONCEITUAL

Meu ponto de partida em uma especificação maior do conceito de urbanidade é a definição de senso comum do termo. Segundo o dicionário

Aurélio, urbanidade é o *caráter do urbano*. Já urbano, para ele, é algo *relativo ou pertencente à cidade*. Portanto, ao falarmos em urbanidade estaríamos, por essa definição, falando necessariamente de cidade e, mais especificamente, do *caráter da cidade*. Entenda-se como *caráter*, seguindo a mesma fonte, o conjunto de qualidades, boas ou más, que distinguem algo ou alguém. Urbanidade, portanto, por esse encadeamento, seria o *conjunto de qualidades, boas ou más, que distinguem uma cidade*. O termo *urbanidade* tem, no entanto, em paralelo, uma definição em sentido figurado que é aplicável à conduta das pessoas, referindo-se a atributos como cortesia, delicadeza, polidez e civilidade. Uma pessoa cortês, educada, será assim uma pessoa dotada de urbanidade. Esse modo de utilizar o termo é certamente mais conhecido e mais utilizado que aquele relacionado aos estudos urbanos, que se refere, como vimos acima, às *qualidades* ou ao *caráter do urbano* ou da(s) cidade(s). A definição urbanística não prescinde, no entanto, das especificações dadas na definição em sentido figurado. Falar de urbanidade ao nos referirmos à cidade significa estar falando de uma cidade ou lugar que acolhe ou recebe as pessoas com civilidade, polidez e cortesia. Ou, na mão contrária, estaríamos nos referindo a situações destituídas dessas características positivas, situações que ao invés de evidenciarem cortesia e polidez, evidenciam hostilidade às pessoas, ao corpo. A referência ao corpo enfatiza um tipo específico de hostilidade que é, seguindo Tschumi (1994:121-140), a *violência arquitetônica*.

SOS URBANIDADE

Interessei-me pelo conceito de *urbanidade* por entendê-lo, ainda que abrangente, como capaz de descrever de modo sintético o ingrediente que *falta* em tantas situações arquitetônicas e urbanas projetadas por técnicos especializados, como arquitetos e engenheiros. O que significa a palavra urbanidade nesse contexto? Utilizo o termo exatamente em seu sentido tradicional e mais corriqueiro – aquele que se refere à cortesia entre pessoas – apenas aplicado aos não humanos: edifícios, ruas e cidades. Edifícios dotados de cortesia, gentis com o corpo. Ruas e bairros dotados de civilidade, e por aí vai. Ou ao contrário, situações espaciais onde o corpo sofre, ou situações da cidade que foram aban-

donadas pelo corpo. Situações com baixa urbanidade. A urbanidade é composta, portanto, por algo que vem da cidade, da rua, do edifício e que é apropriado, em maior ou menor grau, pelo corpo, individual e coletivo. A urbanidade, assim entendida, estaria precisamente nesse *modo de apropriação* da situação pelas pessoas, seja na escala do edifício, seja na escala da cidade. Urbanidade não é sinônimo de vitalidade, no sentido de presença de pessoas, embora possa incluí-la. Nesse contexto o corpo naturalmente é o parâmetro; o comportamento espacial. A medida da delicadeza, da civilidade, é demonstrada pela conduta do corpo, individual e coletivo; em sua presença, em sua ausência, em sua postura. Ou seja, *a urbanidade está no modo como essa relação espaço/corpo se materializa.*

Como descrever então essa acomodação, ou não, do corpo ao espaço? Quais seriam os componentes espaciais determinantes da urbanidade, dessa civilidade vinda do espaço? Em busca de alguma clarificação para essas questões, proponho-me a elaborar no que segue uma circunscrição do conceito de urbanidade que venha a permitir alguma operacionalidade em sua utilização como parâmetro de qualidade em arquitetura.

Meu propósito nessa exploração sobre o conceito de *urbanidade* é, outrossim, o de buscar refúgio conceitual em algo que pudesse auxiliar na elaboração de um antídoto eficaz ao horror arquitetônico e urbanístico que nos assola, de modo crescente, desde a chegada do automóvel. Refiro-me à arquitetura do espaço público gerada nas últimas décadas, quando passa a ser colonizado ao modo do automóvel, nas novas urbanizações que trabalham essencialmente em cima do conceito de segregação espacial – seguida da segregação social, naturalmente – segue o mantra, em condomínios residenciais fechados, centros de negócios também fechados, *shopping centers* em localizações cada vez mais rodoviárias, nascendo daí o espaço desurbano, hostil ao corpo, ao pedestre, desenhado francamente para o automóvel, tendo a velocidade como parâmetro maior da sua efetividade. Não se trata aqui, no entanto, de uma manifestação contra o automóvel em geral. Muito ao contrário. O automóvel, devidamente civilizado, é um elemento chave na qualificação do espaço público contemporâneo.

Entendo, de um modo ampliado, que o conceito de urbanidade seja inerente à arquitetura do espaço público, de um modo geral. Refiro-me à urbanidade inerente às diferentes escalas do espaço público, desde

o desenho do corrimão da escadaria da praça, que em algum momento vai dar guarida à mão do velho, passando pela largura da calçada, chegando até definições sobre o desenho de ruas, quarteirões e bairros inteiros. Cada um desses elementos, vindos de diferentes escalas, tem a sua contribuição à condição de urbanidade à medida que cada um deles tem uma qualidade arquitetônica intrínseca que vem da adequação, melhor ou pior, da sua forma ao corpo, individual e coletivo. Portanto a urbanidade é por definição uma qualidade da forma ou das formas; trata-se de algo essencialmente material, ainda que repercuta diretamente no comportamento e no bem-estar das pessoas no espaço público.

A EMERGÊNCIA DA URBANIDADE NOS ESTUDOS URBANOS

O tema da *urbanidade* é relativamente recente no campo da arquitetura. Foi ao longo da segunda metade do século XX, em meio ao reconhecimento do fracasso urbanístico do movimento moderno, que os arquitetos se deram conta de que havia algo errado com as cidades criadas artificialmente, a uma só vez, nas pranchetas. Faltava-lhes algo, faltava-lhes *urbanidade*. A partir de então diferentes autores se dedicaram ao tema. O trabalho de Jane Jacobs (1961), ainda na década de 60, tornou-se um emblema nessa linha. Jacobs é uma aficionada da vitalidade, da animação, do burburinho dos lugares urbanos, da vida na rua, as pessoas, as lojas, a mistura de tipos arquitetônicos e humanos interagindo no espaço público, conjunto de características que ela sintetiza da condição de *diversidade*. A crítica de Jacobs é focalizada predominantemente na perda de *diversidade* das novas urbanizações, produzidas em grande escala, em comparação com a diversidade das cidades ditas de crescimento natural. Entenda-se “diversidade” como algo que tem, para Jacobs, uma dimensão arquitetônica, na variação dos tipos de edificação, dos tipos de espaços públicos e de tipos de atividades, e uma dimensão social, na variedade dos tipos humanos, tanto em termos econômicos quanto étnicos.

Ela detecta o problema das urbanizações produzidas ‘*all at once*’, bairros construídos a uma só vez, grandes conjuntos de habitação, situações em geral privadas da diversidade arquitetônica natural na cidade

produzida por diferentes agentes ao longo do tempo. Ela critica igualmente as *'supposedly cosy, inward-turned neighborhoods'* capturando aí o problema da articulação espacial desses bairros aos bairros vizinhos. Esse aspecto configuracional é também por ela capturado na recomendação de 'quadras mais curtas', e mostra igualmente o quanto Jacobs valoriza a oxigenação, a irrigação da cidade com espaço público, um dos elementos-chave da condição de urbanidade. Jacobs, ainda que de modo tentativo e assistemático, parece identificar os principais ingredientes da urbanidade, tanto em sua escala local arquitetônica quanto na escala mais global da articulação com o entorno. Curiosamente Jacobs é hoje referenciada por alguns, de modo equivocado, como a 'mãe' do dito *new urbanism*, que de *new* tem muito pouco.

Kevin Lynch, contemporâneo de Jacobs, é outro autor que contribui em nossa formulação tentativa dos elementos da urbanidade. Lynch propõe e exercita um "modo prazeroso" de olhar a cidade. O urbano é visto por Lynch (2006:1-2) como um conjunto de *sequências espaciais* onde, nas palavras do autor, "os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias". Esse modo lynchiano de apreciação da cidade – através da leitura do modo como edifícios e pessoas conformam em conjunto a cena urbana – detecta aquilo que, tanto quanto entendo, seria a essência do conceito de *urbanidade*. Essa apreciação estética coloca lado a lado os elementos físicos que constituem a cidade, incluídos aí seus elementos inertes, os espaços públicos e edifícios, e os elementos animados, as pessoas (e veículos) que lhe conferem vida. Essa apreciação estética não é gratuita. Ao contrário, ela é comprometida. Trata-se aí de uma formulação na qual o atendimento às *conveniências do corpo* é protagonista chave em sua capacidade de construir urbanidade.

O aspecto central na formulação lynchiana da imagem da cidade, desenvolvida a partir de entrevistas com habitantes, está em sua *dimensão estrutural* formulada a partir das imagens mentais descritas, nas quais ele percebe "o domínio visual do sistema viário e sua importância fundamental como rede, a partir da qual a maioria das pessoas vivencia o espaço da cidade" (Lynch, 2006:49). Esse parece ser um elemento central na formulação do conceito de urbanidade ora perseguido, ou seja, a condição estrutural – por definição relativa – de cada um dos espaços da cidade compondo um todo, uma rede interconectada. Lynch detecta, na

percepção dos entrevistados a respeito da cidade, um caráter puramente estrutural compondo a imagem descrita, uma estrutura espacial, uma rede, um todo espacial que predomina no imaginário do observador acima das situações individuais: “A Back Bay, em Boston, é uma interessante rede viária. Sua regularidade é notável, em contraste com o resto do centro da cidade [...]” (ibid. p. 67). E mais adiante: “Jersey City parecia ter esse caráter puramente estrutural” (p. 58). Um dos atributos de base dessa condição estrutural é a capacidade de propiciar, ou facilitar, uma *leitura* da cidade. Lynch utiliza dentre seus conceitos de base aquele de *legibilidade* ou clareza, que ele define como sendo “a facilidade com que as partes da cidade podem ser reconhecidas e organizadas em um modelo coerente” na percepção de um observador ou usuário; um modelo coerente, ou seja, uma estrutura (p. 3). As palavras de Lynch sugerem uma determinada *gradação de legibilidade*, ou de clareza, inerente aos espaços ou conjuntos de espaços da cidade. Para o autor essa gradação de legibilidade das diferentes partes da cidade estaria associada à percepção por parte do observador/habitante de uma estrutura, um todo espacial, em relação ao qual as diferentes partes e elementos são percebidos. Essa clareza ou facilidade de uma determinada situação da cidade ser lida, referenciada a um todo maior, parece ser o elemento central na condição de urbanidade, e de sua gradação.

A percepção desse caráter estrutural depende, segundo Lynch, de uma percepção de *continuidade espacial*. Diz ele: “a exigência fundamental (na legibilidade urbana) é que a via em si, ou o leito pavimentado, sigam adiante; a continuidade de outras características tem menos importância” (p. 59). A noção estrutural de um leito pavimentado conformando uma rede espacial é a mais percebida. Diz ele: “as vias, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocamento através do complexo urbano são o meio mais poderoso pelo qual o todo pode ser ordenado” (p. 106). A pesquisa de Lynch sugere igualmente a importância de uma hierarquia visual – segundo ele, “uma escolha sensória dos canais principais e sua unificação como elementos perceptivos contínuos”. Este é, segundo Lynch, o *esqueleto da imagem da cidade*. Curiosamente, essa ambicionada “unificação dos espaços da cidade como elementos perceptivos contínuos” termina sendo um objetivo inatingido nas descrições gráficas resultantes da pesquisa de Lynch. Os assim denominados *mapas mentais* têm muito pouco dessa clareza estrutural percebida pelos en-

trevidados e por Lynch relatada. Ao contrário, tendem a ser descrições cujas principais características são a descontinuidade e a fragmentação.

Lynch apresenta, no entanto, outros modos descritivos que nos interessam na formulação da condição de urbanidade. Ele nos fala da qualidade *sinestésica* do espaço urbano decorrente de sua apreensão *em movimento*. E sugere a *linha de movimento* como fator chave na percepção do espaço: “a configuração da linha de movimento vai conferir-lhe identidade” (p. 107-108). O conceito de *linha de movimento* estendido à totalidade da *rede urbana* constitui a base do modo descritivo por ele proposto: “uma cidade é estruturada por um conjunto de vias organizadas. O ponto estratégico de tal conjunto é a intersecção, o ponto de ligação e decisão para a pessoa em movimento; se isso puder ser claramente visualizado [...] o observador poderá então criar uma estrutura satisfatória”. Lynch propõe a certa altura uma descrição diagramática do espaço urbano através da representação da sua rede de espaços através de linhas de movimento interconectadas. Diz ele: “as vias também podem ser imaginadas não como um modelo específico de certos elementos individuais, mas como uma rede que explique as relações típicas entre todas as vias do conjunto sem identificar qualquer via específica. Esse requerimento implica na existência de um traçado que tenha alguma consistência de inter-relação topológica ou de espaçamento”. Essa compreensão e representação diagramáticas do espaço urbano, sugerida por Lynch, é coincidente, e antecipa em duas décadas, o método descritivo proposto por Hillier e Hanson (1984) e que veio a tornar-se conhecido como *sintaxe espacial*.

Vinte e cinco anos mais tarde, Hillier *et al* (1983), no seminal artigo *Space syntax: a different urban perspective*, circunscrevem de modo mais preciso os elementos da – perdida e ambicionada – urbanidade, em meio a uma onda de *public inquiries* envolvendo áreas de habitação social que aconteciam na Inglaterra no início dos anos oitenta. É neste contexto que Hillier e seus colegas entendem que “a busca da urbanidade tornou-se um tema central em arquitetura”. A condição de urbanidade, para esse grupo, está assente em três pilares. O primeiro deles é a condição de rede que ele assim expressa: “a organização global do espaço atua como um meio através do qual cidade e áreas urbanas podem tornar-se potentes mecanismos capazes de gerar, sustentar e controlar os padrões de movimento de pessoas”. E complementa: “o modo como os edifícios

estão distribuídos em torno de determinados lugares é importante, mas essa forma de arranjo espacial não pode reproduzir urbanidade. O modo como o espaço se posiciona com relação ao entorno é um determinante mais importante. Urbanidade e a comunidade virtual são produtos da escala maior de organização do espaço, que é o desenho global”. Há nesse parágrafo uma gama de *insights* úteis no entendimento hillieriano da condição de urbanidade. O primeiro deles se refere à enigmática sobreposição das condições local e global no espaço urbano. O local e o global se sobrepõem naturalmente em qualquer situação, seja mar, campo ou cidade. Ocorre que no mar ou no campo a pessoa tem uma visualização simultânea das diferentes escalas, o local ou entorno imediato, as situações posicionadas longínquas e a gradação entre escalas. Na cidade, ao contrário, a visualização de uma determinada situação local – um trecho de rua, uma praça – é tudo o que o habitante urbano tem, via de regra, à sua disposição para localizar-se, ainda que a informação ali existente possa pouco mostrar, visualmente, do que ocorre no quarteirão vizinho. Há no habitante urbano, no entanto, a consciência dessa energia de posicionamento, de localização, inerente a cada *ponto* da rede urbana, na sua condição de centralidade.

Hillier sugere que essa escala ou arranjo global do espaço *atua*, sendo determinante no modo como o espaço é apropriado pelas pessoas. Ele vê o espaço como um fundo ativo para a ação humana, e assim responsável pela presença ou não de pessoas ali, a dita *vitalidade* do espaço público. Hillier vê essa *condição de publicização* do espaço – o quão público um determinado espaço seria – expressa na intensidade da interface entre moradores, os habitantes do lugar, e os visitantes ou, como diz, os estranhos: “a percepção da presença de outras pessoas não é provavelmente aquilo que os sociólogos chamam comunidade; é mais como uma comunidade latente ou virtual que viemos a crer como importante por si própria, porque ela oferece um sentimento de segurança e pertencimento que pode ser reduzido a uma comunidade”. O conceito de “comunidade virtual” estaria, assim definido, em um patamar superior, em termos de urbanidade, comparativamente ao conceito de “comunidade.” O conceito *ideal* de comunidade virtual poderia – mediante o desenvolvimento de relações interpessoais – converter-se em comunidade. Entende-se aí que o conceito de comunidade tem nele embutido a afinidade do grupo com relação a valores, desejos etc., espe-

cíficos daquela comunidade, enquanto a dita comunidade virtual seria, por definição, inclusivo do outro, o estranho. O conceito de comunidade virtual descreve esse grupamento humano heterogêneo que ocupa os espaços públicos das cidades como uma comunidade que não existe como realidade, mas sim como potência ou faculdade. No entanto, paradoxalmente, por ser *virtual*, essa comunidade equivale à comunidade estrito senso, podendo fazer as vezes desta no imaginário do habitante urbano que está, ainda que só, permanentemente acompanhado. Portanto, paradoxalmente, a comunidade virtual é suscetível de exercer-se ainda que não esteja em exercício.

O terceiro elemento da urbanidade de Hillier é a arquitetura, a escala local, o modo como o espaço público é *constituído*. Diz ele: “A organização convexa do espaço público e a interface deste com os edifícios – se há paredes cegas ou barreiras que distanciam os edifícios do espaço público – pode igualmente afetar fortemente a relação entre moradores e seus vizinhos e entre habitantes e estranhos”. Portanto, ainda que a dimensão local seja subsidiária – sendo o posicionamento em relação à *escala maior* o fator preponderante na realização da urbanidade – Hillier não subestima a importância do fator local. Em nossa realidade, por exemplo, a ocorrência generalizada do gradeamento das edificações tem efeito quase tão devastador quanto as paredes cegas. O conceito de *organização convexa* coloca a proposição de Hillier num patamar sitteano: a condição de convexidade, ou de enclausuramento, se quisermos, é típica da cidade dita tradicional, aquela da rua, da praça e do quarteirão. Quanto mais essa configuração espacial do espaço público dada pelo posicionamento das edificações for substituída por um espaço público contínuo pontuado por edificações – ao modo de Brasília ou Chandigarh – menos teremos a dita condição de convexidade ou de enclausuramento ou ainda, se quisermos, de acolhimento. Por outro lado, na citação acima, Hillier reforça a distinção que faz entre a comunidade *real*, aquela estabelecida entre moradores e seus vizinhos, e a dita comunidade *virtual*, que se estabelece entre habitantes e estranhos.

Em seu trabalho *Architecture and Disjunction*, Bernard Tschumi define arquitetura como “o lugar onde espaços e ações se confrontam” (Tschumi, 1994:141). Interessa aí, em nossa busca de formulação dos elementos da urbanidade, a recuperação do conceito de *ação* para o campo da arquitetura, que traz consigo a presença do *corpo* e do *movimento*. E

nos interessa igualmente a noção de *confronto entre espaços e ações*, que aponta outro entendimento, um entendimento mais complexo, da relação entre forma e função. Tschumi vê a arquitetura não como um pano de fundo para a ação, mas como a ação, ela própria. Essa percepção de Tschumi sobre o corpo como parte da equação arquitetônica segue a linha do conceito de urbanidade ora delineado, em sua ambição de incluir espaços e pessoas como protagonistas em relação. A arquitetura se torna aí, nas palavras de Tschumi, um *discurso de eventos* tanto quanto um *discurso de espaços*.

Holanda (2003:16) conceitua urbanidade como uma condição “simultânea ao espaço físico e a comportamentos humanos” e que se caracterizaria pela “minimização de espaços abertos em prol de ocupados”, ou seja, na densidade de edificações; na existência “do maior número de portas para lugares públicos, jamais paredes cegas”, ou seja, na constituição do espaço; na “minimização dos espaços segregados, guetizados, becos sem saída [...]”, ou seja, na busca da condição de integração espacial decorrente do posicionamento do espaço no todo maior, ou a condição de rede. O modelo de urbanidade sugerido por Holanda herda as características, locais e globais, do modelo de Hillier. Holanda, no entanto, agrega ao modelo outro elemento que está na relação entre a condição de urbanidade e uma característica da cidade: a que se refere à condição de informalidade e, por oposição, a condição de *formalidade*.

Nesse aspecto, Holanda sugere que a condição de urbanidade seria típica das “sociedades e instituições não hierarquizadas, não ritualizadas, caracterizadas pelo espontâneo e pela improvisação [...], o que não se atém ao preestabelecido, não é convencional”, ou seja, típica das situações urbanas e humanas dotadas de maior grau de *informalidade*. Em um trabalho mais recente, Holanda (2010:42) trabalha com a polaridade formalidade/urbanidade e estabelece um conjunto de novas relações e significados para esses termos, o que resulta por sugerir que formalidade favoreceria desigualdade enquanto urbanidade favoreceria a democracia.

A utilização dessa polaridade formalidade/urbanidade conduz a um entendimento problemático dos conceitos ali envolvidos e, por conseguinte, das situações que vierem a ser a eles relacionadas. Em primeiro lugar, há o problema que esse modelo enfrenta pelo modo como colide com as definições senso comum de ambos os termos. Formalidade,

via dicionário Aurélio, tem como oposto informalidade; é o formal e o informal. Urbanidade, via Aurélio, é outra coisa, conforme já vimos. Não tem nada a ver nem com formalidade nem com informalidade. Em segundo lugar há o problema do modo como esses termos, o formal e o informal, vêm sendo tradicionalmente utilizados nos estudos urbanos – o que também colide com o modelo. A favela é dita e tida como a cidade informal. Por que isso? Porque ela é diferente da cidade dita formal. E o que quer dizer isso? Quer dizer que ela é diferente da cidade formal na forma e no status jurídico. Formal, em termos de cidade, quer dizer algo estruturado, formalizado com geometria evidente, regularidades, sejam quais forem; essa é a cidade formal, um tipo de cidade que segue determinadas formalidades, alinhamentos, traçados. Vê-se aí que o termo formal em nosso campo de estudo tem um uso tradicional, laico, que não tem nada a ver com o sentido de austeridade, monumentalidade que o termo adquire em sua assumida polaridade com relação à condição de urbanidade.

Vejo também dificuldade no modelo formalidade/urbanidade nas situações em que o primeiro termo, formalidade, é equiparado à “magnificência”, como no caso da Esplanada dos Ministérios em Brasília, descrita pelo autor como uma situação carente de urbanidade. De fato estamos diante de um espaço com alto grau de formalidade e, simultaneamente, com baixíssima urbanidade, com baixa capacidade de acolhimento ao corpo, às pessoas. Mas o que dizer de outras tantas situações, milhares certamente, dotadas de formalidade plena, no sentido de magnificência, e, ao mesmo tempo, prenes de urbanidade? Exemplo emblemático seria a praça de São Pedro em Roma, formalidade plena no modo como as edificações literalmente abraçam o espaço público, espaço monumental, magnificente se quisermos; talvez não haja algo mais magnificente no planeta, e, ainda assim, espaço acolhedor, cheio de urbanidade, desenhado com urbanidade, passível de ser desfrutado em sua urbanidade, uma grande casa coletiva. As escadarias que se tornam bancos abrigados pela galeria em curva, sem solenidade. O corpo é simplesmente acolhido, plenamente, por toda aquela monumentalidade. Vemos ali formalidade e urbanidade lado a lado. A Trafalgar Square é outro espaço memorável, monumental – formalíssimo largo frontal à imponente National Gallery, com suas duas fontes e o obelisco. Do outro lado, o Admiral Arch indica o caminho ao palácio da realeza britânica.

Notável perceber como aquele espaço, assim formal, acolhe o corpo. As pessoas parecem querer ficar ali. É o local da cidade destinado às grandes reuniões, manifestações e, simultaneamente, uma informal sala de estar muitíssimo cosmopolita. Formalidade plena no espaço, urbanidade plena no comportamento. Bálsamo para o espírito. E não se trata de algo que só o arquiteto observa, percebe e sente. Trata-se de algo que pessoas com sensibilidade observam, percebem e sentem. Na pele. Curiosamente ali, via axialidades, a sobreposição das condições local e global é explícita, e plenamente visível, no palácio ao longe. Situação semelhante, ainda que em escala menor, seria o largo de São Francisco no centro do Rio. E é provável que sem muita dificuldade cheguemos a uma lista de espaços dotados simultaneamente de formalidade e alta urbanidade. Finalmente, outro aspecto que a polaridade formalidade/urbanidade sugere, como corolário, na associação entre urbanidade e informalidade é igualmente problemático: a condição de informalidade pode tornar-se, circunstancialmente, desurbana, agressiva e hostil – tanto na favela quanto no camelódromo.

Ainda em nosso meio, Castelo (2007) vê a urbanidade como “uma qualidade típica e única do ambiente construído [...], uma qualificação vinculada à dinâmica das experiências existenciais, conferidas às pessoas pelo uso que fazem do ambiente urbano público, através da capacidade de intercâmbio e de comunicação de que está imbuído esse ambiente”. O conceito de urbanidade elaborado por Castelo, ainda que não tão especificado quanto outros anteriormente revisados, sintetiza alguns dos principais atributos da urbanidade vistos até aqui. Dentre esses está a explicitação da urbanidade como algo essencialmente da forma, da forma urbana, “típico e único do ambiente construído”, como diz o autor. Castelo, no entanto, não desconsidera as pessoas em sua definição da urbanidade. Ao mencionar a relação das pessoas com o espaço público, ele reforça que a “capacidade de intercâmbio e comunicação” pertence ao ambiente construído. Fica implícito na vinculação da condição de urbanidade à “dinâmica das experiências existenciais” que essa dinâmica, ainda que subjetiva e dependente da cultura do observador, tem muito a dizer na formulação da condição de urbanidade, simplesmente por ser ela, essa dinâmica subjetiva, um provável determinante da presença ou não das pessoas nos lugares.

URBANIDADE E SINTAXE ESPACIAL

Os enunciados dos autores acima referenciados – situados, tanto quanto entendo, entre os principais contribuintes na formação do conceito de urbanidade até o momento – sugerem que urbanidade e segregação espacial sejam fenômenos qualitativamente opostos, ainda que resultantes de um mesmo conjunto de condicionantes, sintetizados no *arranjo espacial* dos lugares. Entende-se aqui *arranjo espacial* como o modo como os espaços da cidade se estruturam, se articulam, constituindo a *forma espacial urbana*, a qual abriga aquilo que conhecemos como espaço público. Está aí embutido o entendimento da cidade como *rede espacial*. Esse modo de arranjo ou modo de articulação constitui a *dimensão sintática* da cidade, dimensão essa que se refere, por um lado, à articulação dos espaços públicos entre si – ruas, avenidas etc. – e, por outro lado, ao modo como se relacionam esses mesmos espaços às edificações que os *constituem*, que os *conformam*, que os *confrontam*. Minha hipótese de trabalho – nessa tarefa de circunscrever ainda que tentativamente os elementos constituintes da urbanidade – sugere que essa dimensão sintática tenha papel preponderante no *grau de urbanidade* existente nos diferentes espaços da cidade e, na mão contrária, no *grau de segregação espacial* – ou de desurbanidade ou ainda de baixa urbanidade – verificado em outros tantos.

A urbanidade é portanto, nessa linha, um fenômeno por definição resultante dessa dimensão combinatorial – de arranjo, de sintaxe – inerente ao espaço urbano. Entenda-se no presente contexto por *sintaxe espacial* um aspecto particular do termo mais geral *configuração espacial*, e que se refere a essa *dimensão de articulação* dos espaços criados pelo humano. Sintaxe é basicamente conectividade, articulação espacial, e urbanidade seria, assim entendida, função direta do arranjo espacial dos lugares. Em outras palavras, toda ação humana no território ocorre mediante um arranjo espacial que tem, queiramos ou não, uma dimensão sintática através da qual o(s) corpo(s), humanos e cápsulas motorizadas, se deslocam. Esse deslocamento acontece tendo por base a condição de axialidade; sequências espaciais constituídas de sucessões de eixos. Essa é a essência da sintaxe espacial e aí parece repousar a sua utilidade maior para os arquitetos no entendimento da espacialidade.

Essa percepção do papel natural da *axialidade* na condição espacial não é nova. Diz o grande arquiteto: “o eixo é talvez a primeira manifes-

tação humana; ele é o meio de toda a ação. A criança em seus primeiros passos busca mover-se ao longo de um eixo, o homem se debatendo em meio à tempestade traça para si próprio um eixo. O arranjo é a gradação de eixos, e assim também a gradação de objetivos, a classificação das intenções” (Le Corbusier, 1931). Esse entendimento das diferentes escalas a partir da gradação dos eixos e da acomodação do corpo/atividades – “objetivos e intenções” para Corbusier – é crucial na demonstração das razões da arquitetura e do urbano. São as linhas de movimento e de visada, umas maiores, mais longas, outras menores, que em conjunto e de modo articulado compõem a espacialidade dos lugares; cidades, edifícios e interiores privados.

As escalas local e global se sobrepõem nesse arranjo espacial. A escala local é aquela visível pela pessoa, a visualização *in situ* e em seu entorno imediato: aquele trecho de rua, aquela esquina, o conjunto de linhas de visada que ali se interconectam. No âmbito local, um atributo crucial da condição de urbanidade é a constituição do espaço, no sentido hillieriano, ou seja, a intensidade de ligações entre interiores privados e o espaço aberto público através da ocorrência de portas e janelas. Essa característica, aparentemente banal, seria talvez aquela mais negligenciada no desenho urbano modernista. Ainda na dimensão local, contribuirá também na condição de urbanidade a forma geométrica ou, se quisermos, a dita dimensão de convexidade dos espaços. Aí entram naturalmente a largura e a altura dos espaços, largura das calçadas, relação dela com a dimensão do leito viário e outros tantos detalhes e desdobramentos. A urbanidade da forma urbana, em sua dimensão local, é assim constituída por uma miríade inesgotável de elementos e suas combinações.

Ao apreciar essa escala local, a pessoa estará simultaneamente *vivenciando* a escala global, ou seja, a condição espacial global na qual aquela situação local está imersa, ainda que não a esteja vendo. A efetividade dessa escala global sobre uma determinada situação urbana é predominante. Pode-se dizer, como sugerido por Hillier, que uma mesma situação local – tipo e arranjo de edifícios, estilo etc. – quando hipoteticamente imersa em outra situação global resultaria em *outra* condição de urbanidade; isso porque terá um padrão de uso do espaço distinto daquele observado na localização anterior e, provavelmente, um grau de vitalidade, de animação, igualmente diferente daquele, seja maior

ou menor. Todos elementos da urbanidade globalmente estabelecidos. A condição de urbanidade de toda e qualquer situação urbana seria, portanto, em qualquer circunstância, resultante da sobreposição de condições locais e globais, atuando simultaneamente em uma determinada situação.

A urbanidade é, portanto, uma condição sinérgica, uma resultante ou ainda, se quisermos, uma “qualidade-mãe”, includente de outras tantas. Faz parte, portanto, do entendimento de que a *componente global* da urbanidade resida na condição de posicionamento de cada um dos espaços da cidade relativizada ao todo maior onde esse espaço, essa situação, se insere. Como sugere Hillier, essa energia de posicionamento é descrita no grau ou no potencial de integração de cada espaço da cidade. Importante aí que se entenda o tecido urbano como rede espacial.

A VITALIDADE URBANA E A URBANIDADE

Essa dimensão global, estrutural, da cidade – um dos fatores da urbanidade de Hillier – tende a estar correlacionada com a vitalidade dos espaços, entendida a vitalidade como a presença maior ou menor de pessoas ali. Os espaços sintaticamente mais integradores ou integrados – mais *prenhes de urbanidade* na escala global – tendem a ser aqueles com mais vitalidade. A analogia com a oxigenação ilumina o ponto. As partes da cidade mais integradas espacialmente, mais oxigenadas, são aquelas com maior vitalidade, com mais pessoas utilizando e vivenciando o espaço. Por outro lado, se uma determinada situação urbana é sintaticamente segregada ela terá, por genética, por natureza espacial, um baixo grau de urbanidade, ainda que ela seja localmente bastante constituída. Essa mesma situação, curiosamente, no entanto poderá ter um alto grau de vitalidade, presença de pessoas, e mesmo sucesso comercial, dependendo do grau de atratividade das atividades que ali se localizam. Ainda assim essa situação terá, por definição, um baixo grau de urbanidade; ela sempre dependerá de atrativos para a realização da sua vitalidade. E o oposto poderá igualmente ocorrer. Um espaço globalmente integrado e pleno de vitalidade, como a avenida República do Chile no centro do Rio de Janeiro, é um espaço urbano inóspito simplesmente em decorrência do modo como é localmente constituído.

Essa vitalidade ou condição de animação de uma determinada situação urbana pode ser aferida através da *copresença* de pessoas no espaço público – aquilo que Hillier (1983) denomina como *comunidade virtual*. Ainda que esse indicador, a vitalidade, e a urbanidade sejam condições conceitualmente distintas, a presença de pessoas no espaço público será a um primeiro indício, aquele mais básico, da condição de urbanidade, especialmente se essa copresença for efetivada por pessoas com diferentes poder de compra, etnia e religião. O conceito pode, portanto, ser entendido de um modo mais complexo, permitindo que falemos de *tipos* ou *graus* de urbanidade em um processo de aferição onde contam, por um lado, as características ou qualidades dos lugares e, por outro lado, a *presença* e a *atitude* das pessoas. A condição de urbanidade se diferenciaria da condição de *vitalidade* ainda que possa contê-la. Um espaço pode estar repleto de pessoas – como o aterro do Flamengo no Rio de Janeiro nos finais de semana – e tratar-se de uma situação de baixa urbanidade quando deixado por sua conta.

Havendo urbanidade, há naturalmente pessoas. No entanto, a urbanidade, essa condição, essa característica, é própria da cidade, da forma – e não das pessoas. A urbanidade é um tipo de espacialidade. Entenda-se espacialidade como uma relação entre espaço e pessoas. Essa relação pode ocorrer nos mais variados meios; no fundo do oceano, no alto da montanha, na cidade e onde quer que o corpo humano venha a chegar, ele será parte em uma determinada espacialidade. A espacialidade urbana é o que chamamos de urbanidade. As pessoas, o corpo, individual e coletivo, interagindo com o espaço, são, nesse raciocínio, o parâmetro da urbanidade quanto à sua intensidade. As pessoas, mesmo que inconscientemente, relacionam-se naturalmente com o espaço urbano e assim usufruem da urbanidade. A condição de urbanidade estará portanto no modo como a cidade acolhe as pessoas, recebe as pessoas, o corpo. Alberti falava, ainda no Renascimento, na cidade como uma grande casa. A cidade, seja qual for, do tipo que for, é por definição e pré-condição funcional um abrigo – algumas, um mega abrigo – e são, todas, dotadas de urbanidade, de algum *tipo* e em algum *grau*, mesmo Milton Keynes, cidade projetada na Inglaterra.

Trata-se aqui de graus de acolhimento, de graus de urbanidade, e de tipos de urbanidade, relacionados ao modo como a cidade se apresenta, como ela está *configurada*. A condição de urbanidade está, portanto, em

algo que se origina no urbano, na cidade, no meio edificado, e é passado, direcionado às pessoas. Esse acolhimento, do espaço para com o corpo, acontece de diferentes modos na rua do bairro, na rua do centro, no *shopping center*, no condomínio fechado, na favela, no conjunto habitacional e em toda e qualquer situação urbana. São os tipos de urbanidade, centenas de tipos. Essa tipologia da urbanidade pode ser organizada de modo a classificar, hierarquizar, as diferentes situações urbanas, desde aquela mais formal até aquela mais informal. Entenda-se “formal” aqui como algo assentado predominantemente em regras vindas da geometria. Portanto, a urbanidade é encontrada, de diferentes modos e em diferentes graus, em toda e qualquer situação urbana, desde aquelas mais formais (ou amparadas em regras geométricas definidas), como a Esplanada dos Ministérios em Brasília, por exemplo, até aquelas mais informais (ou livres de predefinições geométricas), como a favela da Rocinha.

NOTAS FINAIS: A ESSÊNCIA DA URBANIDADE

A trajetória bibliográfica especulativa percorrida na realização desse ensaio indica que, em sua formulação mais essencial, a condição de urbanidade possa surgir já com a construção da *segunda* casa. Mas, em hipótese alguma, não apenas com a primeira, que estava sozinha na planície. No momento em que a segunda casa é agregada à paisagem poderá ocorrer, dependendo do modo como essa segunda casa for posicionada com relação à primeira, o surgimento, o nascimento, ali mesmo, da urbanidade. O espaço *entre* essas duas casas será então, suprida uma única condição, um espaço *urbano*, uma situação *urbana*. E a partir de então esse lugar, espaço de algum modo delimitado, será detentor de urbanidade. Que condição seria essa, favorável a que o embrião da urbanidade germine em uma situação espacial assim incipiente? A condição essencial e única é que este espaço, surgido entre as duas casas, seja um espaço público, um espaço de uso coletivo, isto é, de uso compartilhado pelos que habitam as duas ou mais casas e, simultaneamente, por qualquer pessoa que por ali passe. Portanto, como diz Hillier, um espaço compartilhado por *habitantes e estranhos*. Para que estranhos se interessem em passar por ali é evidente que o lugar tem que ter alguma

atratividade, ou que seja passagem para algum lugar que tenha essa atratividade. Portanto, configuração e atratores se complementam na realização da urbanidade.

Temos desse modo o nascimento de um espaço genuinamente público, ao modo do que ocorria nos primórdios urbanos, e com ele, seja lá de que modo e com quais ingredientes – ou tipos de configuração e tipos de atratores – temos o nascimento da urbanidade. Os elementos e efeitos da escala local e aqueles da escala global se sobrepõem, já nessa situação embrionária. Por isso os *alphavilles* e *shopping centers* rodoviários, independentemente das suas configurações locais, têm uma urbanidade capenga; a escala global urbana é substituída por elementos de escala regional, no primeiro caso, e limitada pela imposição de sucessivos protocolos de acesso no segundo. No modelo da urbanidade essencial, apresentado acima, se as duas casas estiverem cercadas, ao modo de um condomínio, não temos por definição urbanidade, simplesmente porque não temos espaço público. Teremos aí naturalmente uma espacialidade condominial que poderá até ser, e é em alguns casos, interessante como paisagem. Muitos condomínios residenciais, na leva do *New Urbanism*, procuram imitar o traçado e a tipologia de casas alinhadas da cidade antiga sem conseguir, no entanto, criar ali a urbanidade correspondente, simplesmente pela supressão da condição de espaço público. Na mão contrária, os ditos lugares clonados, como os pastiches homéricos de Las Vegas, suprida essa condição única de publicização do espaço, podem vir a ser, ainda que clones, lugares dotados de urbanidade em algum grau e, dependendo do caso, até de urbanidade plena.

A urbanidade é portanto material, palpável, visível. Algo que vem da cidade, algo que o urbano exala. Outra coisa é o modo como a urbanidade é percebida, lida, sentida, amada, desejada, odiada, demonizada ou ignorada pelas pessoas. Aí entram a cultura, a história, a origem, a vivência, a sensibilidade e mais *n* outras características *de cada indivíduo* que determinarão o modo como a urbanidade é percebida, lida, sentida, desejada, demonizada ou ignorada aqui ou acolá. Entramos no complexo tema da relação dos protocolos da urbanidade com o comportamento espacial e com a percepção das pessoas. O habitante do condomínio fechado, em geral conservador, lê e sente a urbanidade do centro da cidade como uma situação hostil. Ele se sente bem no desurbano. Por outro lado, o morador da cidade dita tradicional, rua e quarteirão, lê e

sente a pseudo urbanidade do condomínio fechado como algo exótico, esdrúxulo. E aí, naturalmente, já entrou a ideologia, o que torna esse tópico, que trata do modo como a urbanidade é apreciada pelas pessoas, bastante complexo e fora da abrangência desse texto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CASTELO, L. *A Percepção de Lugar*. Porto Alegre: Ed. Propar, UFRGS, 2007.
- HILLIER *et al.* Space Syntax: a different urban perspective. *Architecture Journal*, 4/London, 1983.
- HOLANDA, F. *Brasília – cidade moderna, cidade eterna*. Brasília: Ed. FAUNB, 2010.
- HOLANDA *et al.* *Arquitetura e Urbanidade*. São Paulo: Pro editores, 2003.
- JACOBS, J. *The death and life of great american cities*. London: Jonathan Cape, 1961.
- KANT, E. *Critique of Judgment*. London: Macmillan Publishers, 1951 [1790].
- LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2006 [1960].
- SEGAWA, H. Vida e morte de um grande livro. *Arquitextos, Vitruvius*. 1.20, ano 1, 2002.
- TSCHUMI, B. *Architecture and Disjunction*. Cambridge: MIT Press, 1994.



PACIFICAÇÃO DA CIDADE: A URBANIDADE LEGITIMADA

O caso dos espaços públicos do grand ensemble Les Minguettes, em Lyon

Marcele Trigueiro

INTRODUÇÃO

O discurso sobre a crise urbana na França está intimamente ligado aos bairros periféricos de habitação social e, mais precisamente, aos grandes conjuntos habitacionais construídos no pós-guerra. Estes últimos são atualmente identificados aos problemas socioeconômicos e à forte segregação territorial, que marcam as evoluções sociais e urbanas contemporâneas. Definitivamente associados a esta situação de crise, os espaços públicos tornam-se os lugares onde se expressam as novas clivagens da sociedade. A partir desta constatação, este texto, fundamentado nos resultados de uma pesquisa de doutorado realizada entre 2002 e 2008, trata das transformações urbanas sofridas pelos espaços públicos destes conjuntos e, mais precisamente ainda, das diretrizes de pacificação urbana sobre as quais certas operações urbanísticas, desenvolvidas dentro do âmbito da política de renovação, parecem se fundamentar.

De fato, na práxis urbana, os “fabricantes da cidade” (representantes políticos, funcionários das municipalidades, arquitetos e urbanistas autores dos projetos etc.) concebem um estado da atividade social urbana ao qual os dispositivos técnicos devem estar adaptados: no caso da renovação urbana dos grandes conjuntos habitacionais, eles partem do diagnóstico de uma situação “anômica”, derivada do suposto enfraquecimento da “coesão social”, e imaginam os espaços públicos requalificados como instrumentos capazes de contribuir para a reconstrução desta coesão. Ao engrenar um processo de retorno ao “estado urbano normal” (Ville de Vénissieux, 2000:39) e considerando que os espaços públicos podem participar da restituição dessas condições, os “fabricantes” determinam, além do diagnóstico de uma conjuntura

anômica, a hipótese de uma relação de causa e efeito entre qualidade da configuração físico-espacial urbana e qualidade social.

Diante destes fatos, a resposta em termos de projeto urbano que os fabricantes destinam a essas áreas em dificuldade constitui o centro de nosso interesse. Trata-se de abordar a questão dos espaços públicos produzidos pelas políticas de renovação urbana nos grandes conjuntos habitacionais, concebidos sob a égide de um retorno ao *estado urbano normal* e do *restabelecimento da coesão social*; em outros termos, de interrogar as ações urbanísticas empreendidas nestes setores, a partir do momento em que a crise urbana é interpretada como uma “crise da coesão social”, e de propor uma reflexão sobre as condições de urbanidade resultantes de tais transformações.

Colocada nestes termos, a problemática apresentada acima remete a uma série de questionamentos: ao associar os princípios de restabelecimento da coesão social às transformações dos espaços públicos, o que pretendem os fabricantes? O que procuram os responsáveis políticos e urbanísticos, quando eles se comprometem em proporcionar qualidade espacial aos espaços periféricos da cidade e garantir, nestas condições, certa “qualidade social”, ou ainda qualidade em termos de urbanidade? Que formas assumem os espaços concebidos sob estas premissas? Que implicações, em matéria de sociabilidade urbana, podem ser verificadas? *Quid* da coesão social observada nos bairros afetados por tais políticas de remodelação urbana?

Em termos de metodologia, optou-se nesta pesquisa pela construção de uma investigação duplamente qualificada, capaz de dar conta das ações urbanísticas de renovação urbana, mas também contrapondo-se ao ato da fabricação, de investigar informações sobre os “públicos urbanos” (essencialmente os habitantes) para os quais a oferta em espaços urbanos era destinada. Assim, a observação das Operações de Renovação Urbana (ORU) passa por um dispositivo metodológico que consiste em uma investigação documentária, realizada no Serviço Político da Cidade e Renovação Urbana (SPVRU) da Aglomeração Urbana de Lyon (Grande Lyon). A observação das relações sociais em geral e, mais precisamente, das relações existentes entre os públicos urbanos e os espaços públicos em questão passa por sua vez pela utilização de dispositivos metodológicos herdados de pesquisas quantitativas externas, desenvolvidas dentro do âmbito de programas distintos. Fundamentando-se,

enfim, em um aparelho conceitual preciso, legado por Emile Durkheim (2004) – notadamente os conceitos de “solidariedade social” e “anomia” –, o texto ora apresentado detém-se em particular aos espaços públicos do grande conjunto habitacional Les Minguettes, situado em Vénissieux (Grande Lyon, França), e mais particularmente, àqueles localizados no bairro Armstrong.

O presente texto estrutura-se em seis partes: (1) inicialmente, pretende-se verificar sob que condições a atividade social, de maneira geral, e a atividade social urbana, em particular, reúne, em torno de si, dois “coletivos” distintos: o dos *fabricantes* e dos *públicos urbanos*; esta seção introdutória aborda ainda a apreensão do conceito de *espaço público urbano*, dentro do léxico dos fabricantes; (2) as razões pelas quais se apela para este elemento da morfologia urbana no intuito de reativar a coesão social e pacificar a cidade constituem o segundo tópico teórico; (3) uma breve explicação sobre o contexto de crise da coesão social e sobre as principais modalidades a partir das quais os espaços públicos urbanos são solicitados nas políticas de renovação urbana conclui o que se convém chamar de “quadro teórico” do artigo; (4) na sequência, dá-se conta da descrição do caso de estudo, bem como das diretrizes estabelecidas pela política de renovação urbana para o *grand ensemble* Les Minguettes, tomando-se, por ilustração, a transformação urbana empreendida no bairro Armstrong; (5) os principais dados produzidos pelas enquetes RESTATE e HVU são então rapidamente expostos, abrindo espaço para (6) as reflexões esboçadas, na última seção, à guisa de conclusão.

FABRICANTES DA CIDADE, PÚBLICOS URBANOS E ESPAÇO PÚBLICO

A atividade social resulta indistintamente da atividade de indivíduos e de objetos fabricados ou, para retomar as categorias propostas por Latour (2004), as atividades sociais são o fato da atividade de “humanos” e de “não humanos”. Nestes termos, a atividade social, em geral, e a atividade social urbana, em particular, compreenderiam duas formas de interação implicando humanos e não humanos. Estas interações envolveriam, por sua vez, duas formas de organização, dois tipos de “coletivos”: o coletivo dos “fabricantes” e o coletivo dos “públicos”. O primeiro concerne

à fabricação e ao funcionamento dos *dispositivos técnicos e espaciais do urbano* (DTSU) e conecta organizações e objetos – por “organização”, deve-se entender os representantes políticos, os funcionários das municipalidades, os arquitetos, artistas, pesquisadores, técnicos, empresários etc. O coletivo dos “públicos” concerne ao uso dos DTSU e interliga públicos e objetos – por públicos, deve-se entender os habitantes, cidadãos, usuários etc. As atividades destes coletivos são complementares (fabricar/usar); os fabricantes e os públicos se entendem, nesta perspectiva, em torno dos mesmos objetos, mas a partir de ângulos de visão distintos (Raymond, 1984): para os fabricantes, trata-se de um projeto de funcionamento, enquanto que, para os públicos, trata-se de um projeto de instrumentação. Dentro do âmbito da atividade social urbana, os espaços públicos urbanos constituem objetos: eles são, considerando os coletivos que mobilizam e as interações que facultam, “produções” derivadas das profissões urbanísticas ou “instrumentos” de fundamental importância para a organização da vida urbana. Enquanto produções urbanísticas, os espaços públicos urbanos congregam uma infinidade de DTSU, cuja inserção no meio urbano é orquestrada pelos fabricantes e pelo “conjunto das organizações que podem, legitimamente, constituir a vida na cidade” (Toussaint, 2003:49). Pela capacidade que os espaços públicos urbanos têm de oferecer possibilidades em práticas urbanas e estimular o processo de acionamento de outros inúmeros objetos e usos, os espaços públicos urbanos se encontram no cerne da questão da urbanidade e são, neste sentido, considerados “instrumentos da urbanidade”.

Convém ressaltar que, por “urbanidade”, entendem-se as relações de civilidade, de cortesia, inseridas em uma dupla dimensão sócio-espacial. Trata-se de “disposições adquiridas pelo cidadão e, ao mesmo tempo, dos dispositivos de socialização presentes no meio urbano” (Joseph, 2002:35); em outros termos, “de um dispositivo de socialização particular, que seria próprio ao meio urbano e que teria efeitos ou consequências diretas no tipo de práticas e de relações sociais, nos comportamentos ou nas condutas de civilidade e de incivilidade” (*ibidem*). A dupla dimensão espacial e social aqui referida aparece nos estudos desenvolvidos por Holanda sob o termo de “determinismo arquitetônico”, o qual é entendido como “*situação relacional* entre padrões físico-espaciais e expectativas sociais de muitos tipos” (Holanda, 2003:20). Por ora, convém centrar o entendimento do conceito de urbanidade nas

esferas “espacial” e “social” e, neste sentido, a noção do espaço público enquanto instrumento é importante, pois remete às modalidades de desenvolvimento da atividade social urbana e, mais particularmente, de realização da urbanidade. De acordo com Toussaint,

o campo dos objetos fabricados enquanto organização estaria à disposição de todos, assim como a linguagem, que, sob a condição de ser acionada por intermédio de palavras e de formas comuns a todos, torna possível as trocas sociais. É neste sentido que o vasto campo dos objetos fabricados constitui um fato social (Toussaint, 2003:19).

Da mesma forma, o espaço público urbano, enquanto objeto fabricado, participa da atividade cognitiva daquele que o utiliza, permitindo a produção de conhecimentos úteis à ação; o espaço público, presente no meio urbano e considerado elemento fundamental no estabelecimento da vida urbana, pode assim ser interpretado enquanto fato social e observado em sua dimensão “sociológica”.

O espaço público urbano no léxico dos “fabricantes”

A expressão “espaços públicos” é particularmente visada pelos profissionais do urbanismo e pelos representantes políticos, de acordo com Paquot (2006:42). De fato, o espaço público tem sua importância, uma vez que é “sujeito e instrumento” simultaneamente (Charbonneau, 2006:43): “um sujeito físico (...) feito de formas, de materiais, de práticas, de modos de gestão, de elementos imateriais” que, uma vez requalificado, pode responder “a usos múltiplos e em evolução”, mas também “um instrumento, destinado a uma melhor sociedade urbana” (*ibid.*). O espaço público urbano é, nestes termos, considerado o dispositivo cuja qualidade urbana é essencial à constituição dos “lugares da vida urbana” (*ibid.*) ou *loci* da urbanidade; segundo Chabert, representante político, através de realizações urbanas mais justas e favoráveis à emergência de uma vida cotidiana próxima das aspirações dos habitantes, é possível “[favorecer] as trocas sociais e a convivencialidade” (Chabert, 1993:21).

No que concerne às áreas julgadas mais “difíceis”, a visão de causalidade é, se não a mesma, consideravelmente amplificada. No caso dos bairros periféricos, incluídos na geografia prioritária, os projetos de re-

qualificação de espaços públicos são tão mais abundantes quanto a conjuntura urbana for identificada como “anormal”. Tome-se, por exemplo, a Convenção da Cidade de Vénissieux: esta última define que, no *grand ensemble* Les Minguettes, a “distribuição de elementos de identidade coletiva, organizados nas grandes famílias de espaço”, assim como um “trabalho de reestruturação dos espaços públicos” podem instaurar as “condições de um retorno à normalidade urbana” (Ville de Vénissieux, 2000:39). Na perspectiva proposta pela convenção urbanística venissiana, o espaço público seria menos o *locus* da urbanidade que o *locus* da “boa” urbanidade.

A expressão “espaços públicos” é visada pelos profissionais do urbanismo, mas as modalidades de interpretação desta questão são complexas e múltiplas, de maneira que a reflexão não deve ater-se à simples constatação. Os termos propostos por Raymond (1984) e retomados por Toussaint (2003), “espaço de representação” e “representação social do espaço” são esclarecedores neste sentido: o primeiro conceito constitui “simultaneamente um conjunto de instrumentos, práticas, símbolos e até ideias que nos ajudam a representar”, enquanto que o segundo constitui “o meio onde se efetuam as práticas sociais e consiste naquilo que está disponível à atividade social” (Raymond *apud* Toussaint, 2003:61). Toussaint interliga o conceito de “espaço de representação” ao conjunto de técnicas referentes à “fabricação” e, o termo “representação social do espaço” às técnicas relativas ao “uso”; transpondo estes significados ao objeto “espaço público urbano”, é possível verificar que este último incorpora uma dupla possibilidade: de fato, se o espaço público é o objeto cujos dispositivos técnicos e espaciais formam o meio onde se desenvolvem as atividades sociais urbanas, ele também é espaço por intermédio do qual são providas as representações sociais susceptíveis de orientar estas mesmas atividades; se o espaço público urbano envolve modalidades capazes de efetivar o ato da “fabricação” e suas “técnicas”, ele também compreende modalidades que concernem às “técnicas de uso”. O esquema abaixo tenta uma síntese desta proposta conceitual (figura 1).

No entanto, constata-se que, no léxico dos fabricantes, o espaço público urbano aparece enquanto “noção” em alguma posição entre o “espaço de representação” e a “representação social do espaço”: “espaços de vida”, “da convivencialidade”, “da *flânerie*”, “espaços da tranquilidade e da segurança” etc. são algumas das expressões adotadas pelo

coletivo dos fabricantes que não deixam dúvidas: através do *espaço de representação*, trata-se de definir as *representações sociais do espaço*. Em outros termos, trata-se de destinar ao espaço um conjunto de técnicas de fabricação ao mesmo tempo em que se faz a projeção das técnicas de uso convenientemente apropriadas. A figura 2 propõe uma síntese desta última reflexão.

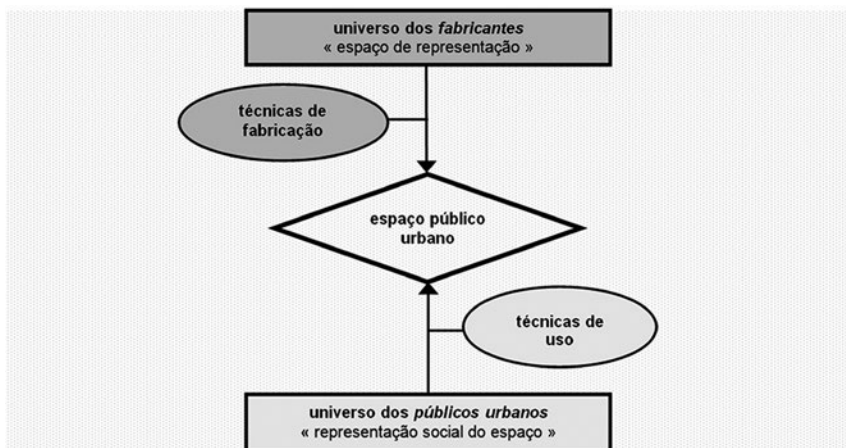


Fig. 1. Espaço público urbano: “espaço de representação” e “representação social do espaço”.

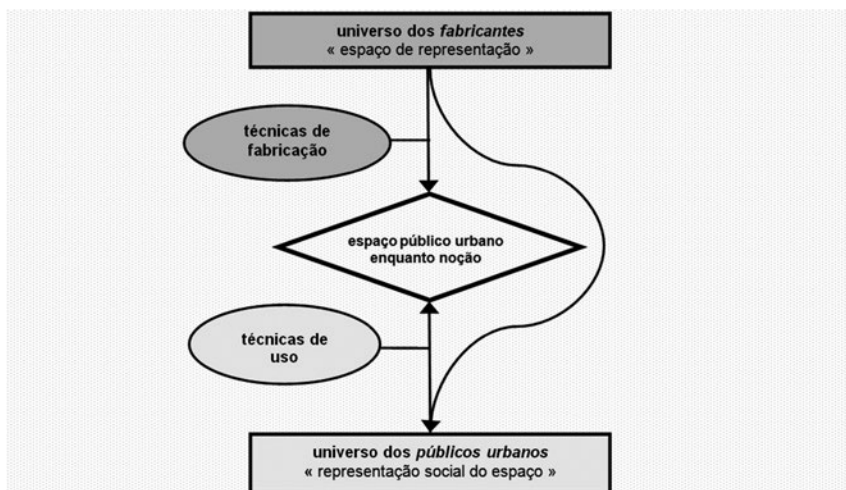


Fig. 2 – O espaço público urbano enquanto noção para os fabricantes: entre “espaço de representação” e “representação social do espaço”.

Segundo Bruston, nos destinos dados aos espaços pelos responsáveis urbanísticos, encontra-se a “construção de uma moral normativa”, ligada a outras morais sociais.¹ Ele acrescenta: “esta moral social pesa na representação” que as autoridades edificam a respeito das intervenções urbanas que estão sob sua tutela. Porque o espaço público urbano é um espaço fabricado e, conseqüentemente, projetado, ele é também – e sobretudo – o espaço sobre o qual se projetam representações sociais ligadas às “morais” e às “práticas sociais”.

A forma, e não a única materialidade ou tecnicidade, seria o cerne das relações, ou mais precisamente, da luta entre fabricantes e públicos; relações entre, por um lado, o espaço representado, aquele que resulta da fabricação dos dispositivos técnicos e espaciais do urbano e, por outro lado, as representações sociais do espaço, pelas quais esses dispositivos se tornam objeto de uso (Toussaint, 2003:61-62).

Em suma, os dispositivos técnicos, cuidadosamente distribuídos sobre o espaço público urbano, constituiriam objetos impregnados de um conjunto de “prescrições de uso”. Documentos urbanísticos corroboram esta ideia. Segundo o Plano de Mandato 2001-2007, estabelecido pela municipalidade de Lyon², nos grandes conjuntos de habitação social situados na periferia, a política de renovação urbana pretende diversificar o ambiente urbano através de intervenções que, por conseguinte, levarão a importantes “transformações de uso” (Grand Lyon Communauté Urbaine, 2001:41). O “espaço urbano deve tornar possíveis” a “complexidade, a copresença” e “a gestão dos conflitos”, reitera Charbonneau, urbanista (2006:45).

O espaço público é assim regido por códigos de uso e regras de conduta. “Uma regra não é apenas uma maneira habitual de agir; é, antes, uma maneira obrigatória de agir, ou seja, subtraída, em alguma medida, do arbitrário individual” (Durkheim, 2004:V). Existem, desta

¹ Citação extraída de conferência proferida pelo sociólogo-urbanista, intitulada “Os ciclos de urbanização, da construção à renovação urbana”, no Colóquio “Conceber para o edificado” (*Concevoir pour l'existant*), Grande Lyon, PUCA / INSA de Lyon, 17 de outubro de 2006.

² Da expressão francesa *Plan de Mandat 2001-2007*.

forma, práticas sociais que, de acordo com as *regras*, são aceitáveis em determinados espaços, mas não em todos os espaços; “a primeira dentre elas é esta maneira de ser cidadão, incorporada deste a infância, que consiste em andar na rua sem pular como um cabrito, nem apontar para as pessoas nas calçadas, (...) indivíduos semelhantes aos outros, neutros, anônimos” (Petonnet *apud* Pornon, 1996). Para o coletivo dos fabricantes, os instrumentos do urbano, então dispostos sobre o espaço, vêm de certa forma lembrar aos públicos as normas de conduta urbana: uma criança poderia muito bem “pular como um cabrito”, desde que em um espaço apropriado para tal atividade. Nesta lógica, o ordenamento dos espaços públicos parece valer enquanto expectativa de comportamentos, e os dispositivos técnicos que os espaços públicos reúnem parecem constituir possibilidades concretas de ação, oferecendo, por conseguinte, alternativas em termos de práticas sociais. Dentro do universo da fabricação, “não é mais somente a condição espacial que está em jogo, mas a capacidade do espaço, como condição, a orientar os comportamentos sociais, a instruir a relação com o outro” (Toussaint e Zimmermann, 2001:7).

SOBRE O ESPAÇO PÚBLICO NA REATIVACÃO DA COESÃO SOCIAL E PACIFICAÇÃO DA CIDADE

O espaço público aparece no discurso sobre o urbano como o espaço da ação política e da prática social e, no raciocínio dos fabricantes, parece seguir a lógica que associa qualidade de configuração físico-espacial e qualidade social. Partindo deste princípio e dentro do âmbito das políticas de renovação urbana, os fabricantes fariam, por um lado, a análise da marginalização de alguns elementos da sociedade, de seu empobrecimento, exclusão e desfiliação em termos de ruptura da coesão social; por outro lado, a análise dos espaços públicos reordenados enquanto dispositivos técnicos e espaciais do urbano ou DTSU, permitindo a restauração desta coesão.

Essa relação de causa e efeito entre qualidade urbanística e qualidade social está no centro das discussões entre as autoridades responsáveis pela transformação urbana dos bairros periféricos. No caso dos grandes conjuntos habitacionais franceses, a transformação urba-

na empreendida pela renovação urbana apresenta-se como uma forma pragmática de ação: de fato, o projeto urbano não visa à constituição de uma cidade ideal, mas o início de um processo de mutação da cidade e uma alteração suficientemente reparadora dos espaços para reverter a conjuntura social. A política de renovação urbana conduziria neste caso a transformações urbanas capazes de alterar também os usos do espaço. Ao admitir que dispositivos técnicos e espaciais podem ser “portadores de valores coletivos” (Grand Lyon Communauté Urbaine, 2001:41), os projetos urbanísticos concebidos dentro do âmbito da renovação urbana compreendem elementos que podem autorizar mas também invalidar práticas sociais. Eles constituem, neste caso, o lembrete das identificações normais à razão urbana.

No entanto, pode-se afirmar que os bairros ditos “sensíveis”, julgados por concentrar todas as disfunções ligadas à crise recorrente do urbano e também à decomposição do corpo social – quiçá ao desaparecimento da coesão social – são os territórios cuja solidariedade social desenvolve-se mais fortemente. De fato, segundo Weinberg (1996),

longe de ser esse universo de desolação apresentado por algumas mídias, a periferia [banlieue] francesa aparece ao contrário como um lugar extraordinariamente heterogêneo, onde se expressam forças e lógicas sociais muito diferenciadas [...]. O mal das banlieues existe, mas ele não corresponde à imagem de desagregação da coesão social a elas atribuídas geralmente [...]. À lógica de exclusão dentro da qual alguns grupos se enquadram opõe-se uma lógica de participação ativa dentro das associações, das ligações com os serviços sociais. À lógica de ‘desorganização’ (anomia, solidão) se opõe uma lógica de organização comunitária. (Weinberg, 1996:8).

Em artigo intitulado “A integração à francesa”, Worms afirma que “os fios da coesão social podem estar eliminados ou até rompidos, mas a sociedade ‘se sustenta’ bem melhor do que todas essas análises da crise da coesão social fazem supor” (Worms, 1996:30). Para o autor, “é a convergência de iniciativas de pequenos ‘coletivos’ que (...) tramam a diversidade do corpo social nas periferias”. E acrescenta: “notadamente nestas *banlieues*, bem menos anômicas do que se diz, esses coletivos refazem quotidianamente as relações de solidariedade social, econômicas,

culturais” (*ibid.*). Para Chignier-Riboulon (1999), trata-se de uma visão “patológica” da periferia, excessivamente divulgada.

Situação anormal, pois fora das normas: a anomia dos bairros ditos sensíveis deve ser interpretada como “ausência de regras, de normas ou de lei” (Borlandi *et al.*, 2005:22). Segundo o pensamento durkheimiano, se existe anomia em tais territórios, ela é certamente menos ligada à inexistência de “solidariedades sociais”³ que ao sentimento de impotência, nascido da impossibilidade de acessar os objetos do desejo, paradoxalmente ilimitados dentro da sociedade modernizada. A anomia dos grandes conjuntos habitacionais, pressupondo-se que ela exista, derivaria de uma regulamentação insuficiente, capaz de determinar os desejos e os valores sociais de cada um e, por conseguinte, de garantir a contribuição de todos à “obra comum” (Durkheim, 2004:348).

Um breve esclarecimento sobre as circunstâncias em que emerge a crise, então anunciada pelas autoridades governamentais francesas como uma “crise da coesão social”, e principalmente sobre a repercussão de tal diagnóstico nos territórios da chamada geografia prioritária é proposto a seguir.

CRISE DA COESÃO SOCIAL E POLÍTICA DE RENOVAÇÃO URBANA: OS ESPAÇOS PÚBLICOS COMO ALVO

Se, em meados dos anos 1970, a crise urbana é considerada como uma crise social e as políticas urbanas refletem essa preocupação (Stebe, 2005), a partir do final dos anos 1970 novas ações são empreendidas pelas autoridades políticas, com vistas à qualificação do ambiente edificado desses bairros então taxados de “sensíveis”. No entanto, a crise se instala de modo progressivo e as modalidades de intervenção pen-

³ Dois tipos de solidariedade social são discriminados por Durkheim (2004): a primeira, “mecânica”, é marcada pela justaposição de segmentos indistintos, agrupados pela semelhança e cuja individualidade é nula e personalidade apagada, absorvida pelo peso de uma consciência coletiva ou comum; a outra, “orgânica”, é caracterizada pela divisão do trabalho e pela autonomia e individuação das partes, dentro das quais os elementos são ligados por combinações em um conjunto funcional, onde cada um tem uma esfera de ação própria e então uma personalidade, que lhes dá substância e sentido.

sadas pela “política da cidade”⁴ não são suficientes. A nova situação econômica, responsável pela transformação das condições de trabalho, conduz as pessoas financeiramente desamparadas ao empobrecimento e à marginalização. O incremento da delinquência e do sentimento de insegurança, a progressão da violência, o absentismo escolar, a abstenção nos engajamentos políticos e nos processos participativos (Vareilles, 2006), etc. constituem as características de um quadro preocupante. O diagnóstico é tão logo anunciado: para os responsáveis políticos, os bairros periféricos de habitação social onde se concentram “todas as mazelas urbanas” (Donzelot, 2001) são também os lugares das relações sociais degradadas e da coesão social destruída.

Desde o final dos anos 1990, a política da cidade assume novos contornos, focalizando mais radicalmente no tratamento “dos lugares, no efeito negativo das composições arquitetônicas e na disposição dos edifícios sobre o território urbano” (Donzelot, 2006:63). O relatório “Sueur” já atesta em 1998:

à reparação, deve-se preferir a ambição. (...) Foram tantas reabilitações leves, cujo resultado se apagava em um ano, dois ou três anos, no mais tardar. Houve muito ‘urbanismo do pobre’, onde se renovavam superficialmente os bairros sem considerar (salvo notáveis exceções) que todos os habitantes tinham direito a um ambiente edificado de qualidade (idem, pp. 200-202).

Doravante, uma transformação profunda dos grandes conjuntos habitacionais, incluídos nas zonas de interesse especial da política da cidade, é empreendida a partir de uma reestruturação programada por lei e com duração de dez anos: “é desta ambição, da luta contra a insegurança, da preocupação com a ordem (...) que nasce o desejo de certo grau de *mixité sociale* e de seu meio: a renovação urbana” (*ibid.*).

A questão da coesão social e, mais precisamente, a hipótese de sua ruptura assombra os responsáveis pela fabricação da cidade, que, para “exorcizá-la” (Garnier e Goldschmidt, 1978:15), recomendam a recons-

⁴ Da expressão francesa *politique de la ville*, que surge no final dos anos 1980 para designar o conjunto de experiências ligadas à ação pública que então se volta, essencialmente, para os territórios em “crise urbana e social”.

trução da coesão social a partir notadamente da requalificação dos espaços públicos urbanos: desta nova premissa, a política de renovação urbana faz um verdadeiro *credo*. Com efeito, através da lei relativa à Solidariedade e à Renovação Urbana⁵, de 13 de dezembro de 2000 (Lei SRU), são tomadas as primeiras providências visando à resolução do problema da *crise da coesão social*: a reestruturação urbana dos grandes conjuntos habitacionais, empreendida dentro do âmbito do Grande Projeto de Cidade (GPV)⁶ e das ORU, passa fundamentalmente por demolições do conjunto edificado e reconstruções, mas também pela requalificação e remanejamento dos espaços remanescentes, ou ainda pela criação de novos espaços públicos.

Pode-se dizer que, qualquer que seja o grau de intervenção na esfera construída, a interferência sobre o espaço público é inevitável: se, em um primeiro momento, as demolições massivas liberam espaço no solo urbano, em um segundo momento, através de redefinições espaciais ou de reconstruções, o espaço então liberado é submetido a mudanças de estatuto, a fim de ser reinvestido de outra maneira.

Nesta lógica, as formas edificadas não mais desejadas – as torres verticais e as lâminas horizontais⁷ – são substituídas por novas tipologias propostas segundo uma escala dita mais “humana”, geralmente, com três ou quatro pavimentos. Os espaços resultantes de tais transformações são, por sua vez, fragmentados, remodelados e têm seu uso e ocupação redefinidos. Estas ações acontecem geralmente dentro do âmbito de operações reunidas sob o termo de “residencialização”; segundo a Direção Geral da Habitação, Urbanismo e Construção (DGHUC)⁸, através da residencialização, pretende-se:

recompôr os conjuntos de habitação social, não raro concebidos de maneira monolítica, em pequenas ‘residências’ facilmente apropriáveis pelos habitantes. Estas unidades, claramente definidas e limitadas no espaço, são alvo de projetos de requalificação urbana que de-

⁵ Do francês, *Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains*.

⁶ *Grand Projet de Ville*.

⁷ “*Les tours et les barres*”, segundo expressão francesa.

⁸ *Direction Générale de l’Habitat, de l’Urbanisme et de la Construction*, serviço do governo francês, criado pelo Ministério do Equipamento, dos Transportes e da Habitação.

vem contribuir para a valorização do conjunto habitacional e tornar favorável sua evolução (DGHUC, 2002:10).

Os espaços públicos são, de fato, majoritariamente solicitados: de acordo com a DGHUC, a residencialização “procura tornar mais clara a propriedade e o uso do solo” e, considerando as práticas e os usos dos habitantes, “definir o estatuto de cada espaço, identificado por limites claramente definidos”, de maneira que “todo indivíduo [possa] reconhecer o estatuto e os usos autorizados dos lugares e perceber as responsabilidades que eles pressupõem, assim como a identidade daquele por quem a gestão e o controle estão assegurados” (*ibid.*). A figura 3 mostra o processo de residencialização empreendido pela renovação urbana do *grand ensemble* Les Minguettes, precisamente no bairro Armstrong.

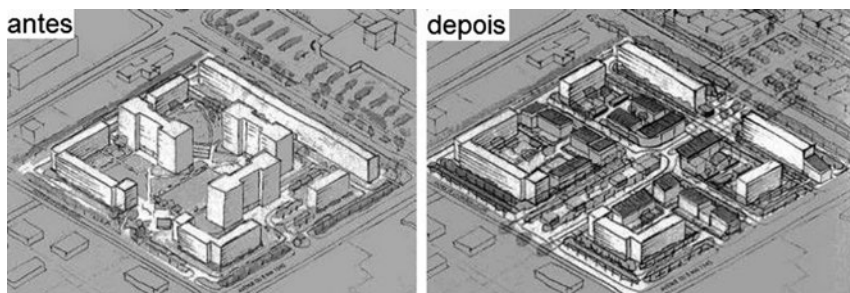


Fig. 3. Recomposição urbana e fragmentação espacial: residencialização do bairro Armstrong (Minguettes). (Fonte: Grumbach, 2003)

Diante destas considerações e posto o quadro teórico da pesquisa, pode-se afirmar que tratar de coesão social pressupõe, de certa forma, tentar definir o que aproxima e reúne os indivíduos, ou seja, as modalidades pelas quais se manifesta a solidariedade social, no sentido que vimos Durkheim (2004) conferir a este termo. No entanto, ao tratar de restauração da coesão social por intermédio do espaço público, os fabricantes, em suas “artes de fazer” (De Certeau, 1994), aludem à reativação no espaço público dos elementos de composição urbana, capazes de lembrar aos públicos as modalidades de elaboração desta solidariedade e, em último grau, as condutas urbanas “aceitáveis” a se adotar.

A expectativa dos fabricantes é alta e não sem potencialidade de violência; afinal, é por parte da classe que o desenvolvimento urbano

relegou (imigrantes, excluídos, marginalizados) que se espera a recomposição desta “almejada” coesão. Se a expectativa é alta, suas implicações no espaço também o são.

VÉNISSIEUX E LES MINGUETTES: CASO DE ESTUDO

O *grand ensemble* Les Minguettes localiza-se ao Sul da cidade de Vénissieux, por sua vez, situada no Sudeste da Grande Lyon (figura 4). Les Minguettes foi construída em 1965 com o objetivo de acolher, entre outros grupos, grande parte dos franceses provenientes da Argélia, então independente desde 1962. Assinado pelo Ministro da Habitação em 1959, o programa do conjunto habitacional prevê na época a construção de uma série de habitações multifamiliares, dentre as quais 62 “torres” e 66 “lâminas”. Finalmente, 58 edificações verticais e 30 horizontais são realizadas sob a direção do arquiteto Baudoin, assessorado por dois outros arquitetos, René Bornarel e Franck Grimal (Legrand, 2002:192). Les Minguettes possui atualmente aproximadamente 21 mil habitantes, o que representa 38% da *commune* de Vénissieux e faz do grande conjunto habitacional uma das áreas de interesse social mais importantes da aglomeração.

Símbolo francês da revolta social – desde, notadamente dos motins urbanos de 1981 e da *Marche des Beurs*⁹ de 1983 – e “emblema das periferias explosivas” (Bedarida, 2005), Les Minguettes é também um exemplo da recomposição urbana, considerando o conjunto de intervenções implementadas até hoje pela política da cidade. De fato, o conjunto habitacional é classificado Zona Franca Urbana (ZFU)¹⁰ e foi alvo de operações urbanísticas diversas compreendidas dentro do Contrato de Cidade 2000-2006 da aglomeração de Lyon, ou ainda do GPV. Desde janeiro de 2007, as operações inscrevem-se no Contrato Urbano de Coesão Social 2007-2010 (CUCS)¹¹.

⁹ Passeata liderada pelos magrebinos e/ou franceses de origem magrebina, popularmente chamados de *beurs* (em português, “manteiga”, em alusão à cor parda desses imigrantes e/ou descendentes norte-africanos).

¹⁰ Do francês, *Zone Franche Urbaine*.

¹¹ *Contrat Urbain de Cohésion Sociale*.

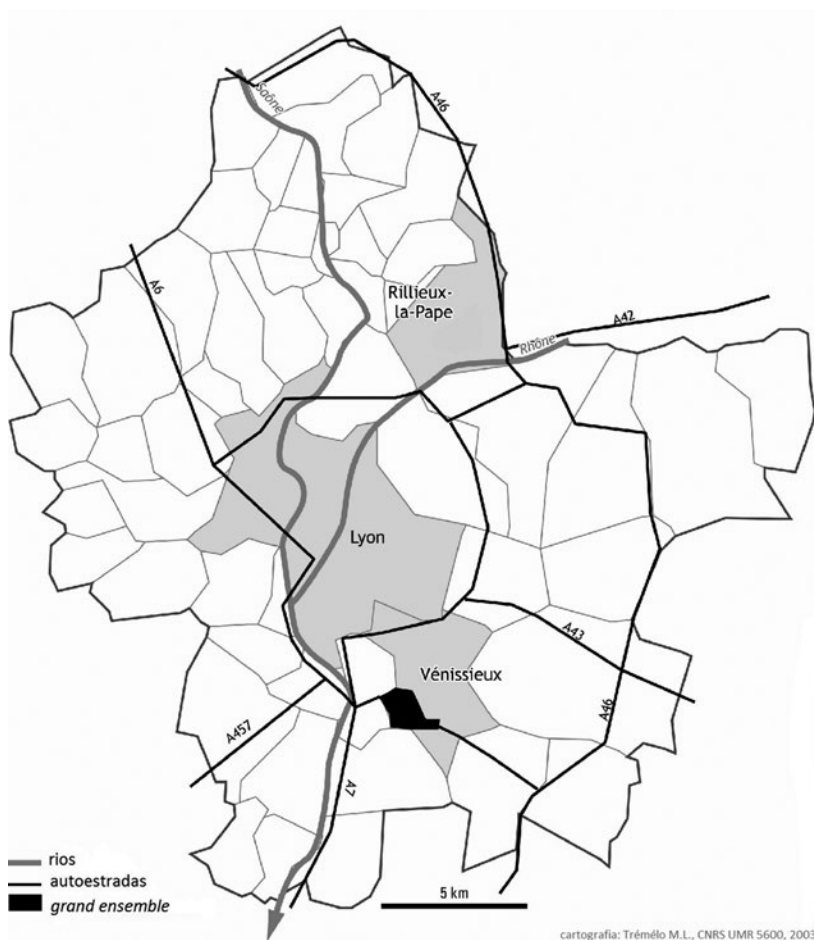


Fig. 4. Localização de Vénissieux (Grande Lyon) e do *grand ensemble* Les Minguettes.

Pouco mais de quarenta anos após a criação desta Zona de Urbanização Prioritária (ZUP)¹² e de importantes transformações urbanas, é possível constatar que as dificuldades ainda persistem para os venissianos: o número de RMIstas¹³ aumentou 47% entre 1993 e 2002, enquanto a população diminuiu 7%. O nível de escolaridade permanece baixo.

¹² *Zone à Urbaniser en Priorité.*

¹³ Do francês “*RMIstes*”, referente à camada social mais economicamente enfraquecida, que recebe do governo o RMI – Renda Mínima de Inserção (*Revenu Minimum d’Insertion*), no intuito de apoiar sua iniciação ou retomada profissional.

Apenas um indicador é superior ao da conjuntura lionesa: a taxa de delinquência (Landrin, 2005).

O bairro Armstrong: descrição

Situado no centro do conjunto habitacional e estruturado por duas grandes avenidas (Av. Jean Cagne e Av. 8 de maio de 1985), Armstrong é um bairro residencial, composto por apartamentos em regime de locação social (figura 5). Ele é beneficiado pela proximidade de alguns equipamentos públicos, como a sala de festas municipal, o ginásio Cossec e o grupo escolar Paul Langevin.

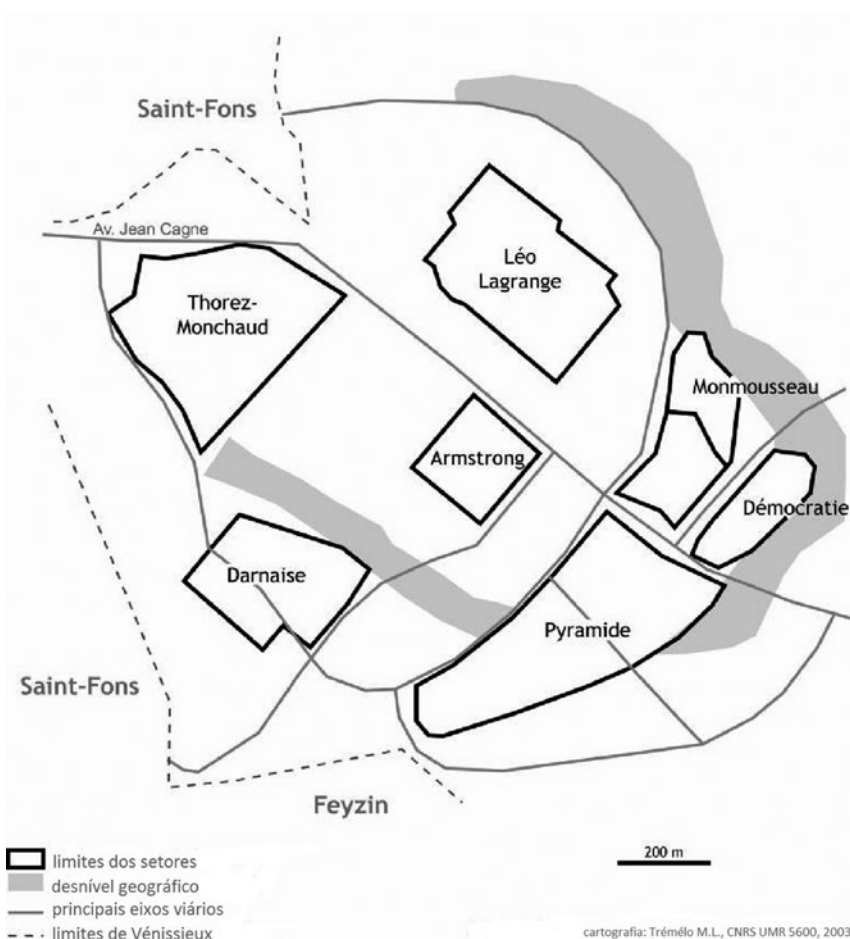


Fig. 5. Localização do bairro Armstrong, no *grand ensemble* Les Minguettes.

O bairro Armstrong é originalmente composto por cinco lâminas de três pavimentos (tipo R+3) e de três torres com onze pavimentos (tipo R+11). Em sua antiga configuração espacial, as torres ocupam a área central e as lâminas, dispostas nas quatro extremidades do setor, voltam-se para seu centro, tornando o bairro um dos setores mais “fechados” do *grand ensemble* (cf. *supra*, figura 3, configuração de “antes”). À exceção das torres centrais, hoje desaparecidas¹⁴, os edifícios desta área encontram-se, no momento em que se inicia a política de renovação urbana, em estado físico relativamente bom.

Compostos de pequenas praças e de alguns campos de esporte, os espaços públicos deste bairro encontram-se, em contrapartida, em péssimo estado, atestando uma falta de manutenção evidente. O mobiliário urbano é quase inexistente e o revestimento das calçadas, degradado. Pode-se dizer o mesmo dos espaços recreativos destinados às crianças, mesmo se uma parte destes dispositivos é rodeada por uma vegetação abundante. A situação dos espaços livres localizados entre os prédios é igualmente desastrosa: em situação de quase abandono (figura 6), pode-se encontrar nestas áreas pedaços de madeira, vidro e outros tipos de resíduos sólidos pelo chão. Ainda, “as distâncias são longas e a área edificada, dispersa no espaço” (Eftenie, 2004:38.). A conjuntura acima descrita é resultado de anos de “canteiro”, uma vez que o bairro é objeto de transformações urbanas profundas desde 2004, quando o GPV é implementado. Apesar das dimensões consideráveis e da vegetação presente em alguns setores, os espaços livres públicos do bairro Armstrong encontram-se degradados e sua relação com a arquitetura do entorno, praticamente negada. Concebidos como “lucro espacial” resultante do ordenamento espacial setorizado e emergencial dos anos 1960 e não como setores de valor e função afirmada (Piron, 1997:8), estas áreas configuram-se como verdadeiros “resíduos espaciais”. Para Grumbach,

a dimensão dos espaços verdes é geralmente percebida como uma qualidade, mas eles também se caracterizam pela falta de legibilidade. (...) A ideia de separação entre espaços públicos e espaços privados é geralmente abstrata; pode-se fazer uso destas imagens, mas

¹⁴ Uma operação de demolição destrói, em 2004, as três torres centrais do bairro.

a fraca definição do estatuto dos espaços torna impossível qualquer descrição precisa dos mesmos (Grumbach, 2003:A04).



Fig. 6. Estado de abandono dos espaços públicos (Armstrong). (Fonte: Eftenie, 2004)

Com efeito, a falta de legibilidade da qual os espaços públicos dos grandes conjuntos habitacionais são acusados é comumente atribuída à complexidade da repartição espacial e dos limites de ocupação do solo. O projeto de requalificação dos espaços públicos da Darnaise, proposto por Alexandre Chemetoff no final dos anos 1990, pode ser citado como um exemplo de tentativa de redefinição dos espaços e de seus usos no intuito de esclarecer o estatuto dos espaços a partir notadamente de uma trama viária hierarquizada (Faure, 1996:102).

A renovação urbana do grand ensemble Les Minguettes

O processo de renovação urbana do grande conjunto habitacional *Les Minguettes*, assim como as condições de evolução deste setor foram inicialmente definidos pelo arquiteto e urbanista Antoine Grumbach, dentro do âmbito do GPV. Em seu diagnóstico, Grumbach (2003) atesta que o papel tradicionalmente estruturante dos espaços públicos do *grand ensemble* foi destruído pelo *continuum* público provocado pela “supressão dos dispositivos de separação entre os espaços públicos e privativos”. O arquiteto afirma ainda que o “espaço perdeu seus limites na descontinuidade das áreas edificadas, alimentada por sua vez pela homogeneização do espaço público” (*id.*, p. B01). Na elaboração da proposta de re-ordenamento urbano, Grumbach e sua equipe partem do princípio segundo o qual a recomposição dos usos do solo pode levar à mutação das ocupações dos lotes e afirmam neste sentido que “as operações de demolição-reconstrução, associadas ao reforço da rede viária, poderão remediar à introversão e ao enclave dos bairros”, permitindo

assim “um retorno à normalidade urbana de desenvolvimento” (*ibid.*). Segundo o urbanista, trata-se finalmente de disposições a partir das quais o processo de renovação e de transformação pode ser iniciado.

AS PRINCIPAIS DIRETRIZES DE PROJETO PARA O BAIRRO ARMSTRONG

As ações engajadas pela renovação urbana e pensadas para o setor Armstrong atingem as áreas externas, mas também suas edificações. Com o objetivo de “permitir a abertura do bairro, uma perspectiva sobre o novo centro comercial Vénissy”, mas também no intuito de “diversificar a oferta de habitações” (Grumbach, 2003:D07), são previstas ações de demolição e reconstrução de unidades habitacionais, assim como de reabilitação do espaço edificado existente e requalificação dos jardins térreos, empreendidas através do processo de residencialização do bairro.

Os espaços públicos são, dentro deste projeto, largamente solicitados. De fato, prevê-se (figura 7):

- uma nova trama viária, através do restabelecimento da Rua Armstrong e da abertura de uma nova rua que cruza o bairro em seu eixo Nordeste/Sudeste e que se prolonga por Vénissy (na ideia de estabelecer uma ligação direta entre dois sub-setores do bairro);
- a reabilitação de outras ruas e travessas;
- o “reordenamento de todos os espaços externos”, tais quais “as ruas, calçadas, estacionamentos, espaços pedestres, árvores, áreas de playground para crianças” (Grand Lyon, 2003:10);
- a criação de um espaço coletivo para os jovens do bairro.

“Por uma preocupação de coerência em termos de planejamento urbano, de domínio dos diferentes cronogramas e imprevistos técnicos”, e mediante “assinatura de uma convenção pública de projeto urbano com um único operador”, define-se ainda a Comunidade Urbana de Lyon¹⁵ como promotora do conjunto das operações de recomposição dos espaços públicos e coletivos do bairro Armstrong (trama viária, passagens para pedestres, praças e jardins públicos)” (Grand Lyon, 2001:3).

¹⁵ *Communauté Urbaine de Lyon*, expressão empregada na época para definir a grande Lyon.

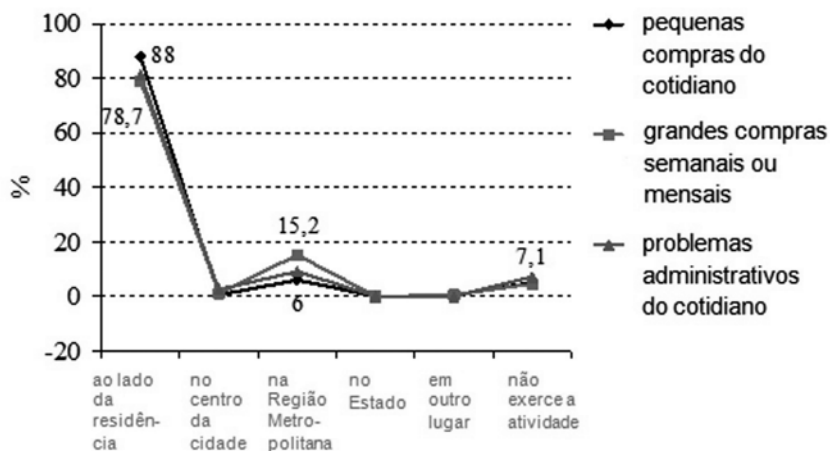


Fig. 7. Configuração espacial proposta para o bairro Armstrong (Les Minguettes). (Fonte: Grumbach, 2003)

A amostragem ora apresentada das ações desenvolvidas pela política de renovação urbana do bairro Armstrong confirma a importância dos espaços públicos no processo de transformação urbana desejado para essas áreas ditas sensíveis. Idealizadas por equipes de arquitetos, urbanistas e paisagistas, essas operações compreendem uma diversidade de intervenções que concernem aos espaços públicos: retomadas e aberturas de novas vias; redefinições espaciais através de tratamentos, requalificações e recomposições paisagísticas; criação de parques de estacionamento e de novos caminhos, praças e jardins; reorganização dos espaços nas áreas térreas semi-privatizadas etc. Geralmente programadas dentro do processo de residencialização dos bairros, estas operações urbanísticas deixam entrever, nas entrelinhas dos projetos, a expectativa de se atingir, no ato da fabricação, uma mudança de conduta no espaço e possível *remissão social*. Desta disposição a produzir instrumentos concebidos enquanto instrumentos coercitivos, capazes de alertar os usuários sobre os usos e atividades esperados, resultariam entretanto espaços públicos urbanos “hiper-programados” e “hiper-distintos funcionalmente” (Trigueiro, 2008):

pode-se observar uma aptidão à hiper-programação dos componentes do espaço público. Uma mesma praça oferece uma variedade de

equipamentos e de dispositivos espaciais previstos para acomodar uma diversidade de usos e de atividades [...]. Percebe-se a tendência a designar áreas precisas para o desenvolvimento de atividades precisas [...], separando os públicos e atribuindo, para cada segmento, um território distinto (Germain, 2002, p. 28).

Diante da ação transformadora promovida pela política de renovação urbana e da mudança radical que conhecem os grandes conjuntos habitacionais franceses, representada mais particularmente aqui pelo caso do bairro Armstrong, convém compreender as disposições sociais existentes no setor estudado. Como se comportam os públicos urbanos a quem esta produção urbanística é direcionada? O que diz o grau de comprometimento da população com os espaços públicos? Como se desenvolvem as principais práticas sociais no bairro? *Quid* da coesão social? As informações relativas às transformações do espaço público urbano serão neste momento confrontadas aos dados sociais produzidos pelas enquetes RESTATE e HVU.

PACIFICAÇÃO E HIPER-PROGRAMAÇÃO ESPACIAIS: A INEFICÁCIA EM SOCIABILIDADE URBANA

Os questionários RESTATE e HVU, utilizados dentre as técnicas de investigação, comportam variáveis que podem esclarecer diretamente as questões supracitadas, fomentando um paralelo entre as situações urbanas projetadas e os estados da atividade social observados. De fato, as investigações mostram que os instrumentos da esfera privada (residências, essencialmente) e da esfera pública (espaços exteriores ou lugares públicos) são investidos de modo bastante similar para os tipos de encontros dos entrevistados (com membros de família, vizinhos, colegas, membros de associações ou outros – figura 8).

A investigação indica também que os lugares de culto, de cultura, os lugares do convívio social ou ainda as associações são majoritariamente rejeitados pelos entrevistados no momento em que estes procuram fazer novas amizades. Este último resultado remete às informações publicadas em 2004 pela Delegação Interministerial da

Cidade (DIV)¹⁶, com base na pesquisa “Vida de bairro”. Segundo o documento, os equipamentos urbanos recreativos e sócio-culturais são pouco frequentados pelos habitantes das periferias ZUP, no entanto largamente equipadas em estruturas deste tipo; “em ZUS¹⁷, 90% das pessoas que dispõem de uma instalação pública esportiva no bairro não a utilizaram ao longo dos últimos anos; 93% não frequentaram o centro sócio-cultural ou os locais associativos do tipo *maison de quartier*” (DIV, 2004, p. 101).

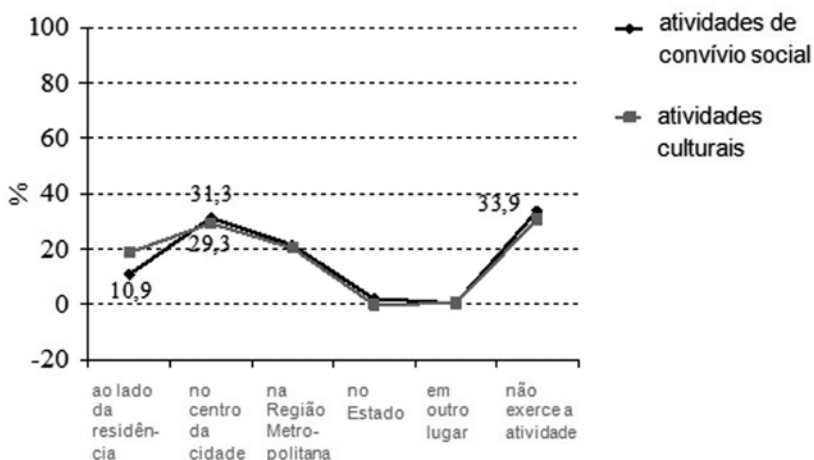


Fig. 8. Gráficos representando as práticas sociais da população, por categoria de relações: à esquerda, percentual de encontros realizados em casa (pelo menos uma vez por mês); à direita, percentual de encontros em áreas externas e lugares públicos (pelo menos uma vez por mês).

Relacionado à “reserva” majoritariamente manifestada pela população venissiana quando questionada sobre os atos de vandalismo no espaço público e sobre a mobilização destes equipamentos, este resultado pode indicar a existência do efeito “intimidante” de tal sentimento e aponta para os impactos do mesmo sobre a utilização dos instrumentos materializados do urbano e as práticas sociais urbanas ali desenvolvidas. Pode-se afirmar que os espaços públicos analisados no bairro são objeto

¹⁶ Do francês *Délégation Interministérielle à la Ville*.

¹⁷ Zonas Urbanas Sensíveis – ZUS (*Zones Urbaines Sensibles*).

de usos finalmente pouco intensos e que estes usos só tendem a aumentar à medida que as relações elaboradas no seio da esfera privada diminuem.

Os argumentos adiantados por Roz (*apud* Hatzfeld, 2006) corroboram esta última indicação. Segundo o arquiteto, o fato do grande conjunto habitacional Les Minguettes ser o quarto espaço verde da aglomeração lionesa não o preserva de ser um território “sem usos”: “trata-se de uma bela paisagem [...] mas ninguém sente a necessidade de usufruir desta área” (*id.*, p.33). A avaliação positiva feita por boa parte dos entrevistados a respeito dos espaços públicos do setor definitivamente não garante a intensa utilização dos mesmos, os quais são certamente percebidos pela população como sendo agradáveis, mas pouco estimulantes ao desenvolvimento de suas atividades de socialização urbana.

A enquete HVU coloca em evidência outra série de constatações. As atividades sociais coletivas quotidianas se desenvolvem essencialmente no seio do bairro (figura 9). No que concerne às atividades de convivência social, o grande conjunto habitacional é visivelmente abandonado em prol da utilização do centro da cidade. É também prioritariamente no centro da cidade que se desenvolve grande parte das atividades culturais dos venissianos, e uma parte importante dos entrevistados nega o exercício de qualquer atividade convivencial ou cultural dentro do *grand ensemble*.



Fig. 9. Gráficos representando os lugares das práticas sociais da população: à esquerda, lugares das pequenas e grandes compras, questões administrativas quotidianas; à direita, lugares das atividades de convivência social e culturais.

Segundo o Observatório Nacional das Zonas Urbanas Sensíveis, o contexto financeiramente difícil das famílias que habitam essas áreas está na origem de tal privação. De fato, o regime econômico constitui um fator determinante no consumo urbano e seu caráter restritivo pode dificultar a integração urbana das populações e até limitar seu acesso à urbanidade. No entanto, as limitações desta ordem não constituem a única causa destas restrições. Ao observar os dados provenientes da enquête HVU, a falta de equipamentos apropriados ao desenvolvimento destas atividades também deve ser considerada: mais da metade dos entrevistados em Vénissieux estima que o bairro é sub-equipado em restaurantes e aproximadamente 30% sinaliza para a falta de bistrôs e cafés (figura 10).

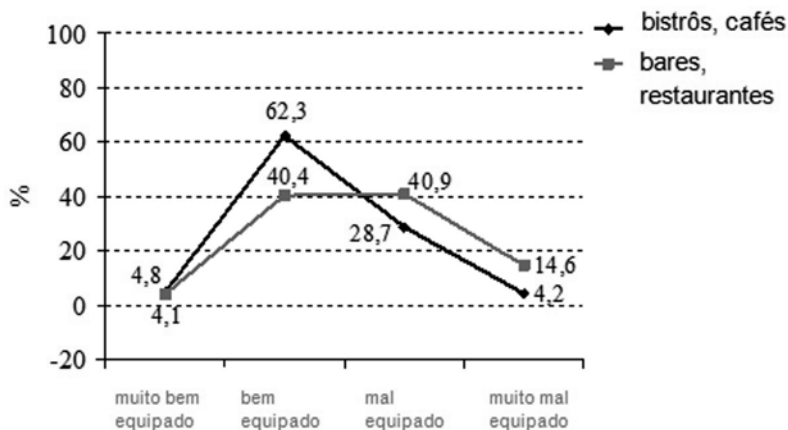


Fig. 10. Gráficos representando as práticas sociais da população: à esquerda, atividades de lazer e físicas organizadas e atividades em sítios naturais não organizadas; à direita, nível de equipamento do bairro: bares, bistrôs, cafés e restaurantes.

Pouco equipado em dispositivos técnicos e espaciais que favoreceriam o encontro e a convivencialidade urbana, o grande conjunto habitacional Les Minguettes é em contrapartida largamente equipado em estruturas escolares, comerciais do tipo alimentícias e em estruturas administrativas de uso cotidiano, tais quais as agências postais e as diversas sedes dos serviços municipais (figura 11). Por fim, observa-se um desequilíbrio entre a oferta abundante em termos de equipamentos urbanos do cotidiano (sedes administrativas, comércio, serviços)

e a falta de instrumentos que favoreceriam a convivência social e as socializações urbanas. De fato, a ausência de atividades conviviais parece claramente associada ao baixo índice de equipamento do bairro em termos de bares, restaurantes etc., mas também à baixa renda dos habitantes. A prática pouco expressiva das atividades ao ar livre é igualmente uma informação reveladora, considerando o fato de que Les Minuettes é amplamente equipado em espaços verdes e que estes espaços são alvo de apreciações globalmente positivas por parte dos entrevistados. Ao confirmar que, apesar de certa qualidade ambiental, os espaços públicos permanecem subutilizados, os dados desta pesquisa revelam a rejeição por parte da população em frequentar os espaços externos e os lugares públicos não apenas durante os encontros familiares e entre amigos, mas também na realização de atividades coletivas ao ar livre.

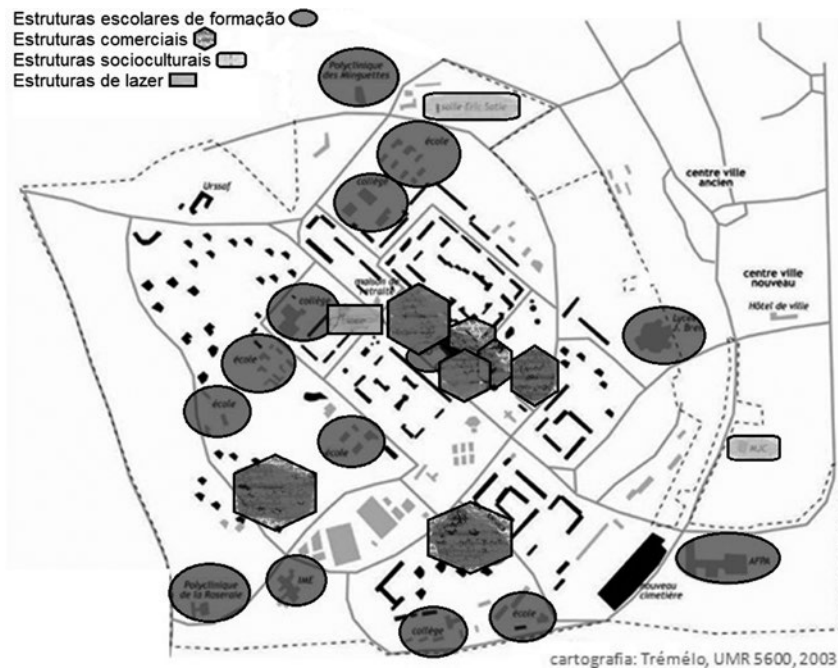


Fig. 11. Localização dos equipamentos urbanos no *grand ensemble* Les Minuettes: desequilíbrio.

Correlacionados, todos estes resultados e, mais particularmente, a preferência nitidamente manifestada pelos entrevistados pelos instrumentos da esfera privada em suas socializações principais, dão lugar a

um conjunto de reflexões. Primeiramente, esses resultados permitem questionar as condições da convivência urbana que os lugares públicos em geral e os espaços públicos em particular asseguram aos habitantes do *grand ensemble*. Em seguida, permitem a elaboração de conjecturas segundo as quais a qualidade espacial proposta para os dispositivos técnicos não garantiria a mobilização dos mesmos por parte da população, nem muito menos a construção de uma urbanidade válida para o bairro; em outros termos, a qualidade espacial, no entanto fundamental, não seria suficiente para contrabalancear o desolamento social e permitir aos habitantes do conjunto habitacional o pleno desenvolvimento da urbanidade. O critério de urbanidade, mais do que a qualidade da habitação, e mais do que a qualidade espacial dos instrumentos urbanos projetados, apareceria assim como uma condição necessária ao bem-estar da população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O papel de importância que assumem os espaços públicos na renovação urbana do *grand ensemble* Les Minguettes é confirmado, assim como a fraca adequação dos instrumentos do urbano às atividades de socialização dos habitantes. Isto se verifica pelo desequilíbrio entre a oferta abundante, até excessiva, de equipamentos de uso cotidiano e a insuficiência de instrumentos convivenciais, mas não apenas. As deficiências do setor também são insuficientemente levadas em consideração: de fato, as desigualdades sociais, as carências materiais, ou seja, as dificuldades vivenciadas pelas famílias entrevistadas, mas igualmente o contexto “estigmatizante” (Goffman, 1975) e pouco seguro do *grand ensemble* são particularidades apresentadas pelo conjunto habitacional sob a ação pacificadora da renovação urbana, que, associadas, constituem um entrave à elaboração da urbanidade, ou, pelo menos, de uma urbanidade considerada “válida”.

Sobre este aspecto, deve-se colocar que, se algumas tentativas de formalização teórica do conceito de urbanidade remetem a “escalas de civilidade” expressas em maior ou menor grau de acordo com as circunstâncias sócio-espaciais (Joseph, 2002), a acepção do termo enquanto “civilidade do convívio” é tratada por autores que lhe creditam, ao

contrário, uma forte “dimensão ética”. Em seu texto neste livro, Netto propõe o reconhecimento, no conceito de urbanidade, de “modos de civilidade eticamente responsáveis”, invalidando, desta forma, as modalidades de urbanidade que consistem finalmente na mera reprodução do urbano e dos processos sociais decorrentes de socialidades mais hostis. A reflexão sobre a preponderância da dimensão convivencial da urbanidade assume aqui uma natureza controversa, uma vez que, apesar das altas taxas de criminalidade, das “disfunções” cujo teatro é o espaço público urbano (roubo de carros, incivildades etc.) e das constantes e violentas manifestações de revolta social, as enquetes realizadas no conjunto habitacional sinalizam para expressões de solidariedade social entre os habitantes, a partir de “táticas” (De Certeau, 1994) que se desenvolvem na esfera privada (no seio da família e entre amigos), a fim de compensar as carências de um sistema social e associativo considerado ineficaz: com efeito, as relações sociais dependem menos de círculos associativos e/ou organizações governamentais do que de redes de solidariedade “paliativas” livremente elaboradas no seio das comunidades. Os dados aqui explorados parecem, antes, apontar para a existência de “relações” e “interações” que seriam fruto de uma equação certamente desequilibrada, mas não menos legítima, entre *disposições sociais* e *dispositivos técnicos e espaciais do urbano*; retomando os termos de Rheingantz, de uma urbanidade que seria produzida nas relações entre “humanos” e “não-humanos”, embora não sancionada pelos fabricantes, pois distante de suas expectativas de pacificação urbana e, em última instância, de remissão social.

Os resultados apontam ainda que estas expectativas dos fabricantes a respeito dos espaços públicos produzidos pela renovação urbana e do seu papel preponderante no restabelecimento da coesão social constituem um profundo equívoco. As modalidades urbanísticas empreendidas pela residencialização do bairro Armstrong servem aqui de ilustração: com efeito, os projetos, concebidos sob o postulado do melhoramento urbano e da possibilidade de restituição das condições de solidariedade social, negam a complexidade das atividades sociais urbanas em benefício de uma fragmentação física e funcional dos espaços. Fundamentado na recomposição das quadras modernas em formas urbanas tradicionais, este partido urbanístico introduz o bairro estudado em um processo de evolução do tipo morfológica que parece

se inspirar largamente no modelo haussmanniano de cidade. Este paralelo, assumidamente arriscado, não é sem consequências, uma vez que remete à renovação urbana de Paris, empreendida por Haussmann na segunda metade do século XIX e, portanto, a lógicas de planificação e concepção urbanas tecnocráticas e largamente criticadas. Este paralelo indica igualmente o desejo, implicitamente identificado nestas políticas, de promover um retorno a formas urbanas mais tradicionais, a solidariedades mais primárias e coesas, em outros termos, a uma urbanidade “legitimada” pelos fabricantes.

No entanto, na cidade entendida como lugar do encontro entre diferentes e desconhecidos (Lefebvre, 1968; Sennett, 1979), a coesão social é objetivada e corresponde ao funcionamento dos bens presentes em meio urbano e disponíveis a públicos urbanos que estejam indistintamente aptos a usufruir dos mesmos. Esta objetivação da solidariedade social é em parte responsável pelo processo de individuação e de autonomia urbana que torna possível a urbanidade. A este respeito, duas colocações merecem destaque. Primeiramente, ao transformar e alterar os usos do espaço público urbano esperando instaurar condições suficientemente favoráveis ao retorno da “normalidade urbana”, os fabricantes “erram de alvo” e produzem espaços excessivamente especializados e fragmentados em múltiplas funções. Esta hiper-programação acontece em detrimento das práticas sociais urbanas consideradas secundárias, pois menos “visíveis”: *flâner*, olhar, deambular sem objetivo preciso são exemplos de atividades menosprezadas neste quadro de hiper-programação, mas que são, no entanto, fundamentais ao desenvolvimento das sociabilidades urbanas (Germain, 2002). Imprescindíveis para a elaboração da urbanidade, as sociabilidades urbanas se alimentam do “acaso” inerente à atividade social urbana não programada, da experiência da diversidade, do aprendizado da tolerância, em suma, do conflito social que o espaço público tem a capacidade de promover. São estes ajustes realizados quotidianamente que fazem a complexidade e riqueza do espaço público e que os fabricantes tentam, de maneira equivocada e contraproducente, antecipar. Por fim, pode-se afirmar que a lógica de concepção urbanística que introduz no espaço urbano instrumentos coercitivos e pacificadores, notadamente em áreas da cidade em dificuldade e que reúnem características particularmente “descreditaantes” (Goffman, 1975), desconsi-

derando, contudo, as deficiências em termos de disposições sociais e as limitações em matéria de urbanidade, tendem a produzir espaços públicos “hiper-significantes” (Vareilles, 2006) e potencialmente ineficazes em matéria de sociabilidade urbana, pois incapazes de assegurar plenamente sua função social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BORLANDI, M.; BOUDON, R.; CHERKAOUI, M.; VALADE, B. (dir.). *Dictionnaire de la pensée sociologique*. Paris: Presses Universitaires de France, 2005. 758 p.
- CERTEAU M. *L'invention du quotidien*. Paris: Gallimard, “Folioessai”, 1994. 350 p.
- CHABERT H. (dir.). *Espaces publics, espaces de vie... Les réponses lyonnaises*. Lyon: Editions du Parc - Editions Horvath, 1993. 83 p.
- CHARBONNEAU, J.-P. Ménager toute la ville. *Urbanisme*, n.346 [Espace(s) public(s)], jan/fev 2006. pp.43-45.
- CHIGNIER-RIBOULON, F. *L'intégration des Franco-maghrébins*. Paris: L'Harmattan, 1999. 448 p.
- DONZELOT, J. *Faire Société. La politique de la ville aux Etats-Unis et en France*. Paris: Editions du Seuil, La couleur des idées, 2001. 362 p.
- _____. *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues?*. Paris: Editions du Seuil, La couleur des idées, 2006. 185 p.
- DURKHEIM E. *De la division du travail social*. Paris: Presses Universitaires de France, Quadrige, 6^{ème} édition, e2004. 416 p. (1^a edição: 1930)
- EFTENIE V. Pratiques et usages de l'espace public dans les quartiers d'habitat social. Observations sur les pratiques et les usages des espaces publics dans les quartiers lyonnais: les Semailles à Rillieux-la-Pape et Armstrong aux Minguettes. Relatório de estágio, dir. Marcele Trigueiro. Lyon: INSA de Lyon, 2004. 56 p.
- FAURE A. *Entre les tours et les barres. Restructurer les espaces publics des grands ensembles*. Lyon: CERTU, 1996. 205 p.
- GARNIER J.-P.; GOLDSCHMIDT, D. *La comédie urbaine ou la cité sans classe*. Paris: François Maspero, 1978. 334 p.
- GERMAIN A. La redécouverte de l'espace public : regards d'architectes et de sociologues. In: TOMAS F. (dir.). *Espaces publics, architecture et*

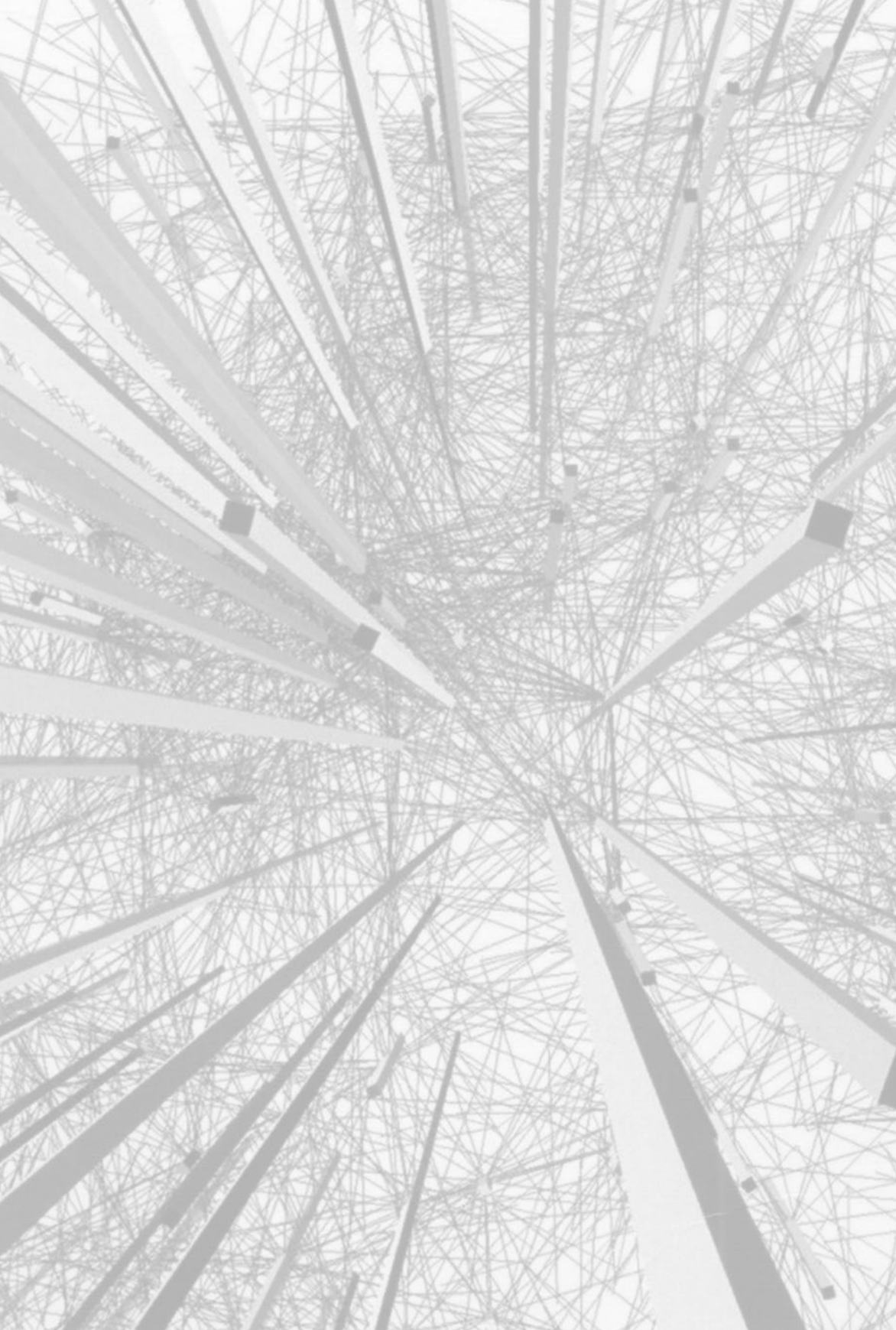
- urbanité de part et d'autre de l'Atlantique*. Saint-Étienne: Publications de l'université de Saint-Étienne, 2002. pp. 25-31.
- GOFFMAN, E. *Stigmate. Les usages sociaux des handicaps*. Paris: Les Editions de Minuit, Le sens commun, 1975. 176 p. (1^a edição: 1963)
- GRAND LYON COMMUNAUTE URBAINE. *Ilot du Cerisier. Aménagement des espaces extérieurs: programme*. Lyon: Communauté urbaine Grand Lyon, Service Développement social urbain, Maîtrise d'oeuvre d'infrastructures et d'espaces urbains, juin 2003. 7 p.
- GRUMBACH, A. *Cahier des charges général*. GPV Vénissieux: Les Minuettes. Lyon: Etat/Grand Lyon/Ville de Vénissieux, Grumbach, Antoine & Associés (Architecture, Urbanisme, Paysage), 2003. 35 p.
- HATZFELD, H. (dir.). *Les espaces libres, atouts des grands ensembles*. Lyon: CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, "aménagement et urbanisme", 2006. 141 p.
- HOLANDA, F. (org.). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: Pro Editores, 2003.
- JOSEPH, I. *Espace public, urbanité, citoyenneté*. In: JOLE, M. (dir.). *Espaces publics et cultures urbaines. Actes du séminaire du CIFP de Paris 2000-2001-2002*. Lyon: CERTU, Débats. Aménagement et Urbanisme, 2002. pp. 33-42.
- LATOUR, B. *Politiques de la nature. Comment faire entrer les sciences en démocratie*. Paris: Éd. La Découverte, 2004. 390 p.
- LEFEBVRE, H. *Le droit à la ville*. Paris: Éd. Anthropos, "points", e1986. 284 p.
- LEGRAND, C. *Le logement populaire et social en Lyonnais 1848-2000*. Lyon: Edition aux Arts, 2002. 486 p.
- PAQUOT, T. Editorial. *Urbanisme*, n.346 [Espace(s) public(s)], jan/fev 2006. pp. 41-42.
- PIRON, O. Préface. In: PICON-LEFEBVRE, V. (dir.). *Les espaces publics modernes. Situations et propositions*. Paris: Groupe Moniteur, "Architextes", 1997. pp. 8-9.
- PORNON, C. *Colonisation d'une place vide: Terreaux*. Lyon: Aléas Editeur, 1996. 180 p.
- RAYMOND, H. *L'architecture, les aventures spatiales de la raison*. Paris: Ed. CCI, "Alors", 1984. 293 p.

- SENNETT, R. *Les tyrannies de l'intimité*. Paris: Editions du Seuil, "La couleur des idées", e1979. 282 p.
- STEBE, J.-M. *La médiation dans les banlieues sensibles*. Paris: Presses Universitaires de France, "Le lien social?", 2005. 127 p.
- TOUSSAINT, J.-Y.; ZIMMERMANN, M. L'espace public comme pratique d'aménagement. In: TOUSSAINT, J.-Y.; ZIMMERMANN, M. (dir.). *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, "sciences appliquées de l'INSA de Lyon", 2001. pp. 5-15.
- TOUSSAINT, J.-Y. Projets et usages urbains. Fabriquer et utiliser les dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain. Habilitation à diriger des recherches, sob a coordenação de Yves Grafmeyer. Lyon: Université Lumière Lyon 2, INSA de Lyon, 2003. 263 p.
- TRIGUEIRO, M. A. M. Éléments pour une prise en compte du rôle des espaces publics dans les grands ensembles. Les cas lyonnais de la Ville Nouvelle et des Minguettes. Thèse en Géographie, Aménagement et Urbanisme, sob a coordenação de Monique Zimmermann e Nicole Commerçon. Lyon: INSA de Lyon, 2008. 443 p.
- VAREILLES, S. Les dispositifs de concertation des espaces publics lyonnais. Éléments pour l'analyse du rôle de la concertation des publics urbains dans la fabrication de la ville. Thèse en Géographie, Aménagement et Urbanisme, sob a coordenação de Jean-Yves Toussaint e Monique Zimmermann. Lyon: INSA de Lyon, 2006. 307 p.
- VILLE DE VÉNISSIEUX. Convention particulière de la Ville de Vénissieux du Contrat de ville de l'agglomération lyonnaise 2000-2006, Grand Projet de Ville. Lyon: Ville de Vénissieux, novembre 2000, 57 p.
- WEINBERG, A. Lien social. Crise et recomposition. *Sciences Humaines*, Hors série n.34 (Les grandes questions de notre temps), set/out/nov 2001. pp. 58-61.
- WORMS, J.-P. L'intégration à la française. *Sciences Humaines*, Hors série n.13 (Le lien social en crise?), mai/juin 1996. pp. 28-30.

Suporte eletrônico

- BEDARIDA, C. La banlieue, loin du rap et des clichés. *Le Monde*. Paris, 6 dez. 2005.

- DÉLÉGATION INTERMINISTÉRIELLE À LA VILLE. *Observatoire national des zones urbaines sensibles*. Paris: Les Editions de la DIV, novembre 2004. 525 p.
- DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME DE L'HABITAT ET DE LA CONSTRUCTION. *La résidentialisation: quelle approche pour les DDE? Actes du séminaire du 16 janvier 2002*. Paris: DGUHC, septembre de 2002. 38 p.
- GRAND LYON COMMUNAUTÉ URBAINE. *Plan de Mandat 2001-2007*. Lyon: Grand Lyon Communauté Urbaine, 12 de novembre de 2001. 69 p.
- LANDRIN, S. La troisième ville du Rhône n'est toujours pas sortie du marasme. *Le Monde*. Paris, 28 de septembre de 2005.
- SUEUR, J.-P. Demain la ville. Rapport présenté à Martine Aubry. Ministre de l'emploi et de la solidarité. Tome 1 [en ligne]. Février 1998. 273 p.



IMPRESSÕES DIGITAIS DA URBANIDADE

Romulo Krafta

INTRODUÇÃO

Meu propósito é examinar a validade do enunciado teórico que propõe “uma urbanidade da forma”, um alargamento do conceito tradicional de urbanidade para abranger propriedades e atributos da cidade. Como se sabe, o conceito original situa urbanidade no campo do comportamento, equiparada à civilidade, cortesia, ou seja, comportamento social virtuoso, próprio de *urbanitas* educados. A ampliação do conceito envolveria admitir o ambiente urbano como parte integrante e influente nas relações entre pessoas, ou até mesmo como expressão autônoma de urbanidade. Para levar a cabo meu intento pretendo realizar operações lógicas a partir dos conceitos existentes e suas combinações, de maneira a explorar possibilidades de extrair elementos pertencentes simultaneamente ao universo da forma urbana e do comportamento social urbano.

A definição original de urbanidade envolve juízo de valor (cortesia e civilidade são expressões ligadas a um comportamento virtuoso, socialmente desejável) e, como tal, admite variações no espaço e no tempo. Urbanidade, ao mesmo tempo *evoluiria* com o tempo, permitindo que uma mesma sociedade considere diferentes padrões de virtuosismo quanto ao comportamento de seus membros, e se *diversificaria* no espaço, permitindo que num determinado momento, certos comportamentos sejam considerados virtuosos em alguns lugares e não em outros. Qualquer que seja o código de comportamento considerado aceitável, urbanidade envolve algum tipo de comunicação entre pessoas, seja por interlocução direta, seja por interação indireta. No primeiro caso, a urbanidade seria expressa na forma socialmente aceitável de uma pessoa tratar outra, no segundo caso ela estaria implícita no comportamento individual de uma

pessoa na presença de outras, que testemunham esse comportamento e o legitimam. Mais adiante vou argumentar que essa interação indireta à presença de outros também pode ser deslocada no tempo, quando então constituiria uma evidência interessante de urbanidade dos lugares. Esta forma peculiar de expressão de urbanidade, que vou chamar de *urbanidade da forma*, constituirá o tema principal deste trabalho.

MEDIDAS DE URBANIDADE

A noção de comportamento socialmente aceitável envolve algum tipo de diferenciação para o inaceitável, e as diversas situações ambíguas entre esses extremos. Isso poderia ser tratado de diferentes formas, como por exemplo, uma *escala de valores*, um ou mais *cortes* definindo limites entre aceitável e inaceitável, ou, na forma mais simples, assumindo que um *padrão de comportamento* verificável é a expressão local e temporal de urbanidade da sociedade que o pratica e que eventuais desvios são simplesmente desconsiderados.

A primeira alternativa envolve uma escala de virtude, por assim dizer, já que cada situação demanda uma medida, seja qualitativa ou quantitativa, da urbanidade dos indivíduos presentes num determinado lugar e momento. Essa medida envolve parâmetros próprios de cada lugar e cada tempo, o que torna o procedimento dependente de um *adocismo* pouco confiável como referência genérica, embora ‘por dentro’, ou seja, em situações empíricas específicas, essa referência possa ser clara.

A segunda alternativa para estabelecer fronteira entre o virtuoso e o vicioso, na verdade, é um caso de *fuzzy set*, um procedimento para verificar o grau de pertencimento de uma ação qualquer a um tipo de ação considerada padrão de urbanidade. A dificuldade desse procedimento pode ser avaliada pela quantidade de ações de urbanidade típicas, por exemplo, dos ingleses (ilustrado em Fox, 2005), conforme as circunstâncias: a) evitar obstruir o deslocamento de outros, em situações de grande impessoalidade, b) sinalizar o reconhecimento genérico, c) sinalizar o reconhecimento individual, d) cumprimentar, e) cumprimentar e trocar comentários sobre as condições do tempo (situação de menor impessoalidade). Podem ser as mesmas pessoas que, entretanto, desenvolvem diferentes padrões de interação conforme a situação. Qualquer

uma delas no lugar e no momento errados deixam de ser virtuosas e podem cruzar a fronteira do vício.

A terceira alternativa, mais inclusiva e próxima do senso comum, pressupõe que todo mundo, em princípio, age segundo regras aceitáveis de comportamento, salvo exceções. Por esse caminho, a mensuração da urbanidade deixa de ser qualitativa – boa ou má (a urbanidade não é boa nem má, ela simplesmente é), presente ou ausente (sempre está presente), quantitativa (manifesta-se por padrões diferenciados, e não por diferentes graus ou intensidades), ou mesmo pela simples presença ou ausência (sempre está presente, mesmo quando não há pessoas), já que o padrão de comportamento verificado em cada lugar é em si a manifestação de urbanidade própria do lugar, nem mais nem menos.

Passando a navalha de Ockham, esta seria a melhor medida; entretanto, ainda assim essa simplicidade encerra complicações. Haverá, obviamente, diferentes tipos ou padrões de urbanidade. Isso evidentemente não elimina a possibilidade de cada indivíduo, particularmente arquitetos, desenvolver preferências quanto a esses tipos e padrões, colocando-os em escalas ou rankings que incluem tanto padrões verificados quanto imaginados. Não é minha intenção perseverar nesse caminho, visto que me depararia inexoravelmente com outras escalas e outros rankings, cuja defesa, assim como as que eu organizaria, dependeria de uma ideologia de suporte. Prefiro, em vez disso, explorar as relações entre diferentes tipos de urbanidade e seus contextos urbanos, na perspectiva de cumprir a tarefa proposta, sem em nenhum momento diminuir ou anular a relevância que as preferências podem ter, particularmente para arquitetos, no desenho e planejamento urbano.

TIPOS DE URBANIDADE

Visto que a urbanidade tradicional, verificada no âmbito das relações entre pessoas, é a que menos interessa aqui, mesmo que dela tenha derivado uma noção instrumental capaz de ser aplicada em outras situações, cabe examinar justamente a extensão dessa noção para abranger, de alguma maneira, a forma e o espaço urbanos. Três situações são então identificadas: (a) a já citada possível influência da forma urbana na interação entre indivíduos; (b) a interação entre indivíduos isolados e os lu-

gares, na presença e testemunho direto ou indireto de outros indivíduos; e (c) a forma urbana tomada como manifestação de um comportamento social, petrificado, por assim dizer.

O *primeiro caso* sugere, primeiro, um determinismo espacial, por meio do qual se estabeleceria uma cadeia de eventos que culmina com manifestações de urbanidade, mas que teria como um ou mais elos a condição material e espacial dos lugares. Em segunda instância é possível supor o relaxamento da condição de determinismo, quando as particularidades dos lugares funcionariam como facilitadores, ou encorajadores de urbanidade. De qualquer maneira, a urbanidade referida ainda é a tradicional, realizada através da interação direta entre indivíduos, para a qual o lugar agiria simplesmente como suporte e facilitador.

O *segundo caso* envolve interação indireta, aquela em que os indivíduos assumem estar sendo observados por outros no seu comportamento em relação aos lugares; envolveria o uso socialmente adequado dos lugares. Isto decorre do fato de que, mesmo não havendo comunicação direta entre indivíduos, as diversas formas de cada um desenvolver sua prática particular no interior da cidade, na presença de outros, ou mesmo na possibilidade da presença de outros, pressupõe um padrão comportamental que inclui a maneira de vestir, de andar e, evidentemente, de usar a cidade, visto como expressão de urbanidade.

O *terceiro caso*, também de interação indireta, implica o desempenho de comportamentos socialmente aceitáveis de produção / transformação dos lugares. Difere da anterior por admitir um lapso de tempo entre os indivíduos que interagem num espaço, e ainda por admitir que a ação de cada indivíduo seja de transformação do espaço, ao invés do simples uso (a expressão de cada indivíduo está contida na sua ação de transformação do lugar). A comunicação aqui, diferente do primeiro caso, que usa a linguagem, e do segundo, a imagem, usa os objetos urbanos.

AFERIÇÃO DA URBANIDADE

Visto que urbanidade é interação entre pessoas, seja direta absoluta, direta facilitada pelo espaço urbano, indireta no espaço urbano ou ainda indireta através do espaço urbano, sua verificação está inevitavelmente associada a algum tipo de monitoramento e registro de interações, coisa

que não é fácil de ser obtida. Cada situação característica de urbanidade, conforme aqui definido, apresenta uma dificuldade correspondente. Só como exemplo, a urbanidade eventualmente contida na interação direta entre pessoas não pode ser identificada apenas pela presença de pessoas; envolve o uso de gestos e palavras, cujos sentidos precisam ser decodificados e dispostos em uma escala de intensidade (aferição por grau), associados a elementos de referência (aferição por pertencimento) ou classificados por tipos ou padrões (aferição por ocorrência simples). Assim, uma aferição de urbanidade não estaria realizada apenas pela verificação da quantidade de pessoas presentes num determinado lugar, mas envolveria a natureza da interação entre elas, bem como um código de referência para aquele lugar, ou classe de lugar. Apenas para ilustrar o grau de dificuldade disso, pode-se lembrar que mesmo casos clássicos de interação virtuosa entre pessoas, como parar para conversar na calçada, ou andar lentamente abraçado a alguém podem ser registrados como impróprios em situações em que isso obstrua o fluxo intenso de pessoas.

Argumenta-se com frequência que a densidade de pessoas copresentes nos espaços públicos seria um denotador de urbanidade, já que mais gente aumentaria a probabilidade de ocorrência de atos de urbanidade. Assim, lugares centrais teriam mais urbanidade que subúrbios e, logo, uma propriedade espacial associada à urbanidade. Pelo exposto aqui se pode discutir a validade do argumento, considerando que, primeiro, lugares densos desenvolvem um padrão de urbanidade diferente do verificado em lugares menos densos, e isso não representa perda ou ganho de urbanidade. Persiste ainda, para qualquer caso, a possibilidade de atos de urbanidade ocorrer – e são efetivamente comuns – como derivados de dificuldades impostas pelos lugares, o que implicaria em urbanidade apesar dos lugares. O problema aqui é que eventuais manifestações de urbanidade podem ser encorajadas tanto por situações ambientais favoráveis como desfavoráveis, o que introduz uma impossibilidade lógica de associar características espaciais a comportamentos sociais.

Progredindo na lista de tipos de urbanidade, a interação indireta (comportamento na presença de outros) talvez possa ser mais bem flagrada, particularmente com a proliferação de CCTVs nos lugares públicos, mas tanto este quanto o anterior são casos em que a cidade ainda não faz parte; sua introdução só torna as coisas mais complicadas. A

associação de situações espaciais/morfológicas particulares a diferentes tipos ou graus de interação interpessoal é altamente incerta, visto que um mesmo lugar pode sediar uma interação e o seu oposto, o que faz retroceder à questão básica referente aos códigos que interfaceiam pessoas e lugares.

A rigor existe apenas uma situação em que os atributos de uma interação estão (quase) inteiramente disponíveis ao exame, que é a interação congelada, presa nos próprios objetos que compõem o lugar. De fato, a grande maioria das situações urbanas existentes é composta por uma coleção mais ou menos extensa de objetos bi e tridimensionais, produzidos em diferentes tempos por diferentes indivíduos. Cada um, entretanto, é parcialmente definido em função de seus antecessores, constituindo, assim, uma interação entre produtores de objetos deslocados no tempo, porém presentes num mesmo espaço. O exame das características de cada objeto à luz de suas pré-existências pode indicar (assumindo que toda ação de produção pressupõe algum código de urbanidade) como a urbanidade implícita na construção da cidade era entendida no momento de sua produção. Permite inclusive proceder a um achatamento do tempo, na forma do exercício de avaliação da urbanidade de toda a coleção de objetos segundo os critérios de urbanidade de um só tempo (presente), a despeito de terem sido produzidos em tempos diferentes.

O procedimento interativo a que me refiro consiste na inserção de novos objetos urbanos num contexto pré-existente de outros objetos; nessa situação o novo objeto deve necessariamente se relacionar de alguma forma com os pré-existentes, numa interação virtuosa indireta entre pessoas, que dispensa a copresença. Mesmo distantes no tempo, indivíduos estarão dialogando através dos objetos que inserem na manufatura urbana. A semelhança com as ocorrências de urbanidade tradicional – interações casuais, de curta duração e sem conseqüências, voltadas apenas à celebração da virtude –, é quase integral.

Dado que cada nova inserção ocorre deslocada no tempo em relação às anteriores, sua implementação requer uma determinada leitura do discurso até então realizado pelos interlocutores; isso envolve a suspensão do tempo, a compressão de diferentes formas de urbanidade, de diferentes momentos do passado, numa estrutura discursiva única a ser usada como chave para a formulação desse novo acréscimo (Krafta, 1994). Outro componente interessante disso é que a nova inserção não

apenas se pauta pelas chaves locais, mas pode, e frequentemente o faz, se pautar por chaves mais gerais, ou seja, representar a reação do autor a proposições gerais sobre a cidade. A aferição da urbanidade contida em cada lugar fica, assim, associada à possibilidade de se identificar essas diferentes pautas e suas interferências múltiplas, tanto do lugar quanto do mundo da cidade.

IMPRESSÕES DIGITAIS DE URBANIDADE

O quê esperar de uma manufatura urbana construída ao longo de décadas ou mesmo séculos, por sucessivas inserções de novos elementos postos em relação a uma coleção de elementos prévios, originados, tal como este último, de inserções diacrônicas? Sujeitas à *tensão histórica* de que fala Nystuen (1968), cidades vistas desde o ponto de vista de sua morfologia são fenômenos de diversidade, guiadas não apenas pela rápida evolução das demandas da vida social e econômica, mas também pela inovação em materiais, técnicas, linguagens formais etc. Nystuen sugere que a tensão histórica é uma força inerente à cidade, resultante da diferença de velocidade da evolução dos costumes e necessidades (rápida) e das estruturas físicas (lenta), que faz com que todo indivíduo viva literalmente numa cidade que demanda constante adaptação.

Nesse sentido, um pressuposto básico desse tipo de urbanidade material que estou tentando descrever é justamente a presença de objetos de diferentes idades, e, ainda mais, modificados por sucessivas adaptações. Antes disso ainda, poder-se-ia dizer que o primeiro e mais fundamental pressuposto é a existência de objetos urbanos de diferentes autores, dado que a interação entre indivíduos continua valendo. Projetos unitários, de um autor, vistos isoladamente, são por definição destituídos de urbanidade; na verdade são casos raros que, mesmo existindo num determinado momento, estão fadados a adquirir urbanidade por força da evolução.

Meu primeiro pressuposto, agora formulado mais precisamente – “*urbanidade da forma somente está presente quando os diferentes objetos que a compõem derivam de ações de diferentes indivíduos*” – estabelece a aderência desse tipo de urbanidade ao conceito geral de urbanidade, relativo à interação entre indivíduos. Há aqui uma elasticidade a

ser considerada, aquela relativa à grandeza da observação; com efeito, quanto mais local e geograficamente restrita a observação, maior a probabilidade de haver quebra desse pressuposto. Ao contrário, nas maiores grandezas, a presença de mais de um autor é praticamente garantida. Meu segundo pressuposto, cujo enunciado é “*urbanidade da forma está presente quando os diferentes objetos que a compõem são diacrônicos*”, é outra garantia de aderência ao conceito mais geral, em que cada ato de cada agente se reporta a ato ou atos de outro agente¹ e são, assim, sequenciais.

Considerando as situações em que os dois pressupostos fundamentais são atendidos, uma nova condição pode ser imposta: identificar e eliminar, em cada objeto, aquelas expressões protocolares a que eventualmente esteja submetido independentemente da vontade, ou seja, os componentes involuntários da interação de cada indivíduo com outro indivíduo. Imposições à definição de um objeto urbano podem ser normativas, como as eventuais regras rígidas de planos reguladores (pouco frequentes quanto à volumetria, mas muito frequentes quanto à definição de uso), ou legais, como por exemplo, a impossibilidade de construir sobre e acima do espaço público.

Mais uma vez, o objetivo deste terceiro pressuposto, enunciado como “*urbanidade na forma urbana está presente quando a interação entre diferentes objetos ocorre como ato de vontade, portanto fora dos constrangimentos impostos pelos diversos protocolos que regem a produção da cidade*”, aderente ao conceito mais geral, visa tomar urbanidade como uma atitude espontânea de um indivíduo em consideração a outro.

Alcançando uma situação em que cada objeto representa a expressão livre de um indivíduo no contexto de um conjunto de outros com os quais vai interagir, qualquer interface entre diferentes objetos de diferentes autores pode ser considerada manifestação de urbanidade. Entra-se aqui, então, num novo domínio, relativo a identificar diferentes *tipos de urbanidade*, a começar pelos mais simples.

Provavelmente o mais simples de todos, quase caricatural, é aquele em que *o novo objeto se insere segundo as mesmas regras obedecidas pelos*

¹ Veja o capítulo de Netto neste livro sobre as referências entre práticas – referências projetadas e mediadas pelo espaço urbano; veja ainda Netto (2008, 2011) [nota do organizador].

outros, pré-existentes, do seu contexto. A repetição das regras do entorno vão desde o uso de geometria, proporções, ornamentos na edificação, até o seu posicionamento em relação a outros objetos bi e tridimensionais. É claro que objetos muito próximos no tempo terão maior probabilidade de serem semelhantes sem configurar uma caricatura.

O segundo tipo, mais elaborado, mas ainda limitado, é o caso em que *cada novo objeto preserva o domínio espacial dos seus predecessores, constituindo então uma diferenciação por justaposição e contribuindo para manter um contexto de pequenas unidades mediadas por separações.* A justaposição aparenta ser uma urbanidade refinada, democrática e conservadora.

O terceiro caso, mais complexo, é a situação em que cada novo *objeto intercepta e transforma o domínio espacial de um ou mais predecessores, contribuindo para transformar o conjunto em que se insere mediante o amalgamento de pequenas unidades em um conjunto maior.*

O meu primeiro tipo de urbanidade, cujo enunciado é “*urbanidade da forma urbana pode ser expressa através da inserção de sucessivos objetos visando à homogeneidade*” envolve a tentativa de contornar a tensão histórica através da emulação de regras de convivência do passado entre objetos urbanos. Isso é tido por alguns arquitetos como uma manifestação de civilização – Caniggia (1979) está entre os mais notáveis. Aldo Rossi, em seu “A arquitetura da cidade” (1970), prega algo semelhante ao propor o dualismo monumento-entorno, no qual este, para honrar a denominação, deveria manter a homogeneidade através do tempo. Haveria variações nesta categoria, dependendo de como se define o domínio temporal de uma regra de interação entre objetos urbanos, à medida que determinadas regras, verificadas no passado (o alinhamento de prédios adjacentes, formando fachadas contínuas, por exemplo) são opções “naturais” ainda hoje. De qualquer forma, havendo escolha, a opção pela regra da pré-existência revela uma atitude de continuidade.

Meu segundo tipo de urbanidade, enunciado como “*a urbanidade da forma pode ser expressa através da inserção sucessiva de objetos, formando uma diversidade de domínios locais homogêneos*”, envolve um compromisso com a tensão histórica pela justaposição de fragmentos homogêneos, porém diferentes uns dos outros. Esta seria, em certa escala, a proposição de Rowe e Koetter (1981) em sua “Collage City”. Enquanto o domínio de ocorrência da urbanidade anterior é o de escala muito local,

quase exclusiva às edificações, este segundo tipo tende a ocorrer nas adições de fragmentos urbanos, como loteamentos ou conjuntos urbanísticos, os quais, por sua vez, poderão ser operados subsequentemente no grão mais fino. Este é um tipo de urbanidade bem mais afinada com o sentido geral da evolução dos sistemas, o urbano entre eles – o sentido da diversificação. Criando diversidade, a cidade sempre aumenta sua capacidade de prover suporte para mais gente, mais atividades e mais interação.

Meu terceiro e último tipo de urbanidade, cujo enunciado poderia ser *“urbanidade da forma pode ser expressa através da inserção sucessiva de objetos que alteram a composição pré-existente e constroem uma nova ordem”*, sugere aceitar a tensão histórica como verdadeiro vetor de interação no espaço através do tempo e, assim, geratriz de urbanidade pela superposição de objetos, situação em que todos – novos e pré-existentes – resultam transformados de alguma maneira. O espectro de possibilidades de ocorrência deste tipo de urbanidade é imenso, e vai desde a menor escala possível, de adição de partes novas a edificações pré-existentes, passando por sutis e pequenos objetos que somente conseguem adicionar uma nova ordem aos conjuntos em que se inserem mediante a subversão de uma ou mais regras desses entornos, a fragmentos de tecidos urbanos, a áreas inteiras, a cidades em regiões.

Na página seguinte:

- 1 - Newcastle Upon Tyne, 2 - Des Moines Vision Plan (Agrest & Gandelsonas), 3 - Medina Vertical (OMA), 4 - Clapham Manor Primary School (dRMM), 5 - Hubertus House (A van Eyck), 6 - Parque Moinhos de Vento (J Morbini), 7 - Maxxi National Museum Rome (Z. Hadid), 8 - White City Master Plan London (OMA), 9 - Paris depois do Plano Haussman, 10 - Duomo de Florença 11- Basílica & praça de S. Pedro em Roma, 12 - Neues Museum Berlin (D. Chipperfield)

1		
2		
3	5	6
4		7
8		9
10	11	12

URBANIDADE DA FORMA E ARQUITETURA

O desenvolvimento de meu argumento levou a algumas conclusões aparentemente contra-intuitivas. Com efeito, pelo menos este último tipo urbanidade, de maior grau de elaboração e de transformação do ‘texto urbano’, aponta para situações urbanas de conflito, diversidade e até ruptura e destruição criativa. Isso, à primeira vista, se choca com a noção difusa, prevalente entre muitos arquitetos, de uma urbanidade feita de continuidade, alguma harmonia e unidade. Por que seria assim?

Para tentar explicar, vou me valer, aqui, de um texto notável de Mario Gandelsonas, “The city as the object of Architecture” (1999), que trata das fantasias imaginadas pelos arquitetos, focadas no seu objeto de desejo: a cidade. Segundo Gandelsonas,

[...] o objeto da fantasia nem existe na realidade das cidades nem pode ser literalmente realizado (por exemplo, as cidades de Corbusier), [...] e ele se pergunta [...] por que os arquitetos fantasiam uma cidade totalmente diferente da existente [sua hipótese, entre outras] [...] é o desejo de domesticar as selvagens forças econômicas e políticas que sacodem o corpo da cidade, para impor ordem [...]. A fantasia arquitetônico-urbana – um universo arquitetônico de edifícios em que a cidade é o maior deles – preenche uma lacuna fundamental da disciplina, o vazio deixado pela perda da relação entre projeto (arquitetura na mente) e o edifício [propriamente dito, construção da realidade]... A fantasia implica na redução da realidade físico-espacial da cidade ao status de uma edificação arquitetônica... O grande obstáculo da arquitetura, que tem sido sempre dependente de noções totalizadoras – a cidade como edifício ou a cidade como rede de monumentos – é a resistência da cidade à noção de ‘todo’. Outro obstáculo da arquitetura é a sua resistência à dimensão temporal em que o processo urbano acontece [...] arquitetura é muito lenta ou muito rápida, ela reconstrói o passado ou projeta um futuro impossível, mas nunca se insere na contingência do presente urbano.

Podem-se ver aí algumas pistas da gênese do valor que arquitetos atribuem à urbanidade da forma da cidade: controle e atemporalidade. Controle é necessário para colocar no lugar certo, com as características

certas, uma grande quantidade de objetos urbanos bi e tridimensionais, os quais, dada a quantidade e a ausência de relações fixas entre eles, poderiam assumir qualquer composição. Atemporalidade está implícita na manutenção da composição, já que modificações poriam a perder as qualidades alcançadas com esforço e cuidado. Como a cidade é uma metamorfose contínua, essa própria noção de urbanidade é uma fantasia, depende da suspensão do tempo e da vontade dos agentes envolvidos na produção da cidade. Curiosamente, Gandelsonas propõe como saída do impasse entre uma fantasia irrealizável e uma volta ao passado (“entre compromisso arquitetônico apolítico a um fetichismo do objeto e a desesperança de um urbanismo aderido ao passado como forma de obstruir o futuro”) certa ‘re-escrita da cidade’, caracterizada pela “liberdade de inventar novas articulações entre arquitetura e cidade e dever de cruzar através da cidade para lidar com a sua supressão histórica pela fantasia, e NÃO pela afetividade do desejo” (uau!).

Assumindo a hipótese de Gandelsonas (mesmo apesar da proposição) como capaz de descrever boa parte da ideologia arquitetônica presente na literatura e na prática atual, pode-se concluir que urbanidade da forma, pensada como uma espécie de síntese das qualidades urbanísticas é parte da fantasia que a povoa e assombra, fantasia que oscila entre imagens do passado – a animação das ruas centrais das cidades europeias do século XIX, congeladas no tempo ou reconstruídas na forma de *open malls*, ou ainda supostamente induzidas a partir de arranjos configuracionais e miragens de cidades inteiramente novas.

URBANIDADE DA FORMA URBANA E CIÊNCIA DA CIDADE

Na fronteira do conhecimento sobre sistemas complexos encontram-se hoje teorias como Criticalidade Auto-Organizada, Dissipação ou Sinérgica, todas tentando explicar a dinâmica instável de muitos fenômenos da natureza e da sociedade, a cidade entre eles. Esta qualifica para comparecer entre os fenômenos chamados complexos em função das características básicas de possuir uma quantidade muito grande de componentes e/ou agentes, uma interação entre componentes e/ou agentes baseada em regras locais que implica falta de coordenação e

visão imperfeita do sistema em escalas maiores e finalmente, como consequência, estados macroscópicos resultantes da ação simultânea desses muitos agentes e/ou componentes, geralmente imprevisíveis. Os macro-estados de sistemas desse tipo bem poderiam ser caóticos, destituídos de qualquer sentido de ordem ou estrutura; entretanto, observa-se a formação de ordem e persistência de estruturas na sua dinâmica, cuja emergência supõe-se ter a ver com a natureza mesma do fenômeno e não devida apenas a restrições e estímulos externos. Estes serviriam para promover a dinâmica, mas não para dar-lhe forma e caráter.

Uma das mais instigantes é justamente a *criticalidade auto-organizada*, que difere das demais por admitir certa irreversibilidade do processo de mudanças. Com efeito, enquanto dissipação ou sinérgica sugerem fenômenos elásticos que assumem certa ordem, em função dos estímulos externos, e retornam à condição anterior caso esses estímulos se modifiquem, a criticalidade auto-organizada admite uma dinâmica com flecha de tempo, irreversível. Em sua formulação mais simples, diz-se que alguns sistemas desenvolvem uma dinâmica que tende a alcançar e permanecer nas proximidades de um ponto crítico. Alcançar esse ponto significa passar por mudanças estruturais. A imagem ilustrativa mais popular da teoria de Bak (1988) é o monte de areia, cujo ponto crítico é o ângulo máximo que a sua aresta inclinada consegue assumir; à medida que o monte cresce, esse ângulo aumenta até atingir o ponto crítico, quando ocorre uma avalanche. Supondo um contínuo acréscimo de grãos de areia, o monte tenderá a se manter próximo da inclinação máxima, com sucessões de avalanches e reconstruções, independente do tamanho.

Supõe-se que a cidade apresente comportamento crítico em várias dimensões, como por exemplo, nos fluxos viários, ou na relação entre pontos de oferta de serviços e extensão das áreas de residentes consumidores desses serviços (Batty e Xie, 1998). Em trabalho recente, Krafta e colegas (2011) sugerem que a forma construída urbana também pode ter uma dinâmica orientada pela criticalidade. O argumento assume que localizações intra-urbanas são objeto de constante aumento de valor locacional devido ao crescimento urbano. Supondo que o terreno seja uma parcela fixa do valor total de um investimento imobiliário, o contínuo aumento de seu valor gera uma expectativa de rendimento imobiliário que cada vez se distancia mais do real, dado por

uma edificação que envelhece e a cada ano que passa fica mais distante de uma ocupação condizente com o valor do terreno. Esse processo conduziria fatalmente à substituição da edificação por outra, mais valiosa, a cada período de tempo, dependendo do ritmo de crescimento urbano. A incidência do mesmo vetor sobre muitas (a virtual totalidade) das edificações urbanas criaria um estado de permanente tensão, com ocorrências permanentes de substituição de estoques.

Este enunciado teórico, suportado também por Wheaton (1982) e Constantinou (2007), tem implicação direta na questão em discussão aqui, relativa à urbanidade. Sugere que a forma urbana, particularmente aquela das áreas mais centrais de uma cidade, está submetida a uma força crescente que conduz à mudança; não apenas uma trivial substituição de algumas edificações por outras, mas uma mudança sistemática que elimina edificações e as substitui por outras de tipo diverso, com maior valor (figura 2).

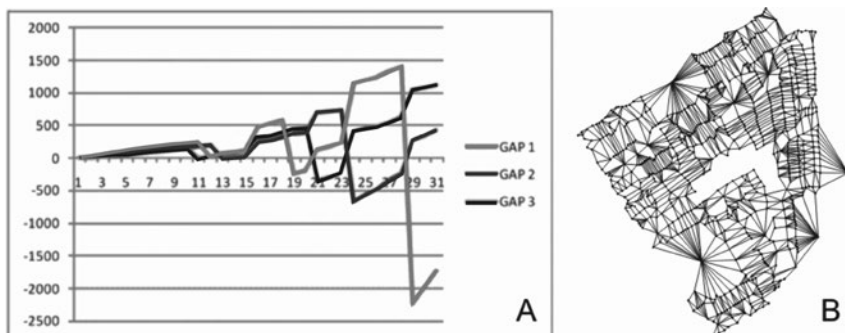


Fig. 2. A: Curvas de Krafta et al (2011), que mapeiam o diferencial entre renda real e esperada para três células de um sistema teórico. As oscilações mostram o diferencial aumentando até o ponto de ocorrer a substituição da edificação velha por outra nova, que restaura a equidade entre os dois valores; B: Grafo de Constantinou e Krafta (2007) representa o sistema da forma construída do bairro Santana, em Porto Alegre, a partir do qual foi obtida a simulação de dinâmica de estoques do bairro, segundo 11 tipos edifícios diferentes ao longo de aproximadamente 100 anos, quando emergiram padrões claros de mudança da forma construída urbana.

Estas indicações oferecem uma plataforma segura para, uma vez mais, considerar as formas possíveis de urbanidade da forma. Minha primeira alternativa, de inserção de novos objetos num sentido geral de continuidade, revela-se essencialmente falaciosa, impossível a não ser

através de imposição de regulamentos urbanos que forcem a continuidade. Com efeito, a única outra situação possível em que o valor locacional decresce e, com isso, permite supor a substituição de um objeto arquitetônico por outro igual, é aquela em que a cidade também decresce!

Minha segunda alternativa, de inserção de novos objetos segundo justaposição de homogeneidades locais, resulta igualmente falaciosa no longo prazo, visto que a inevitável decadência dos estoques, combinada com o crescimento urbano gera perda de eficácia socioeconômica e, logo, substituição de objetos arquitetônicos por outros, de diferentes tipos.

A única alternativa de urbanidade da forma compatível com o tipo de evolução urbana admitida pela ciência urbana contemporânea é a terceira, que emerge da constante adaptação da cidade aos requerimentos das pessoas e das instituições. Esta, embora aparentemente selvagem e oposta ao sentido comum de urbanidade, seria a urbanidade possível e necessária à continuidade do processo urbano.

URBANIDADE DA FORMA URBANA E AUTO-ORGANIZAÇÃO

Na atualidade a cidade parece estar firmemente estabelecida sob o guarda-chuva da auto-organização, ou seja, há quase unanimidade quanto à natureza complexa e auto-organizativa da cidade. Entretanto a auto-organização, ao permear o discurso da Arquitetura, como acontece com quase tudo que o faz, deixa de ser um enunciado teórico e passa a ser ideológico. Na teoria, auto-organização, formulada como uma tentativa de explicar a natureza da cidade, não é nem ruim nem boa, apenas é. Mas não para a Arquitetura, para a qual interessa menos entender o mundo que modificá-lo. Ao migrar da ciência para a arquitetura, auto-organização torna-se ideologia, e como tal, cria dois campos, dos adeptos e dos adversários. Os que a 'defendem' tomam auto-organização como expressão legitimadora do participacionismo, a saber, aquela ideologia que prega a sabedoria do povo e a entende oposta e superior à sabedoria especializada dos intelectuais. Os que a 'atacam' tomam auto-organização como expressão do liberalismo perverso, a saber, aquela ideologia que prega a liberdade individual, a livre iniciativa e presumivelmente a exploração do homem pelo homem. Curiosamente ambas

podem ser bastante comprometedoras para a integridade da ação projetual e mesmo para a construção do conceito de urbanidade da forma; os que combatem o liberalismo o fazem, no âmbito da cidade, através de um planejamento normativo focado no combate à especulação, ao capital imobiliário, à livre iniciativa de maneira geral, impondo com isso perspectiva conservadora à forma urbana. O Estatuto da Cidade é um bom exemplo de como ver a cidade como um mero instrumento de luta política. Por outro lado, uma visão idílica de um mundo de harmonia no qual todas as pessoas são imbuídas de solidariedade também implica um rebaixamento do projeto a mero instrumento auxiliar de fixação de virtudes já latentes na ‘comunidade’. Semelhantemente, as urbanidades derivadas de ambas são conservadoras.

Na comparação com sistemas do mundo natural, as cidades são peculiares por terem agentes inteligentes, que aprendem e assim agem diferentemente conforme as circunstâncias e a passagem do tempo. Nesse sentido, a auto-organização nos sistemas urbanos precisa levar em conta vários aspectos dessa peculiaridade. A primeira delas é que muitas regras de interação entre agentes, mesmo sendo de origem local, passam por um processo de “filtragem para cima” e se tornam regras gerais, a diferentes níveis (regulamentos, normas, leis). Uma segunda peculiaridade é que a interação entre agentes urbanos leva à produção de uma estrutura (a cidade) que, uma vez produzida, é incorporada como limitador de futuras interações por muito tempo. Com efeito, a concretude e durabilidade da cidade fazem com que decisões sejam irreversíveis. Uma terceira peculiaridade é a que identifica a diversidade dos agentes quanto a preferências e capacidade de agenciamento. Essa diversidade não significa, entretanto, que o sistema é predominantemente aleatório e que qualquer regra pode valer, nem muito menos que o sistema resulta mais instável e volúvel; significa apenas que os mecanismos de mudança são mais complicados. A cidade parece, então, ser um sistema que desenvolve uma auto-organização contaminada, por assim dizer, por regras mais ou menos globais, pela persistência de efeitos de decisões anteriores e pelo poder de certos agentes que arrastam outros; pouco plástico e pleno de tentativas e erros.

Finalmente, para situar a urbanidade da forma neste contexto, é preciso considerar que: (a) a interação entre agentes pertencentes a diferentes segmentos é mais difícil, logo, mais preciosa, desejável e virtuosa;

(b) interação entre agentes de diferentes poderes é mais difícil, logo mais preciosa etc.; (c) objetos e arranjos urbanos são duradouros, logo, não deveriam ter em vista apenas a dimensão local e momentânea da interação entre agentes envolvidos. Uma vez mais as noções de superposição, de fronteiras porosas, de ruptura da unidade parecem ser as melhor associadas à noção de urbanidade.

CONCLUSÕES

A principal conclusão a que cheguei foi o seguinte encadeamento conceitual:

1. Urbanidade, uma qualidade da interação entre pessoas no ambiente urbano, pode ser ampliada para incluir a cidade como parte relevante da interação;
2. Dentre as várias possibilidades de ‘computar’ a cidade como parte da equação geral da urbanidade, a mais objetiva é a que considera o ambiente urbano como resultante de uma interação entre indivíduos através do tempo. A forma urbana seria, assim, uma espécie de manifestação de urbanidade petrificada;
3. Dentre as possíveis formas de aferir urbanidade – graus de intensidade, graus de pertencimento e padrão dominante – esta, que toma urbanidade simplesmente como agregação de comportamentos individuais socialmente aceitáveis, sem valorização, porém com manifestação de diferentes padrões, seria a mais efetiva;
4. A urbanidade da forma pode assumir pelo menos três padrões distintos: por homogeneidade genérica, por diversidade de fragmentos homogêneos justapostos, e por heterogeneidade;
5. O primeiro padrão é caricatural, o segundo é falacioso e o terceiro responde melhor aos requerimentos sociais e está mais bem alinhado ao sentido geral de evolução das cidades.
6. *Como conclusão das conclusões, urbanidade da forma não tem nada a ver com apazibilidade dos lugares, ou com lugares animados, e sim com capacidade de mudança.*

Estas conclusões foram obtidas por pura dedução, sem envolver, assim, nenhuma observação empírica, isolada e muito menos agregada,

assim como nenhuma operação simulatória; não obstante, se valeu de operações simulatórias realizadas fora do escopo deste trabalho para lhe oferecer alguma evidência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAK, P.; TANG, C.; WIESENFELD, K. Self-organized Criticality. *Physical Review A* 38, 1988. pp. 364-374.
- BATTY, M.; XIE, Y. Self-Organized Criticality and Urban Development. *Discrete Dynamics in Nature and Society* 3, 1998. pp. 109-124.
- CANIGGIA, G.; MAFFEI, G. L. *Composizione Architettonica e Tipologia Edilizia*. Veneza: Marsilio Editori, 1979.
- CONSTANTINOU, E.; KRAFTA, R. Built Form Change: Randomness and Emergence of Space-Time Patterns. *Proceedings of the International Seminar on Urban Form*. Ouro Preto, 2007.
- FOX, K. *Watching the English, the Hidden Rules of English Behaviour*. London: Hodder& Stoughton, 2005.
- GANDELSONAS, M. The city as the object of Architecture. *Assemblage* 37, *X-Urbanism: Architecture and the American City*. Princeton Architectural Press, 1998.
- KRAFTA, R.; NETTO, V. M.; LIMA, L. Urban Built Form Grows Critical. *CyberGeo: European Journal of Geography*, v. 565, 2011. pp. 11-26.
- KRAFTA, R. A história um estado inicial. Seminário “História da cidade e do urbanismo 3”. São Carlos, 1994.
- NISTUEN, J. Identification of some fundamental spatial concepts. In: BERRY, J. (ed). *Spatial Analysis*. New Jersey: Prentice, 1968.
- ROWE, C.; KOETTER, F. *Collage City*. MIT Press, 1981.
- WHEATON, W. Urban spatial development with durable but replaceable capital. *Journal of Urban Economics*, v.12, 1982.



NARRATIVAS OU TRADUÇÕES DE URBANIDADE

Paulo Afonso Rheingantz

Este artigo é um convite à reflexão sobre as implicações do entendimento de Urbanidade como um coletivo que resulta das relações e interações entre humanos e não humanos. Nele são exploradas as possibilidades de traduzir Urbanidade como uma rede continuamente configurada pela justaposição de um conjunto heterogêneo de fluxos que reúnem a materialidade de seu espaço físico bem como os elementos humanos que os habitam, com seus valores, afetos e emoções. Argumenta que o sentido de Urbanidade contém (mas não se limita) a materialidade do ambiente urbano e não deve ser entendido como uma moldagem concebida exclusivamente pelos humanos; que o sentido de Urbanidade resulta de associações híbridas do que se convencionou chamar de mundo das coisas em si (natureza) e o mundo dos homens em si (sociedade); que estes sentidos ou traduções de Urbanidade não podem ser fielmente traduzidos em palavras ou resumidos por teorias. Discorre sobre as vantagens de substituir “representação” por “tradução” – que implica em fazer conexão, ligar-se a; supõe percepção, interpretação e apropriação. Explora a necessidade de reconhecer que o par Urbanidade-Desurbanidade coexiste, ou melhor, é indissociável. Que, em lugar de uma grande história e narrativa, Urbanidade-Desurbanidade reúne e cultiva diversas narrativas menores tecidas por um fio múltiplo mas comum. Para ilustrar o entendimento de Urbanidade-Desurbanidade proposto, finaliza com um conjunto de *traduções* relacionadas com a complexa dinâmica do *coletivo* rua Pires de Almeida, no Rio de Janeiro.

INTRODUÇÃO

Inspirado na *Teoria Ator-Rede* (ANT) ou *Sociologia da Tradução* (Latour, Callon, Law), este artigo foi escrito com a intenção de convidar o leitor a considerar a possibilidade da Urbanidade ser entendida como uma experiência que não tem sua origem nas pessoas nem no ambiente construído, que se produz na relação entre ambos,¹ um produto das relações e interações entre humanos e não humanos.

Uma vez aceita a possibilidade da Urbanidade ser entendida como uma experiência, não é mais possível falar dela como algo exterior a nós, passível de ser observado com distanciamento crítico. Também o seu enquadramento no discurso científico se torna difícil, senão impossível. As teorias, conceitos e instrumentos de análise não conseguem dar conta de explicar qualquer experiência produzida em um mundo que não é pré-definido e que não depende do observador.

Qualquer experiência da realidade é indescritível! Olhe ao seu redor por um instante e veja, ouça, cheire e sinta onde você está [...]. Sua consciência pode partilhar de tudo isso num único instante, mas você jamais conseguirá descrever tal experiência [...] qualquer experiência é indescritível (Laing *apud* Capra, 1991:111).

Mas se a realidade de uma experiência é uma relação produzida durante a experiência que nos propomos a explicar, a explicação em si – também uma (outra) forma de experiência – não deve ser confundida com a própria experiência. Como a realidade não é um fato, mas *uma* proposição explicativa que não é “universal”, a aceitação de seu critério de validação se limita ao círculo daqueles que aceitam o seu critério de validação (Maturana, 2001). Assim, uma eventual não aceitação dos critérios de validação de uma proposição explicativa como a apresentada neste artigo pode ser uma decorrência do autor e o(a) leitor(a) transitarem por diferentes (mas igualmente válidos) domínios da realidade.

¹ A exemplo da doçura do açúcar, que não é uma qualidade nem do açúcar nem do nosso palato, mas uma experiência produzida no processo de nossa interação com o açúcar (Roland Fischer *apud* Capra, 1991).

Início o artigo com a apresentação dos fundamentos da Teoria Ator-Rede (*Actor-Network Theory* – ANT), seguido da explicação do significado de algumas palavras-chave utilizadas por Bruno Latour, necessárias ao seu entendimento. A seguir, discorro sobre o entendimento do par Urbanidade-Desurbanidade alinhado como uma rede ou coletivo que reúne, associa, humanos e não humanos. E finalizo com a apresentação de um estudo de caso da rua Pires de Almeida, na cidade do Rio de Janeiro, onde tento explorar as possibilidades de uma abordagem e de um método que permitem “documentar tanto a construção do fato quanto da ficção” (Latour, 2000:166). Com ele pretendo demonstrar que o sentido de Urbanidade-Desurbanidade não é uma qualidade nem dos seus moradores e frequentadores, nem da arquitetura do conjunto; que a Urbanidade é o resultado do fluxo contínuo de relações que ocorrem em um coletivo configurado por um conjunto de atuantes² humanos e não humanos. Também procuro demonstrar que as manifestações de Urbanidade-Desurbanidade, em lugar de fatos estáveis e concretos, são fluxos e possibilidades dinâmicos de uma rede que se caracteriza pela justaposição de materiais ou eventos heterogêneos envolvendo espaço, tempo e conhecimento ou experiência. A incursão no coletivo da rua Pires de Almeida, que reúne a materialidade de seu espaço físico e os elementos humanos que o habitam, seus valores, afetos e emoções, busca evidenciar que seu entendimento depende do contexto vivencial das relações ou experiências nele produzidas.

TEORIA ATOR-REDE (ACTOR-NETWORK THEORY – ANT)

Nesta seção, lembrando os alertas de Humberto Maturana (2001:75) – “eu sou maravilhosamente irresponsável sobre o que vocês escutam, mas totalmente responsável sobre o que digo”; e de Luiz Fernando Veríssimo: “escrever bem é escrever claro, não necessariamente certo; o importante é comunicar (e quando possível surpreender, divertir, co-

² Por entender que a palavra inglesa “*actor*” (ator) se limita apenas aos humanos, e que ator é aquele que se transforma em outro, sua competência pode ser deduzida de seus desempenhos ou representações; que em um ensaio de laboratório, uma ação sempre é registrada por um protocolo de experiência, Latour (2001; 2004) utiliza o termo inglês “*actant*” (atuante ou actante).

mover, mas aí entramos na área do talento, que também não tem nada a ver com gramática)” – procuro apresentar e explicar os princípios da ANT, que se baseia no entendimento do mundo (ou da realidade) como uma rede configurada pela justaposição de um conjunto dinâmico e heterogêneo de experiências ou de fluxos não deterministas. Desenvolvida por Michel Callon, Bruno Latour e John Law, a ANT considera que atores humanos e não humanos estão interligados em um coletivo³ ou rede de elementos materiais e imateriais. Os *atores*⁴ humanos e não humanos assumem identificações⁵ de acordo com a sua estratégia de interação e suas qualidades são definidas por meio de processos de negociação nos quais são tratados como variáveis na análise da atividade científica. A ANT baseia-se em dois conceitos-chave – *tradução* e *rede* – e dois princípios propostos por David Bloor – o princípio de imparcialidade⁶ e o princípio de simetria generalizada⁷ e possibilita traduzir um conjunto heterogêneo de narrativas com o propósito de contornar a precariedade e os dilemas presentes no processo de entendimento de urbanidade (Cukierman, 2007).

A ANT pode ser considerada uma tentativa de ordenar elementos heterogêneos em torno de um mesmo fio condutor, que resultam em

³ Cf. Latour (2001:29), “em lugar de três polos – uma realidade ‘fora’, uma mente ‘dentro’ e uma multidão ‘embaixo’ – chegamos por fim a um senso que chamo de coletivo”. Cf. Pedro (1998), cada objeto ou evento deve ser concebido como um coletivo – mistura de homens, coisas e técnicas – cujo movimento “apaga” as fronteiras entre sujeito e objeto (Pedro, 1998). A exploração das fronteiras arbitradas entre o “técnico” e o “social” gera um conjunto de híbridos de ciência e cultura, que coloca lado a lado as narrativas dos seus diversos protagonistas. Mas é preciso não esquecer a definição latouriana de coletivo: “aquilo que recusa reunir a natureza e a sociedade” (Latour 2004:105).

⁴ Por considerar que ator é uma palavra que se costuma aplicar apenas aos humanos, e indica alguém que representa um papel, Bruno Latour prefere utilizar *actante* ou *atuante*, para deixar claro que ele também inclui os atores não humanos. Não sendo tão precisista quanto Latour, neste trabalho utilizo ator para me referir tanto aos humanos quanto aos não humanos.

⁵ Em concordância com o entendimento de Zigmunt Bauman: “quando a identidade perde as âncoras sociais que a faziam parecer ‘natural’, predeterminada e inegociável, a ‘identificação’ se torna cada vez mais importante para os indivíduos que buscam desesperadamente um ‘nós’ a que possam pedir acesso” (Bauman 2005:30).

⁶ De acordo com Bloor, não devemos conceder um privilégio àquele que conseguiu a reputação de ter tido razão face a uma controvérsia científica.

⁷ Os mesmos tipos de causas explicam as crenças verdadeiras e as crenças falsas.

intervenções que navegam em um mar revolto de certezas e incertezas, de sucesso e insucesso, de onipotência e impotência. “As questões, as durações, os atores não são comparáveis e, no entanto, estão todos envolvidos na mesma história... a rede é o fio de Ariadne destas histórias confusas” (Latour, 1994 *apud* Cukierman 2007:59-60).

Segundo Latour (1999), na ANT o entendimento de rede significa transporte instantâneo, *sem deformação*; acesso imediato a cada parte de informação e possibilita relacionar a história social e a história das coisas da natureza (humanos + não humanos); romper as dicotomias entre natureza e sociedade, contexto de descoberta e contexto da justificação, interior e exterior, centro e periferia; compreender os conhecimentos tecnocientíficos como efeitos de uma multiplicidade de interações sociais e técnicas; desenvolver um modelo diferente sobre a descoberta e a invenção. A natureza torna-se o fato socialmente construído. A criação, um fenômeno coletivo e material e não o fruto de ideias geniais ou de processos cognitivos específicos. A novidade é um resultado e não uma qualidade inscrita nos dados de partida. O motor da descoberta não está nem na cabeça dos indivíduos, nem nos critérios sociais estabelecidos: ele está distribuído num coletivo (Machado, 2006).

Na esperança de ter explicado com alguma clareza os princípios da ANT, e ciente das dificuldades de minha pretensão de me tornar porta-voz de seus autores, a seguir apresento o significado por eles atribuído a algumas palavras-chave a ela associadas e necessárias para desenvolver meu argumento.

Tradução – conceito-chave que enfatiza a continuidade dos deslocamentos e transformações que ocorrem. Para uma tradução ser bem-sucedida, os atores precisam arregimentar aliados – definir papéis, convencer os demais a desempenhá-los. O processo de identificar as diferentes traduções abre caminho para uma descrição mais equilibrada dos processos que envolvem entidades heterogêneas. Tradução implica deslocamento, desvio de rota, mediação ou invenção de uma relação até então inexistente, que modifica os atores nela envolvidos, ou seja, modifica a rede (Pedro, 2010).

Traduzir – significa expressar, a partir de sua apropriação da rede, o que os outros dizem e querem, como agem e como se associam mutuamente (Callon, 2006); fazer conexão, “ligar-se a”; também supõe percepção, interpretação e apropriação. Além de interpretação e

compreensão, traduzir possui significado linguístico, figurado, geométrico – deslocar de um lugar para outro. Além de percepção, interpretação e apropriação, traduzir pressupõe tanto a ‘possibilidade de equivalência’ quanto de ‘transformação’ (Law, 1992); “diz respeito à capacidade de um ator ‘decodificar’ os anseios do outro ator. Nessa perspectiva, os atores [...] estão permanentemente traduzindo suas ações, linguagens, identidades e desejos (Pedro, 2010:14).

Natureza – não deve ser considerada o palco da ação humana e social, mas “o resultado de um acordo altamente problemático” (Latour, 2001:352); acordo não compartilhado por culturas que ignoram a distinção entre ordem social e ordem natural, ou que agrupam em uma só ordem (ou *coletivo*) aquilo que nós, ocidentais, insistimos em separar. Assim como até o advento do feminismo a palavra ‘homem’ era utilizada para designar a totalidade dos seres pensantes, enquanto ‘mulher’ era utilizada apenas para designar o gênero feminino, Latour observa que a palavra ‘natureza’ ainda ressoa “como categoria indiscutível, evidente, universal sobre cujo fundo se demarca clara e distintamente a ‘cultura’, eternamente particular. ‘Natureza’ é, portanto, uma categoria ainda não demarcada; ‘cultura’, uma categoria marcada” (Latour, 2004:90-91). A natureza precisa voltar a ser “incluída na aventura do espírito” (*ibid.* p. 103).

Sociedade – “significa o resultado de um acordo que, por razões políticas, divide artificialmente as coisas em esfera natural e esfera social” (Latour, 2001:355). Sociedade e técnica ou tecnologia encontram-se inevitavelmente hibridados na atualidade. Os objetos técnicos, em lugar de meros instrumentos totalmente determinados pela vontade humana, compõem uma rede que ‘faz fazer’ – portanto, nos mobilizam, desviam nossas ações, ‘têm agência’ (Latour, 2008). Nesse sentido, para compreender os processos de socialização e de produção de subjetividade implicados no entendimento de Urbanidade-Desurbanidade, proponho uma abordagem que se volta para as articulações heterogêneas que envolvem os atores humanos e não humanos.

Não humano – segundo Latour, os não humanos precisam deixar de ser objetivados e “merecem bem mais do que preencher indefinidamente o papel bastante indigno, assaz vulgar, de objeto, na grande cena da natureza” (Latour, 2004:94). “Podemos ver agora mais claramente: os não humanos não são totalmente objetos, e também não

inteiramente construções sociais: *o objeto era o não humano mais a polêmica da natureza dando uma lição à política dos sujeitos*. Uma vez liberados desta polêmica, desta bifurcação da natureza, os não humanos vão recolocar todo um outro aspecto” (*ibid.* p. 93). O par humano–não humano não constitui uma forma de ‘superar’ a distinção sujeito-objeto, mas uma forma de ultrapassá-la completamente” (Latour, 2001:352); associações de humanos e não humanos visam demarcar a diferença das relações mantidas pelos sujeitos e pelos objetos no interior do coletivo; elas apenas recordam “que não se fala jamais nem dos sujeitos nem dos objetos do bicameralismo antigo” (Latour, 2004:378). Objeto, sujeito e subjetividade “são termos polêmicos, inventados para abreviar a política, uma vez colocada a natureza no lugar; não se pode usá-los, então, como cidadãos do coletivo, que só pode reconhecer sua versão civil: as associações de humanos e não humanos” (Latour, 2004: 381-381).

A seguir, vejamos o entendimento do par Urbanidade-Desurbanidade como uma rede ou coletivo que associa humanos e não humanos. O caráter de rede do entendimento de Urbanidade-Desurbanidade ganha especial relevância no contexto dos grandes centros urbanos, diante da necessidade de lidar com a dinâmica e complexidade dos problemas associados com o sentido de bem-estar e de segurança. Cada vez mais se desloca a solução desses problemas da arquitetura e se depositam as esperanças nas tecnologias, nos dispositivos e sistemas de controle e vigilância. A arquitetura passa a simples coadjuvante no cenário de formulação de políticas públicas e de mudança de valores.

O interesse em recolocar a importância da arquitetura e da qualidade do lugar como atores no entendimento de Urbanidade-Desurbanidade motivou a atenção para o seu caráter de rede e, por consequência, o interesse em “seguir” os diferentes atores que participam de sua tessitura. A problematização considerou dois eixos distintos: o primeiro se relaciona com a compreensão de Urbanidade-Desurbanidade e qualidade do lugar na constituição dos espaços públicos urbanos na atualidade, suas repercussões no âmbito dos processos de socialização e de subjetivação contemporâneos; o segundo, de enquadramento conceitual metodológico, baseia-se ou inspira-se na noção de redes sócio-técnicas (ou coletivos) e nas diretrizes metodológicas da análise de controvérsias.

SOBRE O ENTENDIMENTO DE URBANIDADE-DESURBANIDADE

Segundo os dicionários, Urbanidade significa morada na cidade, qualidade ou condição de ser urbano; civilidade, cortesia, afabilidade, boas maneiras, delicadeza. Por antonimia, Desurbanidade significa morada rural, rústico, inurbano; incivilidade, descortesia, aspereza, grosseria, arrogância, brutalidade, desatenção, grosseria, impolidez, rispidez, rudeza, desconsideração.

Na perspectiva da ANT, o entendimento de Urbanidade-Desurbanidade difere dos conceitos usualmente utilizados para interpretá-la, que “podem ser rígidos ou limitados demais para expressar a natureza dinâmica dos sentidos do corpo e da mente” (Tulku, 1997:229), e não pode ser representado nem resumido por teorias: *Urbanidade-Desurbanidade é uma relação ou experiência vivenciada no lugar* e pode ser entendida como uma grande narrativa a ser descrita em sua dinâmica complexidade desde sua base; como um conjunto heterogêneo, dinâmico e indissociável de relações entre humanos (“sociedade”) e não humanos (“natureza”): “não existe um mundo lá fora, não porque inexista um mundo, mas porque não há uma mente lá dentro” (Latour, 2001:338).

URBANIDADE-DESURBANIDADE NA RUA PIRES DE ALMEIDA

Nesta seção, fiel à ideia latouriana de que o laboratório tem uma ontologia onde as coisas não estão definidas – elas se definem na própria ação⁸ – procuro demonstrar que a Urbanidade-Desurbanidade da Rua Pires de Almeida é um fluxo de possibilidades não deterministas envolvendo

⁸ Quando o cientista cria um experimento no laboratório, entram diversas outras coisas que não apenas o experimento, e que, de um modo geral, não são devidamente reconhecidas e explicitadas: a política, a economia, a tecnologia etc. Conforme Latour (2001:33-34), “se a Ciência possui certeza, frieza, distanciamento, objetividade, isenção e necessidade, a Pesquisa parece apresentar todas as características opostas: ela é incerta, aberta às voltas com problemas insignificantes como dinheiro, instrumentos e *know-how*, incapaz de distinguir até agora o quente do frio, o subjetivo do objetivo, o humano do não humano.”

atuantes humanos e não humanos. Fiel ao princípio de simetria generalizada, apresento um conjunto heterogêneo de narrativas relativas à Pires de Almeida para explicitar a precariedade e os dilemas presentes no processo de entendimento de Urbanidade-Desurbanidade relacionado com as clássicas polarizações entre natureza e sociedade, contexto de descoberta e contexto da justificação, contexto e conteúdo. As narrativas preliminares a seguir reunidas evidenciam a atuação de humanos e não humanos em um lugar cuja história não se resume apenas a uma história social ou a uma história das coisas da natureza. Buscam demonstrar que sua Urbanidade-Desurbanidade é um fato construído, um fenômeno coletivo e material cuja novidade é um resultado, e não uma qualidade inscrita nos dados de partida.

TRAÇANDO A GÊNESE DA REDE OU COLETIVO RUA PIRES DE ALMEIDA

Para entender como a rede ou coletivo Rua Pires de Almeida se estabeleceu, apresento inicialmente uma breve tradução do histórico do bairro e do conjunto.

Atravessado pelo Rio Carioca, com suas águas cristalinas, o Vale das Laranjeiras se situava na transição entre a floresta tropical da Serra do Mar e o litoral. Situado na área de segurança em torno do núcleo urbano que se formava, as origens de sua ocupação se relacionam com o abastecimento de água da cidade e a fertilidade do seu solo.

Os primeiros cultivos ao longo do Vale foram de mandioca e cana-de-açúcar, logo seguida da construção de um engenho, cuja produção era escoada pelo rio Carioca. Com o progressivo desmatamento, seguiu-se a criação de gado e de cavalos, então o principal meio de locomoção. Com o plantio e a comercialização de laranjeiras e a construção de chácaras às margens do rio, quilombos e mocambos, que conferiram um caráter bucólico à sua ocupação, que abrigava pessoas influentes da corte, ingleses e alemães românticos e negros fugidos (Nazareth *apud* Vianna, 1993). Com o esgotamento das terras, que se tornaram improdutivas, tornou-se um bairro aristocrático, com a construção de amplas chácaras e residências para famílias da elite carioca, conhecidas pelas grandes festas em seus salões. Em 1880, com a instalação da Companhia de Fia-

ção e Tecidos Aliança e a migração de operários de origem portuguesa, espanhola e italiana, Laranjeiras se transforma em um bairro industrial. A ocupação desordenada, que resultou em um bairro saturado com a construção de grandes edifícios e na canalização do Rio Carioca – transformado em um pequeno e infecto riacho de águas poluídas, que “mostra os ares de sua graça” durante as grandes enxurradas, quando transborda. Hoje, o bairro de Laranjeiras faz parte da IV Região Administrativa do Rio de Janeiro.

Situado no bairro de Laranjeiras, na IV Região Administrativa (Botafogo), o Jardim Sul América – nome original do conjunto da Rua Pires de Almeida, Praça Múcio Leitão (figura 1) e seus vinte e três edifícios em estilo *art déco* – foi construído na década de 1920 pela empreiteira Monteiro Aranha para servir de vila dos funcionários da Sul América Companhia Nacional de Seguros de Vida, em terreno de quinze mil metros quadrados, no bairro de Laranjeiras, no Rio de Janeiro. Suas 158 unidades de 1 a 4 quartos se destinavam a abrigar desde os diretores até os serventes da empresa.



Fig. 1. Praça Múcio Leitão, envolvida pelos edifícios de 4 pavimentos. Fonte: Rheingantz, Alcântara, Barbosa (2007).

A implantação e ocupação em três setores diferentes do lote (figuras 2 e 3) e a distribuição interna dos edifícios buscavam refletir uma predefinida hierarquia social entre seus habitantes: os quatro blocos com seis pavimentos mais próximos da rua das Laranjeiras, dotados de sacadas de ferro, entradas com mármore, elevadores e apartamentos de quatro quartos, destinavam-se aos funcionários mais graduados (figura 4).



Fig. 6. Edifícios do Setor C, com 3 pavimentos.

Todos os edifícios dispunham de dependências de empregados, localizadas no último pavimento. Nos edifícios do setor A, os terraços ocupavam toda a cobertura e dispunham de um terraço ou lavanderia coletiva dotado de tanques e varais. Nos edifícios dos setores B e C as dependências de empregados eram recuadas e circundadas pelos terraços-lavanderia. Nos fundos dos edifícios do setor B, foram previstas duas áreas descobertas para estacionamento de cerca de 25 automóveis, também utilizadas para carga e descarga (figura 7).

A concepção dos apartamentos também reflete a forte hierarquia social, com a localização das dependências de serviço no último pavimento em todos os edifícios. Em função do interesse pela configuração do ambiente de espaço público, não serão analisados os apartamentos, nem os demais elementos específicos de cada edificação.

As fachadas *art-déco* são marcadas por desenhos decorativos geométricos, ritmos dos vãos e aberturas emoldurados por reentrâncias e relevos também geométricos, balcões que avançam no alinhamento frontal e dinamizam o conjunto com suas sombras projetadas. As entradas de todos os edifícios são claramente definidas e ornamentadas por elementos que enfatizam sua verticalidade (figuras 9 e 10).

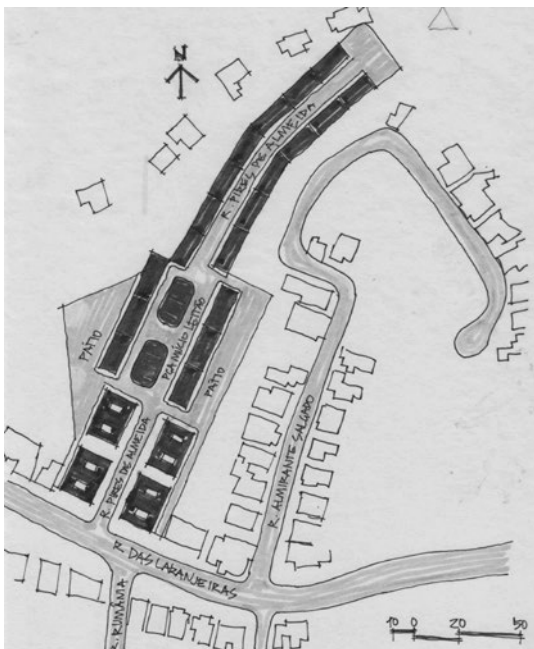


Fig. 7. Planta geral do conjunto em 1927.

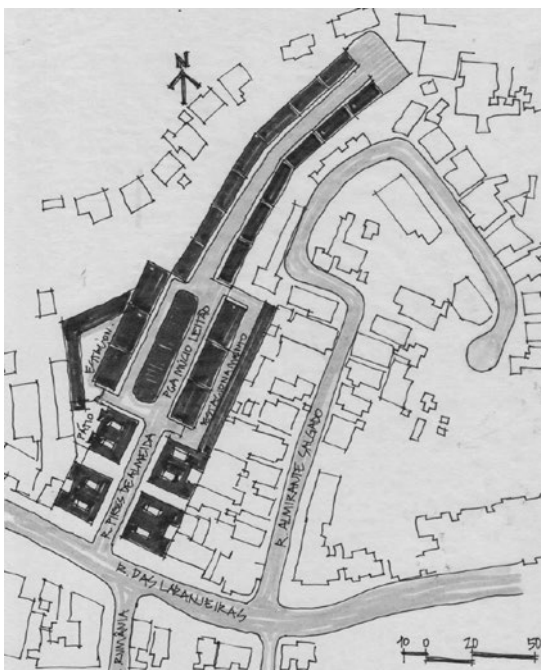


Fig. 8. Planta geral do conjunto em 2011.



Fig. 9. Acesso Edifício 15.



Fig. 10. Acesso Edifício 57.

A morfologia urbana, a presença de janelas a partir do térreo, a inexistência de elementos ostensivos de proteção e os baixos índices de criminalidade sugerem segurança e acolhimento⁹. Sua ambiência – especialmente pela praça, marco do lugar e ponto nodal de circulação e congregação comunitária – remete à cidade tradicional. As dimensões da praça e da rua possibilitam aos moradores e frequentadores visualizar inclusive as feições (e intenções) de qualquer pessoa ou animal que esteja na praça ou dela se aproxime, e configuram um ambiente protegido e facilmente vigiado¹⁰ (figura 11).



Fig. 11. Praça Múcio Leitão, envolvida pelos edifícios de 4 pavimentos (Fonte: Rheingantz, Alcântara, Barbosa, 2007).

⁹ Exceção feita à presença da guarita instalada em 1994 para evitar a presença de pessoas indesejadas – traficantes e sem teto dormiam e faziam sexo na praça.

¹⁰ As relações de altura e largura do conjunto rua-edifícios foram detalhadas por Rheingantz, Alcântara e Barbosa (2007).

TRANSFORMAÇÕES DA REDE OU COLETIVO RUA PIRES DE ALMEIDA

O primeiro ator a ser traduzido é o ambiente construído da rua Pires de Almeida. Suas ruas, espaços livres, calçadas e edifícios vêm passando por um processo dinâmico de transformações iniciado na década de 40, com a construção de um depósito com banheiro e uma garagem junto da divisa oeste, nos fundos dos edifícios de número 15, 41 e 45.

No início dos anos 50, o conjunto foi parcelado e as unidades vendidas e as áreas de estacionamento incorporadas aos lotes dos edifícios da praça. Na década de 50, nas áreas de estacionamento situadas nas divisas leste e oeste, foram construídos telheiros com telhas de fibrocimento, que destoam do conjunto (figura 12).

Também foram construídos acréscimos nos fundos dos edifícios do setor A. Nos edifícios de número 7, 8 e 14, o acréscimo encosta na divisa de fundos dos lotes. Na década de 60 o traçado da praça foi modificado com a unificação das duas “ilhas” de jardim (figura 8).



Fig. 12 – Telheiro do Estacionamento Divisa Leste.

Nas décadas de 70 e 80, ocorrem transformações nos terraços de cobertura dos edifícios dos setores B e C, também cobertos com telhas de fibrocimento complementados por vedações que descaracterizam o conjunto (figuras 13 e 15). Também foram construídos muros e instalados portões nos acessos das garagens. Com o tempo, diversos apartamentos sofreram obras de reforma – algumas de autoria de arquitetos – que cuidaram apenas da ambiência interna dos apartamentos. Aberturas sem padrão de dimensões, material ou tipo de acionamento conferem irregularidade visual e evidenciam despreocupação com as fachadas dos fundos. Aparelhos de ar-condicionado foram instalados nas fachadas, sem preocupação com a posição e com os elementos decorativos das fachadas, comprometendo a harmonia do conjunto, a composição e os detalhes do revestimento externo das fachadas (figuras 14 e 16).



Fig. 13. Acréscimo no terraço de edifício da Praça Múcio Leitão.

Para evitar a ocupação da praça por sem-teto e usuários de drogas, bem como para garantir a segurança dos moradores e visitantes, em 1994 foi instalada uma guarita no acesso, junto à rua das Laranjeiras.



Fig. 14. Descaracterização das fachadas dos fundos de edifício da Praça Múcio Leitão.



Fig. 15. Acréscimo nos terraços dos edifícios da Praça Múcio Leitão. Fig. 16. Modificação da Entrada Edif. Setor C.

Este conjunto de ações reflete o descaso e a desinformação dos moradores com o ambiente construído, ao desconsiderar as exigências legais da municipalidade que, por seu turno, não faz a sua parte: a fiscalização se limita a dificultar a vida do síndico/morador que tenta regularizar obras de manutenção – pintura, recuperação de revestimentos, etc. Outra irregularidade é a cancela instalada na esquina com a rua das Laranjeiras, em função de um assalto – um dos poucos

ocorridos nos mais de 80 anos de existência do conjunto – ocorrido durante a Copa do Mundo de Futebol de 1994 – e com o objetivo de evitar a presença de pessoas sem-teto que começaram a utilizar a praça como dormitório e sanitário.

A AÇÃO-OMISSÃO DO PODER PÚBLICO E DAS CONCESSIONÁRIAS

O segundo ator a ser seguido e traduzido são as ações-omissões da Prefeitura Municipal e concessionárias de serviços públicos. Entre a venda dos apartamentos e os anos 1980, a exemplo do que ocorreu em toda a cidade, não existem evidências de fiscalização por parte do poder público, que sempre fez vista grossa para as ampliações e modificações sofridas pelo conjunto. Somente a partir de meados dos anos 1980, quando os edifícios e os espaços livres já estavam bastante descaracterizados, começam a ser tomadas as primeiras medidas de proteção. Em 1986, o conjunto dos quatro blocos do Setor A foi tombado pelo Município (Projeto de Lei nº. 1258/85). Em 1987, a Rua Pires de Almeida, a Praça Múcio Leitão e o conjunto de edifícios foram considerados Área de Preservação Ambiental (Decreto nº. 7046 de 28/10/1987). Em 1991, foram criadas sete subáreas de preservação na cidade, sendo a Rua Pires de Almeida uma delas (Lei 1784 de 31/10/1991).

Apesar da necessidade de aprovação de licença ou de projeto nos serviços de manutenção e modificação, bem como das visitas dos fiscais, obras irregulares seguem sendo realizadas pelos moradores e concessionárias de serviços públicos. No final das contas, são penalizados aqueles que tentam cumprir a legislação, que esbarram na intransigência cartorial do órgão municipal de preservação.

A manutenção das ruas e da praça é outro item problemático. Iluminação pública deficiente – luzes queimadas ou apagadas. No início de 2011 a concessionária de iluminação pública substituiu os belos postes de ferro fundido originais da praça Múcio Leitão por postes modernos de gosto duvidoso e instalou lâmpadas de vapor de sódio e grande potência que produzem uma luz intensa e de cor alaranjada, sem que o setor de Patrimônio Histórico e Cultural da Prefeitura tenha tomado qualquer atitude (figura 17).

A poda das árvores, a limpeza pública e a manutenção da praça também são problemáticas. Os problemas com assoreamento do solo e com a manutenção dos equipamentos da praça são visíveis.

O serviço de coleta de lixo é presente na vida da rua e, mais especialmente, praça Múcio Leitão. A coleta é realizada três vezes por semana, e diante da inexistência de local apropriado para armazenagem, nos dias de coleta o lixo é depositado na esquina da praça. Como duas vezes por semana a coleta é realizada pela manhã, o lixo “convive” com as crianças, idosos e animais que frequentam a praça (figura 18). Também chama atenção a precariedade da manutenção da rua e da praça. A sensação de abandono e de falta de conservação da via e do mobiliário urbano é evidente.



Fig. 17. Luminárias instaladas na Praça.



Fig. 18. Lixo na Praça.

A CONTROVERSA RELAÇÃO COM OS VEÍCULOS AUTOMOTORES

Outros atores importantes a serem seguidos e traduzidos são os veículos. A pouca largura das ruas, as poucas vagas de estacionamento e de garagem respondem por uma relação controversa entre os veículos e o restante do coletivo.

Em função do número crescente de veículos e sua valorização simbólica – aparentemente maior do que a das pessoas e seu direito de circular pelas calçadas –, moradores e visitantes estacionam seus carros na rua ou sobre as calçadas, dificultando a circulação de pedestres, especialmente aqueles com carrinhos de feira ou de bebês, que são obrigados a circular pela rua (figuras 19 e 20).

O problema se agrava com o crescimento do número de empresas que se instalam nas imediações e com a proximidade com duas academias de ginástica, uma escola de teatro e um restaurante. Recentemente, cumprindo decisão da assembleia de moradores, preocupados com os danos provocados pelos automóveis que estacionavam na calçada, o síndico do edifício número 15 instalou vasos de plantas na calçada lateral junto da praça, eliminando 4 vagas e gerando contrariedade, inclusive com moradores do próprio edifício, pouco preocupados com a preservação das calçadas e com a livre circulação de pessoas e com a qualidade de vida dos moradores dos apartamentos térreos, condenados a conviver com os gases produzidos pelos veículos que ali estacionavam. Evidência de Desurbanidade ou conflito no entendimento de Urbanidade. Outro problema comum é o ruído de alguns veículos, como a moto de um morador da rua, que dificulta a vida dos demais moradores.



Fig. 19. Carros na Calçada, Pedestre na Rua (2011). Fig. 20. Carros e Vasos na Calçada (2008).

A RELAÇÃO DA MÍDIA IMPRESSA E TELEVISIVA

A mídia impressa reconhece a importância histórica e arquitetônica do conjunto. São frequentes as reportagens publicadas em jornais locais e de circulação nacional, enaltecendo a presença de moradores, frequentadores, artistas e personalidades como Cândido Portinari, Ernesto Nazaré, Stanislaw Ponte Preta, Noel Nutels, Regis Bittencourt e Afonso Reidy. Elas informam que a Pires de Almeida serviu de refúgio para diversos críticos do regime militar e como “moradia de artistas alternativos nos anos 70 [...] ponto de encontro dos *Hell's Angels* nos anos 80¹¹”;

¹¹ Um pedacinho da Europa preservado no Rio. *O Globo*, 2/01/1997, Zona Sul, p. 13.

transmitem uma imagem positiva e valorizam os aspectos materiais, imateriais, sentimentais e subjetivos.

Os títulos das matérias são esclarecedores: *Endereços Especiais*¹²; *Na fronteira entre Laranjeiras e Cosme Velho, um pedacinho da antiga Europa*¹³; *O 'ouvinte' das árvores*¹⁴; *Uma rua tranquila, como em 1927*¹⁵; *Longe da telinha, prevalece a tranquilidade*¹⁶; *Um pedacinho da Europa preservado na fronteira de Laranjeiras com Cosme Velho*¹⁷; *Uma praça pública quase particular*¹⁸.

O conjunto também tem servido de cenário para filmagens cinematográficas e televisivas de época. No início dos anos 90, uma rede de televisão bancou a reforma da praça e a pintura externa das fachadas dos edifícios que circundam a praça. A mais recente atuação da rua Pires de Almeida aconteceu em 2007 nas filmagens da minissérie *JK* (figura 21).



Fig. 21. Filmagens do seriado *JK* (2006).

¹² *Jornal do Brasil*, Revista Domingo, 21/02/1999, p. 24.

¹³ *O Globo* 10/05/1998, Morar Bem, p. 2.

¹⁴ *O Globo* 13/07/1991, O Meu Rio/Paulo Gracindo.

¹⁵ *O Globo* 20/09/1988. Botafogo, p. 5.

¹⁶ *O Globo*, 23/05/1999.

¹⁷ *O Globo*, 31/09/2001. Morar Bem, p. 2.

¹⁸ *O Globo*, 6/08/2000, Morar Bem, p. 25.

OS ANIMAIS

Os atores animais têm uma contribuição ativa e controversa para a Urbanidade-Desurbanidade da Pires de Almeida. A exemplo de outros atores não humanos, nesta narrativa assumo o papel de porta-voz de suas “falas”. Os animais mais presentes e atuantes são os insetos, os pássaros, os micos, os morcegos e os cães. Chama a atenção a densidade de ruidosos atores caninos, moradores e visitantes – um caso à parte, pois utilizam a rua e a praça como sanitário. Alguns acompanhantes menos cuidadosos se esquecem de recolher das ruas e calçadas os dejetos, que sujaram ruas, calçadas, além dos sapatos dos transeuntes mais distraídos.

Os felinos, embora presentes, limitam-se aos apartamentos e, eventualmente, áreas comuns dos edifícios por eles habitados. A proximidade com a mata e as amendoeiras da praça atraem diversos tipos de pássaros que alegrem as manhãs com seu canto, bem como insetos. O sentimento de Urbanidade dos insetos é entendido como Desurbanidade pelos moradores e visitantes. A exemplo do Cosme Velho, são frequentes os casos de dengue nas estações quentes. Outros assíduos atores são os micos e os morcegos. Estes, ao final das tardes e início das noites mais quentes, realizam movimentados voos rasantes que lembram as esquadrilhas de aviões dos filmes da Segunda Guerra Mundial. As frequentes “incursões” aos apartamentos, especialmente em busca de alimentos nas cozinhas, provocam sustos e mal estar entre os moradores humanos, que não compartilham do mesmo sentimento de Urbanidade dos morcegos. Os cães visitantes, os insetos e os morcegos são os casos mais evidentes do controverso entendimento de Urbanidade e da indissociabilidade do par Urbanidade-Desurbanidade. As “lembranças” sólidas ou líquidas deixadas pelos cachorros e as incursões dos morcegos pelas cozinhas são controversos. Suas ações, que podem ser consideradas como normais e “civilizadas” entre seus pares, não são muito apreciadas pelos moradores humanos.

AS FESTAS E MANIFESTAÇÕES

A rede ou coletivo rua Pires de Almeida é bastante sociável. Além da reunião diária de crianças, acompanhantes, idosos e cachorros na praça

Múcio Leitão, até 2005¹⁹ a rua se enfeitava com coloridas bandeirinhas para as festas juninas (figura 22) e copas do mundo; mais recentemente são comuns as festas de aniversário de crianças – nem sempre moradoras da rua (figura 23).



Fig. 22. Rua enfeitada para festa junina (2005). Fig. 23 – Festa de aniversário de criança (2010).

A rua também protesta contra a omissão das autoridades públicas, por meio de faixas colocadas nas proximidades da esquina com a rua das Laranjeiras (figura 24) ou manifesta sua religiosidade (figura 25). Mais recentemente, foi colocada uma faixa de alerta aos acompanhantes de cachorros mais distraídos, para que recolham as fezes de seus cachorros nas calçadas e ruas.



Fig. 24. Protesto durante epidemia de dengue (2006). Fig. 25. Via Sacra (2007).

¹⁹ Após o secretário da Associação de Moradores da Pires de Almeida (AMPA) dar um desfalque na conta bancária, as festas promovidas pela AMPA foram interrompidas.

POR FIM, OS ATORES HUMANOS

Com relação aos atores humanos, apresento um breve resumo, uma vez que eles têm sido tratados e divulgados em outros artigos (Rheingantz *et al*, 2006; 2007; 2009). Considerando a capacidade dos humanos falarem por si, o texto contém, em grande parte, as narrativas e traduções dos próprios atores.

“Todos os meus amigos estão aqui. Todo mundo se conhece e eu posso ficar até uma, duas horas da madrugada na pracinha. Aqui é muito tranquilo” (Ator 1)²⁰; “aqui encontrei um pouco do interior no Rio de Janeiro... ao cruzar a guarita a sensação é a de estar entrando em outra época, com a arquitetura *art déco* dos edifícios e sua altura proporcional à largura da rua; as brincadeiras de crianças, as conversas dos acompanhantes e os latidos esganiçados dos cachorros; as pessoas têm o hábito de observarem, pela janela, o que se passa na rua e na praça.” (Ator 2)

“Ao chegar ou sair tenho a nítida impressão de estar sendo vigiada – bom pela sensação de segurança, ruim pela de sempre estar sendo controlada – a qualquer hora do dia ou da noite. Na medida em que me afasto da rua das Laranjeiras, começo a ouvir a conversa das pessoas, o ruído de panelas e o barulho dos balanços.” (Ator 3)

“Na praça, é comum observar pessoas com expressão serena passeando ou conversando. Na praça, protegida por cerca de ferro que impede a entrada de cachorros, as crianças brincam soltas e livres. Além das babás, mães e carrinhos de bebê, idosos e adultos passeiam ou conversavam entre si e com os vizinhos que, de suas janelas e sacadas, animam o ambiente.” (Ator 4) (figura 11)

²⁰ Depoimento de moradora de 17 anos. In: Vila Pires de Almeida: Marselha é aqui. Folha da Laranjeira, junho/2001, p. 8.

“Durante o dia, as vozes e gritos produzem agradável paisagem sonora. Durante a noite, é comum encontrar grupos de adolescentes conversando em voz alta madrugada adentro. Alunos de escola de teatro vizinha costumam estacionar seus carros na rua nas noites de aula. Além de dificultar a vida dos moradores, retornam tarde da noite conversando em voz alta, perturbando o sossego dos moradores.” (Ator 5)

“Me encanta ouvir o farfalhar das folhas das amendoeiras ou o canto dos passarinhos e o movimento dos micos; sentir o cheiro de terra durante as chuvas; me incomoda a sonodiversidade dos adolescentes em animados e descontraídos grupos à noite – às vezes excessivamente ruidosos e inconvenientes; me incomoda a ruidosa ladainha matinal dos professores da academia de ginástica, da música pasteurizada e ruidosa da casa de festas e do clube vizinhos; bem como a conversa matinal da “confraria” dos porteiros, quando lavam os carros e varrem a rua.” (Ator 6)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O conjunto de narrativas da rede ou coletivo Pires de Almeida evidencia que, na perspectiva da ANT, o entendimento do par Urbanidade-Desurbanidade não pode ser traduzido ou resumido por teorias. A complexidade das experiências que são produzidas e vivenciadas no coletivo Pires de Almeida configuram um conjunto ou tecido heterogêneo, dinâmico e inseparável de relações envolvendo o mundo dos homens em si (sociedade) e o mundo das coisas em si (natureza). A heterogeneidade, a dinâmica e a mistura das narrativas do par Urbanidade-Desurbanidade confirmam o argumento de Latour (2001:338) sobre a impossibilidade de um mundo lá fora e de uma mente lá dentro. O conjunto de narrativas também confirma a impossibilidade de definir Urbanidade-Desurbanidade, uma vez que elas são fluxos de possibilidades não deterministas que se definem ou materializam durante a própria experiência. Urbanidade-Desurbanidade são fenômenos coletivos e materiais socialmente construídos cuja produção é um resultado e não uma qualidade inscrita nos dados de partida.

Apesar das reconhecidas qualidades ambientais engendradas desde sua construção – que atendem a critérios de dimensionamento da boa forma urbana, tais como sentido, vitalidade e adequação (Lynch, 1999) –

o conjunto de narrativas e traduções da rede ou coletivo Rua Pires de Almeida contido neste artigo evidencia que a identificação dos elementos e fatores geradores da qualidade do ambiente construído estão diretamente ligados ao entendimento de Urbanidade-Desurbanidade. Reforça o pressuposto de que nosso mundo é construído pelo conjunto de atores humanos e não humanos durante a experiência no ambiente, e ao explicitar os entrelaçamentos e os papéis de todos os atores implicados na compreensão e na produção do conhecimento dos lugares, inclui o sentimento de topofilia (Tuan, 1983).

O exemplo da Pires de Almeida confirma que o entendimento de Urbanidade-Desurbanidade implica em reunir e cultivar diversas narrativas menores de múltiplas histórias que difundem, por todas as direções, elaborações e interações, que se mantêm coesas como um tecido de fibras; que o entendimento de Urbanidade-Desurbanidade implica em produzir formas descentradas e não singulares de ser e conhecer, que podem ser traduzidas como um mundo comum, que continuará a existir independentemente do que digam ou pensem os arquitetos. Sem esquecer que, apesar das narrativas da rede ou coletivo rua Pires de Almeida aqui apresentadas conterem um determinado conjunto de eventos, ele traduz apenas um recorte que “congela” no tempo e no espaço um determinado (e limitado) conjunto de relações de Urbanidade-Desurbanidade, cuja dinâmica de contínua produção transcende qualquer tentativa de contemplar sua totalidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAUMAN, Z. *Identidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.
- CASTRO, R. B. *Redes e Vigilância: Uma experiência de cartografia psicossocial*. Dissertação de Mestrado em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.
- CUKIERMAN, H. *Yes, nós temos Pasteur*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2007.
- DICIONÁRIO ELETRÔNICO HOUAISS DA LÍNGUA PORTUGUESA (v 1.0). Objetiva: São Paulo: 2009.
- LATOUR, B. Keynote Speech: on Recalling ANT. In: LAW, J.; HASSARD, J. (eds.). *Actor Network Theory and After*. Oxford: Blackwell, 1999.
- LATOUR, B. *Ciência em Ação*. São Paulo: Editora UNESP, 2000.

- LATOUR, B. *A Esperança de Pandora*. Bauru/SP: EDUSC, 2001.
- LATOUR, B. *Políticas da Natureza*. Bauru/SP: EDUSC, 2004.
- LATOUR, B. *Reassembling the Social: an Introduction to Actor-Network Theory*. Nova Iorque: Oxford Press, 2005.
- LAW, J. *Notes on the Theory of the Actor Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity*. Lancaster: Centre for Science Studies, Lancaster University, 1992. Disponível em <www.lancs.ac.uk/fass/sociology/papers/law-notes-on-ant.pdf> consulta em 28jul2010.
- LYNCH, K. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1999 (edição original em inglês de 1960).
- MACHADO, C. J. S. A Invenção científica segundo o modelo da sociologia dos cientistas e os Social Studies of Science. In: *Ciência e Cultura*. v.58 n.3, São Paulo, jul./set. 2006.
- MATURANA, Humberto. *Cognição, Ciência e Vida Cotidiana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001.
- PEDRO, R. Cognição e Tecnologia: entre natureza, cultura e artifício. *Documenta*, n.9. Rio de Janeiro: UFRJ, 1998.
- RHEINGANTZ, P. A. De Corpo Presente - Sobre o papel do observador e a circularidade de suas interações com o ambiente construído. In: NUTAU'2004. *Anais...* . São Paulo: NUTAU/USP, 2004. Disponível em <www.fau.ufrj.br/prologar>
- RHEINGANTZ, P.; ALCÂNTARA, D.; AMORIM, F.; BARBOSA, A.; LAUREANO, A. Rua Pires de Almeida: Observação Incorporada de um Lugar Público Particular. In: *Paisagem e Ambiente*, v.22, 2006. pp.30-40.
- RHEINGANTZ, P.; ALCÂNTARA, D.; BARBOSA, A. Pires de Almeida. Reduto da Alma Encantadora das Ruas do Rio de Janeiro. In: COMAS, C. A.; PEIXOTO, M.; MARQUES, S. M. (org.). *O Moderno já Passado, o Passado no Moderno: reciclagem, requalificação, rearquitectura*, v.6. Porto Alegre: Editora UniRitter, 2009. pp.279-300.
- URBANIDADE. Disponível em <<http://groups.google.com.br/group/urbanidade>>.
- VARELA, F.; THOMPSON, E.; ROSCH, E. *A mente Incorporada*. Porto Alegre: ArtMed, 2003.
- VERÍSSIMO, L. F. O Gigolô das Palavras. In: _____. *O Gigolô das Palavras*. Porto Alegre: LP&M, 1983. pp.10-12.



URBANIDADE: *arquitetônica e social*

Frederico de Holanda

INTRODUÇÃO

Há muitas conotações para “urbanidade”. Entretanto, se estamos interessados no conceito naquilo que concerne à arquitetura, ele não pode ser utilizado de maneira ampla, geral e irrestrita... Terá que ser utilizado de forma útil para a compreensão das possíveis implicações que tenha *vis-à-vis* a configuração dos lugares, e do convívio das pessoas nele, implicado na configuração. Mesmo assim – mesmo se procuramos as relações da urbanidade com a arquitetura – a abordagem do problema sói ser deveras variada, como demonstram as diversas maneiras pelas quais as palavras (arquitetura + urbanidade) são apropriadas ou exploradas neste livro. Nesta contribuição resgato, discuto e trato mediante novos exemplos proposta feita noutras oportunidades (Holanda, 2002; 2003a; 2010). Insiro o conceito de *urbanidade* numa discussão mais ampla sobre taxonomia *sócio-arquitetônica*, que implique compreender tipos de *sociedade* e tipos de *arquitetura*. Opto pela expressão, em vez de “sócio-espacial”, talvez mais comum na literatura, por ser mais abrangente: como veremos, a urbanidade pode estar relacionada aos elementos-meio da arquitetura – os *cheios*, os *volumes* – ou aos elementos-fim – os *espaços*, os *vazios* (Coutinho, 1970; Holanda, 2010). Portanto, as implicações podem ser sócio-volumétricas ou sócio-espaciais – em síntese, e sempre serão sócio-arquitetônicas.

Antes, porém, carece expor certos pressupostos gerais pertinentes a todo e qualquer tratamento das relações entre arquitetura e urbanidade. Em outras palavras – e já provooco o debate – qualquer tratamento implica (1) o que se entende por urbanidade, não em sentido amplo, mas *para esta discussão*; (2) o que se entende por arquitetura, no mesmo contexto,

isto é, arquitetura enquanto relacionada à urbanidade (ela está relacionada a um sem-número de outras dimensões do real, ou de outras *expectativas sociais* [Holanda, 2010]). Uma coisa e outra carecem da *descrição* dos dois âmbitos, mais ou menos precisa, objetiva, quantitativa etc., segundo as opções epistemológicas de cada um: teoria + método + técnicas. A descrição rigorosa é condição *sine qua non* para que uma discussão não venha a ser um diálogo de surdos: do que *mesmo* estamos falando? Se não explicitarmos de maneira compreensível e verificável por outros o ponto de vista pelo qual estamos refletindo, adeus *troca* de ideias e sua potencial fertilização cruzada. A discussão se reduzirá à auto-complacente (ou mutuamente complacente, como é do [mau] gosto de certa epistemologia em voga) exposição de *impressões* de cada um sobre o que venha a ser o assunto, impressões que somente poderão ser contrapostas a outras impressões. Não se chegará a nada minimamente *verdadeiro*. Ou isso não interessa?!...

Depois de descritos o lugar e as pessoas nele – portanto, por definição, uma *situação arquitetônica* – podemos sobrepor *valores* em função dos quais será possível avaliar positiva ou negativamente a situação, realizar sua defesa ou sua crítica, generalizar a ponto de facultar o uso de suas lições noutra contexto. Pois queremos aprender com cada estudo, socializar e *aplicar* noutras circunstâncias, *mutatis mutandis*, o ensinamento que ele, estudo, encerra, correto? Isto posto, podemos passar às categorias analíticas aqui utilizadas.

Estamos navegando num braço de rio de ampla bacia fluvial: *lato sensu*, o das relações entre arquitetura e comportamento. Arquitetura está sempre relacionada a seres humanos, *mas não está sempre relacionada a comportamentos*. Incluir, por exemplo, a sensação higrótérmica no corpo, a resultar do desempenho bioclimático de um lugar, em “comportamento” é esticar inadequadamente o conceito e deixar pouco claro o foco a que estamos nos referindo aqui (evoco o conceito de “sustentabilidade” em voga, extremamente amplo, tão equivocado e pouco focado quanto).

Sistemas sócio-arquitetônicos podem ser caracterizados como pontos num intervalo entre tendências polares testemunhadas ao longo da história das configurações da arquitetura e das sociedades. Um sistema sócio-arquitetônico, composto por um modo de vida e pelo marco arquitetônico que constitui e é por ele constituído, é um *estado* de um

sem-número de estados possíveis ao longo de um intervalo. O intervalo tem tendências polares sintetizáveis pelas expressões *paradigma da formalidade* e *paradigma da urbanidade* (Holanda, 2002). As palavras “formalidade” e “urbanidade” são interessantes porque comunicam simultaneamente ideias relativas aos lugares e ideias relativas a modos de convívio. “Formalidade” vem de “formal”, relativo à “forma” – “limites exteriores da matéria de que é constituído um corpo, e que conferem a este um feito, uma configuração, um aspecto particular” – mas isto de uma certa maneira: “que não é espontâneo; que se atém a fórmulas estabelecidas; convencional.” “Formalidade” também é uma “maneira expressa de proceder; aquilo que é de praxe, rotina” (Ferreira, 1988). Por sua vez, “urbanidade” obviamente se refere à cidade enquanto realidade física, mas também à qualidade de “cortês, afável, relativo à negociação continuada entre interesses” (*idem*). Formalidade / urbanidade é pois uma *variável*, que é *função*, simultaneamente, de atributos sociais e de atributos arquitetônicos. Destrinchando a questão, podemos falar em *urbanidade social* – quando os atributos estiverem relacionados a modos de interação social – e *urbanidade arquitetônica* – quando os atributos estiverem relacionados ao lugar. Ademais podemos, para cada caso ou para o conjunto, falar numa *medida de urbanidade*: num dado contexto, como foi feito para várias áreas do Distrito Federal propositadamente contrastantes, a *urbanidade* varia de “0” a “5”, obtida mediante atributos quantificados e por procedimentos de normalização (Holanda, 2002, cap. 7). Naquele caso, a urbanidade foi sintetizável numa fórmula: $URB = (y/xn + cbn + RARn + \dots + INTn)/n$, em que URB é *urbanidade arquitetônica* e as demais são variáveis de configuração (foram nove as utilizadas; na fórmula acima, à guisa de exemplo, superfície de espaço por constituição, percentual de espaços cegos, medida de integração,¹ inteligibilidade, todas normalizadas, e o “9” referido ao número total de variáveis morfológicas. Isto não será feito neste ensaio. Apenas ilustrarei como as ideias podem ser utilizadas *qualitativamente*).

Urbanidade é normalmente afeita à escala da cidade. Todavia, é adaptável a outras escalas, para mais e para menos. Podemos falar em urbanidade tanto no trato dos membros de uma família quanto às re-

¹ “Integração” é uma medida de acessibilidade topológica (veja Hillier e Hanson, 1984).

lações inter-gerações. E podemos falar em urbanidade no trato das relações das classes sociais entre si, no âmbito da atual “sociedade de classes avançada”, para usar expressão de Giddens (1973).

Âmbitos *sociais* diversos estão relacionados a âmbitos *arquitetônicos* diversos: relações inter-gerações podem acontecer em vários lugares, mas *laços* familiares constroem-se por excelência no *espaço doméstico*. Relações inter-classes constroem-se no âmbito de cidades e metrópoles crescentemente complexas, variadas, descontínuas, quase a abarcar todo o espaço socialmente utilizado, a ponto de merecer o neologismo proposto por Ascher, para caracterizar a realidade sócio-espacial moderna: *metápoles* (Ascher, 2010).

Parte do corolário do alargamento do conceito de *urbanidade* para âmbitos sócio-arquitetônicos diversos é seu alargamento *no tempo* – ele é aplicável não apenas às sociedades e lugares contemporâneos, em seus vários níveis: é aplicável também a sociedades do passado, que podem ser mais ou menos afeiçãoadas às características implicadas no conceito. Sociedades humanas e os respectivos lugares que produzem ou usufruem podem ser classificadas pela medida que traduza a proximidade ou o afastamento quanto aos atributos de urbanidade.

Isso é crucial para realizar estudos comparativos, transculturais. Os exemplos a seguir são variados, quicá a demonstrar a robustez do conceito e como podemos utilizá-lo para *melhor projetar*.

VILA PLANALTO, BRASÍLIA – DE FADADA AO DESMONTE À UTOPIA SÓCIO-ARQUITETÔNICA

Realizamos uma pesquisa sobre oito áreas do DF, diferentes em renda, configuração edilício-urbana e distância ao centro metropolitano. O objetivo foi identificar relações entre atributos arquitetônicos e acesso ao lugar por diferentes estratos de poder aquisitivo das famílias. Os resultados mais gratificantes foram obtidos na Vila Planalto (Holanda, 2010, figuras 1 e 2).



Fig. 1. Vila Planalto. Vista aérea, no centro da figura. Esplanada dos Ministérios à esquerda, Palácio da Alvorada no extremo direito.



Fig. 2. Vila Planalto. Vista aérea, revelando a variedade de bairros, ruas, lotes e edifícios.

A Vila Planalto, a 1.500m da Praça dos Três Poderes e a 3.900m do Centro de Comércio e Serviços, renda média do chefe da família de R\$ 1.920,00, revelou os dados mais gratificantes da pesquisa. A Vila data do início da construção da cidade. Tem origem em acampamentos de empreiteiras, edificados para abrigar os empregados – arquitetos, engenheiros, técnicos, operários. É lugar de grande variedade de lotes, casas, quarteirões e espaços públicos. O tamanho médio dos terrenos é muito pequeno: 143m² (46% têm menos de 100m²), quase a impedir arborização dentro do lote. Ruas e calçadas variam em dimensões – algumas vielas mal permitem a passagem de veículos, outras facultam arborização e generosos passeios. Apesar da privilegiada localização, apresenta um perfil de renda parecido com o do DF – é quase um microcosmo da metrópole. Ante o DF, há na Vila um pouco menos de ricos (Vila = 10,4%, DF = 11,9%), estratos médios são menores (Vila = 49,8%, DF = 57%), há mais pobres (Vila = 39,7%, DF = 32,5%). O caráter pitoresco da Vila e sua privilegiada localização atraíram intelectuais, alguns professores da Universidade de Brasília. Muitas casas permitem adaptações que correspondem a expectativas da classe média. Há espaço dentro do terreno para a construção de garagens e as respectivas ruas têm facilidade para o estacionamento das visitas. Contudo, tais casas e ruas são minoria. A maior parte da arquitetura não agrada aos estratos médios, menos ainda aos ricos. Mais de quatro décadas depois de inaugurada a cidade, forças de mercado não foram capazes de expulsar os moradores de baixo poder aquisitivo. A elitização parece estar chegando a um limite, imposto pela arquitetura e pela dificuldade, por força de lei, de mudar suas características fundamentais (está dentro do perímetro tombado), o que nem sempre é observado, dado o péssimo monitoramento urbanístico que faz o governo local, dessa ou de qualquer outra área. Mesmo assim, a arquitetura como *variável independente* fala mais alto.

Salvo em algumas partes, a Vila não tem bom desempenho bioclimático, imagético ou estético. Como conjunto, é mal-estruturada, a “colcha de retalhos” do DF em miniatura: os trechos construídos por diferentes empresas não foram bem articulados na origem, nem depois. Em termos lynchianos (Lynch, 1999), a Vila apresenta fraca legibilidade – não é fácil se orientar nela (Kohlsdorf, 1996).

Apesar disso, outra leitura é necessária: quanto à estratificação social, a Vila é um tremendo sucesso, o contraponto *utópico* ao *mito* de

igualdade expresso por Lúcio Costa para as superquadras. Sua grande diversidade arquitetônica implica grande diversidade social. Se o espaço urbano é um “recurso cultural” a contribuir para “re-unir o que a sociedade separou” (Peponis, 1989, 1992), esse bairro é exemplo paradigmático. Para Lúcio Costa, entretanto, uma eventual expansão da Vila nos moldes atuais “interferiria de forma não apenas inadequada mas desastrosa com a escala monumental tão próxima” (Costa, 1987). Visando impedi-lo, ele propõe um renque de sete superquadras para “barrar de fato a gradual expansão de parcelamento em lotes individuais” (*idem*) na direção do Palácio da Alvorada.

Decerto o arquiteto ignorava o fascinante desempenho sociológico do bairro em sua feição original, a facultar a presença de diferentes estratos socioeconômicos. Se o soubesse – alma sensível e generosa revelada em muitas oportunidades – talvez sua opinião fosse diversa. Os resultados obtidos pela pesquisa em outras áreas do DF demonstram que as superquadras propostas implicariam um perfil socioeconômico mais elitista, não o de um microcosmo da metrópole, como a Vila é hoje. Se *urbanidade* é a “negociação continuada de interesses” e a convivência de classes sociais diversas no mesmo bairro, a *urbanidade social* na Vila é a maior que encontramos no DF. E essa urbanidade social *resulta* de uma configuração edifício-urbana cuja variedade volumétrica e espacial (elementos-meio + elementos-fim da arquitetura) é excepcional, caracterizando uma *urbanidade arquitetônica* máxima no DF e, possivelmente, rara alhures.

ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS: FORMALIDADE POR EXCELÊNCIA

Passemos de um polo a outro: da urbanidade da Vila Planalto, à formalidade do conjunto Esplanada dos Ministérios / Praça dos Três Poderes. A Esplanada define-se pelo grande vazio central retangular em planta: 310m de largura entre as empenas dos ministérios e 2.000m entre a Plataforma Rodoviária e as torres gêmeas do Congresso Nacional, de 95m de altura. A Esplanada tem, ao seu redor, a Rodoviária, os repetidos paralelepípedos dos blocos ministeriais, e os edifícios emblemáticos cujos volumes especiais contribuem para a justa diversidade plástica

do conjunto: Teatro Nacional, Conjunto Cultural da República (Museu Nacional Honestino Guimarães e Biblioteca Nacional Leonel de Moura Brizola), Catedral, Ministério da Justiça, Palácio do Itamaraty e Congresso Nacional.

Brasília é atacada por sua *monumentalidade*, supostamente *démodé* na cidade para uma sociedade democrática. As opiniões de Zevi, Tafuri e Frampton são as mais contundentes (Zein, 2001). Zevi argumenta que a monumentalidade é incabível no projeto moderno. Para Tafuri, Brasília nasce de “intenções demagógicas (...) guiada por um plano alegórico infantil que tenta reinterpretar um modelo urbano já experimentado na União Soviética dos anos 1930”. Frampton qualifica a arquitetura do Plano Piloto de “formalismo decadente” (mas em visita, no início de 2010, avalia positivamente a cidade, destacando a atmosfera prazerosa das superquadras). As críticas exemplificam pecado comum na história e na teoria da arquitetura: consideram um contexto e uma época restritos. Não percebem as referências históricas do projeto de Lúcio Costa e ignoram a contribuição peculiar de Oscar Niemeyer para a arquitetura moderna (Zein, 2001).

Lúcio Costa antecipa-se às críticas no *Relatório do Plano Piloto de Brasília* (Costa, 1995) – talvez soubesse estar infringindo a norma... Entretanto, não o faz convincentemente. Parece constrangido ao defender o “desejável caráter monumental” do projeto, “não no sentido da ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa” (*idem*, p. 283). Nada claro. Do *Houaiss*: “ostentação” relaciona-se com “exibição de luxo, poder, riqueza, magnificência”.

A escala monumental do Plano Piloto é, sim, “magnificante”. A grandiosidade e os edifícios ímpares tocam-nos à semelhança de outros lugares da história. Emocionam como as *Pirâmides de Guiza* (Egito antigo), os *Champs Élysées* (Paris), o *Mall* (Washington), a *Avenida dos Mortos* (Teotihuacán, México pré-Colombo), o centro cerimonial de *Uxmal* (Maya, México pré-Colombo), a *Cidade Proibida* (Pequim, China) (Fig. 3)... Alain de Botton sugere a razão: são *sublimes* – “o sublime como um encontro prazeroso, até mesmo inebriante, com a fraqueza humana diante da força, da idade e das dimensões do universo” (Botton, 2003). O grandioso é-nos prazeroso porque “[afastamo-nos] desses lugares, não arrasados, mas inspirados pelo que está além de nós, privilegiados por

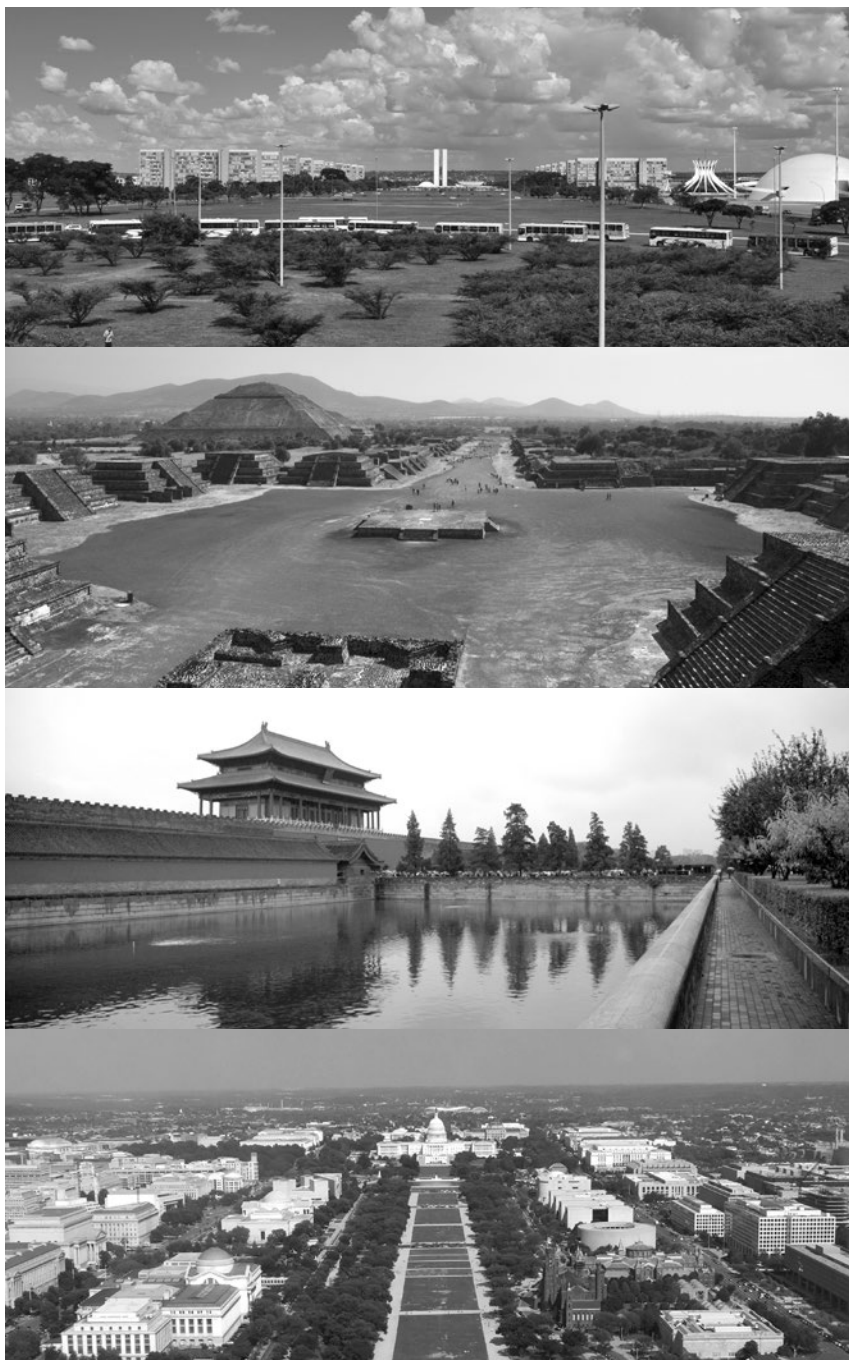


Fig. 3. Quatro exemplos de formalidade: Esplanada dos Ministérios (Brasília), Teotihuacan (México pré-Colombo), Cidade Imperial (Beijim) e The Mall (Washington).

nos submetermos a exigências tão majestosas” (*idem*). Todos os exemplos primam por uma ou mais das características: a grande dimensão dos espaços abertos; a forte axialidade (o comprimento muito maior que a largura); o conjunto, ou os edifícios mais importantes, estarem sobre terraplenos, a destacá-los ante o entorno; os prédios serem soltos, lidos como volumes claros na paisagem; as transições entre o interior e o exterior serem elaboradas mediante diversos artifícios – escadarias, rampas, passarelas sobre espelhos d’água, túneis; o lugar ser especializado nas funções superestruturais da ordem social – política ou ideologia; exceto pelos trabalhadores especializados que abriga, não haver presença rotineira dos habitantes. *Só dois* exemplos têm *todos* os atributos: a Esplanada de Lúcio Costa e a *Avenida dos Mortos*, em Teotihuacán.

Entretanto, não existe apenas essa monumentalidade. Contraponham os exemplos à *Piazza San Marco* (Veneza), *Piazza della Signoria* (Florença), *Piazza del Campo* (Siena), *Cinelândia* (Rio de Janeiro), *Praça Tiradentes* (Ouro Preto) (figura 4). Não são monumentais? Decerto, mas de outro tipo. Os lugares se destacam do entorno pelas dimensões (mas não muito), por edifícios ímpares (alguns), ou pelas funções que abrigam (governamental, religiosa). No entanto, essas praças incluem a vida rotineira da cidade, inclusive residências; estão sempre cheias de pessoas, paradas ou em movimento; são pequenas clareiras cercadas pelo *denso e secular tecido da cidade*.





Fig. 4. Monumentalidade urbana. Praça Tiradentes (Ouro Preto) e Piazza del Campo (Siena).

Temos expressões para marcar a diferença – formalidade e urbanidade. Os primeiros lugares exemplificam a *monumentalidade formal*; os segundos, a *monumentalidade urbana*.

Brasília é *formal*, é “magnificante”, e não há porque desculpar-se. Lúcio Costa não é apenas moderno ou brasileiro, transcende o aqui e o agora (como é pobre equacionar Brasília à *Carta de Atenas!*). O Plano Piloto e seu lugar simbólico por excelência – o conjunto Esplanada dos Ministérios / Praça dos Três Poderes – encantam porque fazem reverberar lembranças de lugares emblemáticos de outros tempos e espaços.

Neste aspecto, a proposta original de Lúcio Costa foi empobrecida: a Esplanada contemplava espaços para comércio e serviços complementares às atividades principais, indicados nos esboços iniciais para a área. Os blocos dos ministérios seriam interligados por edifícios mais baixos para abrigar usos diversificados. Os serviços convidariam a uma rápida parada dos motoristas a caminho de casa através da Esplanada, cujo fluxo veicular intensificou-se depois de construída a Ponte JK, a terceira sobre o Lago Paranoá. Mais vantagens: (1) os que trabalham no local economizariam viagens feitas para serviços hoje ausentes, particular-

mente na hora do almoço; (2) os serviços induziriam maior presença no lugar também após o horário comercial, a beleza do espaço a convidar para uma relaxante *happy hour*, hábito comum no centro do Rio de Janeiro (*Cinelândia*, por exemplo); (3) o espaço aberto ganharia em definição, superando-se a inadequada descontinuidade entre os blocos ministeriais, problema inexistente na proposta original; (4) toda a Esplanada ganharia em urbanidade ao incorporar contingentes populacionais além daqueles que aqui meramente trabalham; (5) o emblemático espaço seria mais *vivido instrumentalmente por dentro* que *usufruído expressivamente de fora*; (6) a Esplanada estaria mais próxima aos *Champs Élysées* referidos por Lúcio Costa nos textos.

Como *variável independente*, o urbanismo moderno geralmente implica custos sociais e econômicos. Entre os traços mais típicos da cidade moderna está a desertificação dos espaços abertos de uso coletivo, que acontece *pari passu* ao “declínio do homem público” (Sennett, 1988). Se a *visibilidade do outro* no âmbito público é a quintessência da urbanidade, esta não existe na Esplanada dos Ministérios, como, ao contrário, há em Washington ou Paris. Isso é *efeito direto da configuração* (lembramos Hillier e a “lei do movimento natural” [Hillier, 1993]). Todavia, faz sentido perguntar: as sociabilidades observáveis em muitos lugares compensam a desertificação de outros? Moradores satisfazem-se em usufruir *expressivamente* – estética, afetiva, simbolicamente – os mais emblemáticos lugares da cidade, e não usá-los na *vida prática rotineira* por sua *presença*? A julgar pela intensa frequência nos lugares de convívio atuais e pelo afeto que moradores demonstram pela cidade e pelo que ela representa, as respostas são afirmativas (Branco, 2006). Contudo, investir em maior urbanidade na Esplanada, como está implícito no projeto de Lúcio Costa, em nada danificaria as dimensões expressivas do local; pelo contrário: a presença mais intensa fortaleceria a imagem do lugar, e da cidade, em nossas mentes.

Se os órgãos gestores do espaço não o fazem, o “homem comum” (Certeau, 2000) se encarrega de realizá-lo: surge informalmente, entre os edifícios ministeriais, aproximadamente no lugar onde Lúcio Costa o assinalou em seus croquis, quiosques para prestar serviços variados e vender lanches e refeições populares. É grande o fluxo de pessoas no local, particularmente nas horas do intervalo para o almo-

ço. Em alguns casos, há mesas espalhadas nas sombras das árvores, ao longo dos passeios. Como sói acontecer em paisagens formais, a urbanidade imiscui-se como “fissura” na ordem hegemônica, trazendo mais vida para o âmbito público, apesar da histeria preservacionista que procura manter o lugar em sua pureza de *espaço de exceção* (Gilberto Gil classificou de “histérica” a política de preservação em Brasília – bingo!).

Entretanto, há casos em que transformações são mais que simples fissuras na ordem.

NOVA IORQUE: RESGATE DA URBANIDADE

A construção da hidrelétrica de Boa Esperança implicou formar-se um lago de aproximadamente 160 km de extensão entre Maranhão e Piauí, no Alto Parnaíba, com largura média de 10 km (Holanda, 2003b). As águas subiram em 1968. Inundaram-se pequenas cidades nas antigas margens do rio, e moradores foram indenizados ou a companhia construiu cidades e permutou as antigas edificações nos novos núcleos, como em Nova Iorque (MA) e Guadalupe (PI). Em linha reta, a NI inundada distava 70 km da barragem. Construiu-se a nova o mais perto possível da anterior.

Eis as diferenças básicas entre a malha viária proposta e a da cidade antiga (Fig. 5):

1. *Quanto à escala.* Na nova proposta, ruas todas mais largas, mais ainda no caso das radiais, com 9m de caixa de rolamento mais 2,5m de calçadas de cada lado mais os 5m (mínimos) de recuo frontal, gerando 24m de distância total interfachadas, bem mais que os 6m/8m comuns à cidade antiga.
2. *Quanto aos ângulos da malha.* Rompeu-se com a ortogonalidade antiga quase absoluta. Criaram-se ângulos de 135° que contrastam com os de 90° e potencializam estímulos perceptivos. As seis radiais que demandam a Praça da Igreja fazem-na mais perceptível a partir de maior número de pontos mais distantes do centro. Relativamente ao todo urbano, sua presença é mais enfática que na cidade anterior.

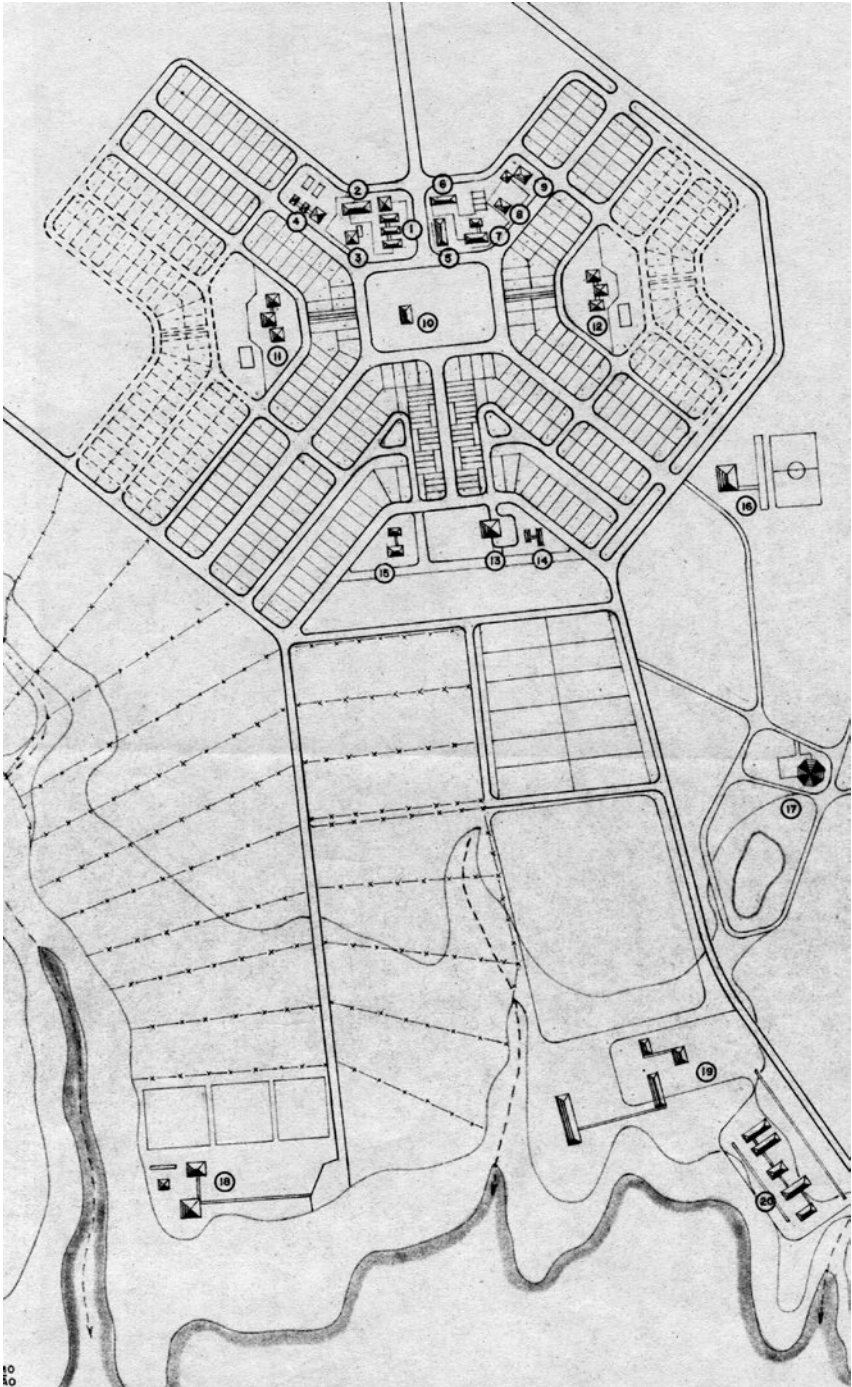


Fig. 5. Nova Iorque Nova. Planta Geral

Aumentamos a escala de praças e quadras. A nova Praça da Igreja media 180 x 240m (70m x 100m, a praça anterior). A do mercado 100m x 100m (30m x 70m, a anterior). As quadras eram maiores: dimensões mínimas de 80m e máximas de 250m, com área média de 20 mil m², três vezes a anterior. Contribuía para otimizar o sistema viário, compensando as novas dimensões das vias. Manteve-se a generosidade do tamanho dos lotes da antiga cidade (média = 934,90m²) dentro do possível. Os novos lotes tiveram 800m², salvo mínimas variações, em função da geometria das quadras e de casas especiais, por conta do hábito dos antigos grandes quintais e pomares.

Edificações residenciais reproduziam o partido tradicional da região, esquemas em “L” ou “U” gerando um pátio interno ajardinado. Havia contudo forte diferença das residências tradicionais. Nosso projeto as afastava de todas as divisas do lote, mas na velha urbe quase não existiam afastamentos laterais ou frontais (ponto das transformações mais interessantes).

As transformações efetuadas pela população em nosso projeto foram essencialmente em duas escalas:

1. Na urbana a transformação resumiu-se a diminuir o tamanho da praça central, dividida em duas. A rua de chegada à cidade terminando em 90º numa das vias que circundavam a praça foi prolongada, cortando-a ao meio. Numa metade permaneceu a igreja; noutra construiu-se o clube (havia na cidade antiga, mas a Cohebe não repôs na cidade nova). A nova praça da igreja ficou com 120m x 180m, mais próxima à da cidade antiga, porém ainda maior.
2. Na escala residencial as transformações foram mais significativas e em grande número de casas. Envolveram vários aspectos.

A não ser em edificações de comércio / habitação existia afastamento frontal mínimo de 5m, que foi desprezado. O espaço previsto para eventual jardim frontal foi reincorporado ao domínio público. Isto aconteceu em residências de famílias de baixo poder aquisitivo e nas de famílias de melhor renda, a julgar pelo seu nível de acabamento e o estado de conservação. A transformação resgata a antiga relação casas x rua.

A posição da porta de entrada sofreu modificações. Nosso projeto eliminou o vestíbulo, comum às antigas casas. Em compensação, para evitar abertura direta da sala à rua, a entrada dava-se lateralmente. Aparen-

temente, a maior privacidade permitida não teve a importância pensada: muitas portas frontais passaram a abrir-se diretamente para a rua, resgatando a antiga relação, fato até mesmo na ausência do antigo vestíbulo, que pareceu não ser resgatado em nenhuma casa da nova cidade.

Muitas residências sofreram expansão em direção às divisas laterais do lote, colando-se a estas, outrossim recuperando relações anteriores. Há efeitos significantes: 1) mais cômodos da casa têm relação direta com o espaço público; 2) o espaço da caixa da rua fica mais bem definido (como antes), porque se eliminam as descontinuidades que os recuos laterais das casas provocam. Em certos casos, novas portas se abrem diretamente para o espaço público, como outrora (figura 6).



Fig. 6. Nova Iorque Nova. Ampliações das casas e eliminação do recuo frontal proposto no projeto (esquerda) e apropriação do espaço público lindeiro aos lotes (direita).

Houve expansões ao fundo do lote. Não só consistiram em ampliar cômodos, como a onipresente varanda para o jardim interno proporcionada em nosso projeto: criaram-se novos cômodos. É interessante que os pés-direitos dos novos cômodos resgatam os da antiga cidade (1m70cm no ponto mínimo). Em nosso projeto não eram menores que 2m 60cm. Felizmente, a configuração das novas casas tornava as expansões quase “naturais”.

As modificações trouxeram espaços generosos, antes inexistentes, entre fachadas e meios-fios (a cidade velha tinha calçadas muito estreitas), que não foram abandonados. Bem conservados, passaram a ser apropriados lugares semi-públicos, extensões do interior das casas, lugares de estar da família em lazer a conversar com os passantes e a apreciar o relativo frescor da sombra das árvores. Generosos terraços foram criados abertos para o espaço público. Curiosamente, não se tem exemplo deles em casas da antiga cidade.

A redução do tamanho da praça e as transformações das residências (particularmente quanto à relação com o espaço público) aumentam a *urbanidade* na Nova Iorque criada por nós.

Em espaço público, espaços maiores significam historicamente mais *formalidade*. Grandes espaços implicam ocupação humana rotineira rarefeita, combinam com sistemas de encontros em que a dimensão *simbólica* predomina. A ocupação de grandes espaços por muitas pessoas somente se dá em momentos especiais, p. ex. a Esplanada dos Ministérios, Brasília. A dimensão simbólica esteve na antiga praça da igreja, o mais generoso espaço público da velha cidade. A nova praça, querendo resgatar a dimensão, foi considerada “excessivamente simbólica” pelas dimensões. Sua redução mantém o caráter de excepcionalidade do lugar; todavia, a aproxima das necessidades *instrumentais* cotidianas.

Todas as transformações do espaço doméstico também reforçam a urbanidade do lugar. O jardim frontal, de natureza *expressiva*, quase não foi implementado. Uma notável exceção (não casual) está na residência do prefeito: um artifício para instituir maior *formalização* das relações dessa família com a comunidade maior onde se encontra inserida. Impõe “mais respeito”. O desprezo pelo jardim frontal significa *instrumentalizar* o espaço frontal da casa, rotineira e informalmente utilizado pela família com os passantes.

Expansões das construções em direção às duas divisas laterais do lote resgatam a antiga caixa espacial da rua, definida pela massa continuamente construída do quarteirão. Mais um artifício para *potencializar* a relação direta de cômodos da casa com o espaço exterior. Marcante opção de socialização em cidades vernaculares brasileiras é o debruçar-se à janela para conversas informais. A utilização *total* da largura do lote maximiza essa possibilidade.

Facultar bem absorver transformações com o tempo, sem custos elevados, é característica positiva de projeto urbano. O projeto da nova cidade de Nova Iorque, acreditamos, encontra-se nessa categoria. Na escala do espaço doméstico e na escala urbana maior, o projeto permitiu fáceis transformações. Em vez de “distorcer” ou “deformar” o projeto original, as transformações realizadas pela população enriqueceram nossa proposta; emocionante lição de *saber fazer* cidade e arquitetura populares.

A URBANIDADE DE UMA CASA-ÁTRIO

Projetei esta residência unifamiliar em 1998, onde moro desde 1999, com minha família. Em outra oportunidade, analisei vários aspectos da casa (Holanda, 2003c). Aqui, atendo-me ao tópico central do ensaio: os modos de convívio em seu interior, as relações que se dão com o que se passa no exterior, e as implicações da configuração para ambas as instâncias.

Ao se referir à construção de interfaces sociais no espaço doméstico, Hanson explica que a manipulação da forma espacial pode enriquecer a experiência da arquitetura “ao conformar uma socialização multifacetada; ou empobrecê-la, articulando um ponto de vista de determinado ator ou ninguém em particular” (Hanson, 1998). “Socialização” aqui tem sentido específico: copresença ou co-ciência de pessoas no espaço, respectivamente por acessibilidade física ou visibilidade proporcionadas pela natureza das fronteiras interespaços mais/menos permeáveis à passagem, mais/menos transparentes à vista.

Configurar uma casa constitui *potencialidade* de utilização; o uso *efetivo* dos espaços será função do estilo de vida dos moradores. Interessamos em que medida a configuração é entrave ao estilo, impõe custos à sua realização ou é adequada.

Os moradores entre si

A sala é o lugar mais intensamente utilizado pelos moradores: ler, escutar música, ver TV, conversar, comer (figura 7). Está-se longe do uso intenso que a classe média brasileira faz da cozinha como espaço por excelência do convívio familiar e da sala-de-estar formal, fechada, lugar de receber visitas (França, 2003). O segundo espaço mais utilizado é o escritório, por mim e por minha mulher, para trabalho (mais comum), escritos, lazeres.

Sala e escritório são posições privilegiadas para acesso e visibilidade. Deles, é fácil ouvir o que acontece e falar com qualquer pessoa no resto da casa. Um quase problema é não haver neste domínio privacidade acústica: os decibéis da TV ou do CD precisam ser negociados de modo a permitir, p. ex., ver TV (sala) e trabalhar (escritório 1), concomitantemente, mas as concessões são bem exercidas.

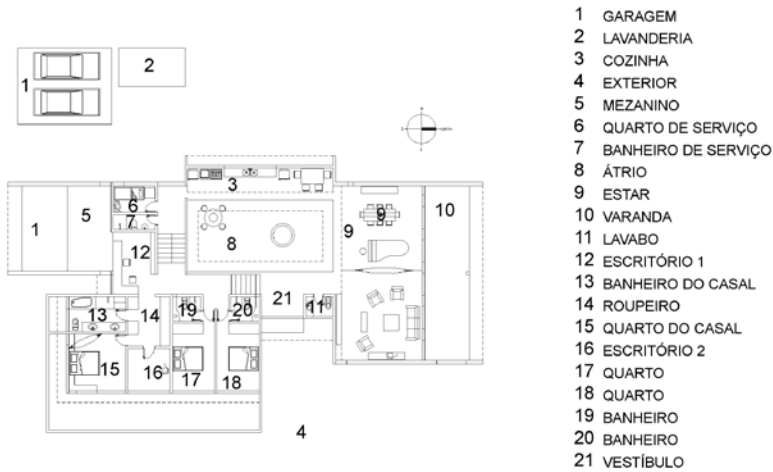


Fig. 7. Casa-átrio Frederico de Holanda. Sobradinho, Brasília. Planta baixa.

O espaço favorece a relação intermoradores, ao se revezarem em tarefas domésticas se não há presença de empregados. Preparar refeições e lavar louças é praticado por qualquer familiar (na cozinha), enquanto outros ficam sob alcance visual/auditivo em espaços contíguos (sala, átrio, escritório). Falar da relação cozinha x sala não é, como em outras casas, falar da relação entre gêneros, mas entre membros da família em funções intercambiáveis. À preparação de refeições garantiu-se lugar imediatamente abaixo da sala quanto à acessibilidade, diminuindo a distância categórica entre “natureza” e “cultura”.

Os mais jovens e os mais velhos

As suítes dos quartos 1 e 2 foram pensadas para o filho e a filha do casal. Privacidade se obtém ao fechar as portas; são espaços bipermeáveis, mas seus usuários comandam a ligação aos anéis de permeabilidade a que os quartos pertencem. Estando abertas as portas, o uso desses anéis através do jardim interno 1 favorece a interface com os outros moradores. Os quartos 1 e 2 abrem para os principais espaços que constituem o miolo da casa. À acessibilidade física soma-se a visibilidade franca: do interior dos quartos vê-se o átrio e a cozinha; ao sair deles veem-se escritório, vestíbulo e sala.

Moradores/hóspedes

Não há aposentos específicos para hóspedes. Podem acomodar-se nos quartos 1 ou 2 (à ausência dos filhos), no quarto 4 (à não existência de empregados permanentes), no escritório 2 ou no mezanino. No quarto 4, hóspedes disporão da maior privacidade da casa, além do espaço à sua porta estar a um passo da cozinha, que propicia franca visibilidade para o átrio e a sala. Se hóspedes usarem o mezanino, estarão mais próximos ao centro mais acessível da casa, mas sem privacidade visual, justificável em condições de “casa cheia”. No dia a dia, o mezanino é agradável alternativa para se assistir a outro canal, quando a TV da sala está em uso, ou para realizar outros trabalhos de lazer – bordados, *patchwork*...

Moradores/visitantes

A sintaxe da casa suporta intensa interface entre visitantes e moradores. Se incluirmos o átrio entre os espaços “principais”, a ordem de acessibilidade é: exterior > átrio > sala > cozinha > quarto do casal. Nas reuniões, amigos frequentemente preparam a refeição. Integrar cozinha / átrio / sala reaviva sua importância na socialização: interconectados no acesso, os três ambientes são audiovisualmente sincrônicos, facilitam aos subgrupos o contato. A sintaxe dos espaços da casa “embaralha” os setores “social”, “íntimo” e “de serviço”. Ao prolongar-se no escritório 1 e no mezanino, o setor social rompe a continuidade do setor íntimo: é preciso perpassar o “social” para ir dos quartos 1 ou 2 para o 3, sem esquecer a alternativa via jardim, contributiva para enfraquecer barreiras visitantes x moradores.

Ao recebermos visitas, o lugar a mais se usar depende de número de pessoas e de chuva. Com variações, a situação é: pequeno número = átrio; número médio = átrio + mesa na sala; número alto: átrio + toda a sala (mesa + área de estar). Receber visitas implica preparar refeições, por elas ou pelos moradores. Na preparação, a presença se divide entre cozinha / átrio / sala. A acessibilidade / visibilidade entre vestíbulo, átrio, sala e cozinha favorece a conversa entre todos.

Proprietários/empregados

A sintaxe “embaralha” o setor social e o de serviço porque um anel de permeabilidade inclui sala e cozinha, porém exclui a lavanderia. Isto faculta realizar tarefas de serviço pertinentes ao casal e afasta o lugar para tarefas menos frequentes – lavar/passar roupas (figura 8).



Fig. 8. Os “setores” social, íntimo e de serviços são mutuamente visíveis e “embaralham-se”. Vista da sala para a cozinha (direita) e para os quartos (parede azul, ao fundo, à esquerda), o átrio a todos integrar.

Hanson lembra como o configurar tem implicações distintas e depende de circunstâncias sociais: “[há diferença] entre a descrição das propriedades objetivas de uma casa e a interpretação subjetiva do que essas propriedades podem significar experiencialmente ou socialmente” (Hanson, 1998). Entendo tratar-se de diferenças entre dimensões sintática e semântica da arquitetura (Holanda, 2003d). Implicações de alta acessibilidade e visibilidade da cozinha ao miolo da casa podem variar quanto a relações patrões x empregados. Nesta casa a relação hoje é “entre iguais”. A funcionária é parente da esposa, utiliza espaços com total liberdade, incluindo o estar e seus equipamentos. Ao favorecer a copresença e a co-ciência, a configuração da casa é congruente a uma relação cooperativa, não de comando. Se houvesse a tradicional relação “entre desiguais”, o “efeito panóptico” do miolo da casa implicaria uma vigilância opressiva aos empregados.

Urbanidade, valor de uso, valor de troca

A análise revelou semelhanças/diferenças entre a casa-átrio e o atual panorama espacial doméstico, produzido ou não por arquitetos: (1) a estrutura de acessibilidade média faz a casa mais próxima do “saber social” (alta acessibilidade) do que do “saber profissional” (esquemas em árvore); (2) a ordem de acessibilidade difere de ambos os saberes, no Brasil e no exterior; (3) a inexistência de sala de visitas distingue-a das residências de classe média brasileira. Todos os estudos referidos revelam o pouco comentado parentesco entre manifestações de “vernáculo” e de arquitetura “erudita”. Ratificam a precariedade destes rótulos para caracterizar a identidade de edifícios, ou ao menos de uma de suas dimensões fundamentais.

Avaliar um edifício depende de *valores* relacionados a *expectativas*. São expectativas copresenciais, funcionais, bioclimáticas, de orientabilidade, expressivas etc. Uma são mais universais (p. ex. de orientabilidade), outras têm caráter contextual e até pessoal. Sobre aspectos espaciais relacionados ao estilo de vida da família, a avaliação pode ser idiossincrática.

Esta residência atende a nossas expectativas copresenciais: abertura no miolo da casa com possibilidade de reclusão pelo controle de portas equilibram copresença / co-ciência / isolamento – *urbanidade*, em suma. Se for a melhor qualidade da casa, pode ser também o maior defeito: o edifício não parece robusto para abrigar outras maneiras de comportamento. Não é “à prova de crianças”! A abertura no miolo e a correspondente ausência de privacidades acústica e visual vetam uma simultaneidade de trabalho e brincadeira infantil no interior da casa. Isolar crianças de acesso ou visibilidade por paredes ou portas seria fácil, mas criar uma sala “formal” ou um setor íntimo em árvore sem mudanças estruturais seria impossível. Para nós, a casa tem um alto *valor de uso*. Não sou tão otimista quanto ao seu *valor de troca*...

CONCLUSÃO

Os estudos relatados exemplificam o uso dos conceitos *formalidade* e *urbanidade* em várias escalas e em várias instâncias. Comum a todos,

a atenção simultânea, como deve ser, a aspectos de configuração dos lugares e a aspectos de modo de vida – e o estabelecimento de relações entre eles. Comum a todos, a atenção *objetiva* para com as situações sócio-arquitetônicas estudadas. Isso implica a possibilidade de *qualquer* pesquisador, de posse do material empírico e dos conceitos utilizados, *verificar* as assertivas feitas. Não que se exclua o depoimento dos sujeitos envolvidos para a compreensão dos estudos de caso (a exceção ficou por conta da nossa casa, onde projetista, usuário e analista se confundem...). A posição dos sujeitos, com estes mesmos pressupostos teóricos, foi considerada em outros trabalhos (p. ex. Mello, 2008). Aqui, sua ausência foi apenas uma questão de oportunidade e de espaço. Decerto colegas explorarão, em outros ensaios deste livro, a dimensão subjetiva.

A questão da urbanidade coloca-se hoje como sempre se colocou, em qualquer tempo e lugar. A urbanidade é uma qualidade objetiva de uma certa vertente sócio-arquitetônica (há outra vertente: a da formalidade) que transcende tempo e espaço. Sua defesa é um *valor*, fruto de uma escolha ética, por mais variadas que sejam as circunstâncias, escalas, funções em pauta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASCHER, F. *Novos princípios do urbanismo/Novos compromissos urbanos – um léxico*. Lisboa: Livros Horizonte, 2010.
- BOTTON, A. *A arte de viajar*. Rio de Janeiro: Rocco, 2003.
- BRANCO, M. C. C. C. Brasília: narrativas urbanas. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade de Brasília. Brasília: s.n., 2006.
- CERTEAU, M. *A invenção do cotidiano*. vol. 1. Petrópolis: Vozes, 2000.
- COSTA, L. *Brasília Revisitada – Anexo 1 do Decreto nº 10.829 de 14 de outubro de 1987*. Brasília: Diário Oficial do Distrito Federal, 1987.
- COSTA, L. *Lúcio Costa: registro de uma vivência*. Empresa das Artes, São Paulo, 1995.
- COUTINHO, E. *O espaço da arquitetura*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1970.
- FERREIRA, A. B. H. *Dicionário Aurélio Básico da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1988.

- FRANÇA, F. C.; HOLANDA, F. Meu quarto, meu mundo: espaço doméstico na alvorada do terceiro milênio. In: HOLANDA, F. (org.). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: ProEditores Associados Ltda, 2003. pp.134-147.
- GIDDENS, A. *The class structure of the advanced societies*. London: Hutchinson of London, 1973.
- HANSON, J. *Decoding Homes and Houses*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- HILLIER, B. *et al.* Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, v.20, 1993. pp.29-66.
- HOLANDA, F. *O espaço de exceção*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.
- _____. (org.). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: ProEditores Associados Ltda, 2003a.
- _____. A determinação negativa do Movimento Moderno. In: HOLANDA, F. (org.). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: ProEditores Associados Ltda, 2003d. pp.18-39.
- _____. Casa-átrio: um exercício em auto-análise. In: HOLANDA, F. (org.). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: ProEditores Associados Ltda, 2003c. pp.148-179.
- _____. Urbanidade, o resgate. Nova Iorque, MA. In: HOLANDA, F. (org.). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: ProEditores Associados Ltda, 2003b. pp.100-113.
- _____. *Brasília - cidade moderna, cidade eterna*. Brasília: FAU UnB, 2010.
- KOHLSDORF, M. E. *A Apreensão da Forma da Cidade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.
- LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- MELLO, S. S. Na beira do rio tem uma cidade. Tese de doutorado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília: s.n., 2008.
- PEPONIS, J. Space, culture and urban design in late modernism and after. *Ekistics*, v56, n.334-335. pp.93-108.
- PEPONIS, J. Espaço, Cultura e Desenho Urbano. *Arquitetura e Urbanismo*, ano 8, n.41, abr./mai. 1992. pp. 78-83.

SENNETT, R. *O declínio do homem público – as tiranias da intimidade*.

São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

ZEIN, R. V. *O lugar da crítica – ensaios oportunos de arquitetura*. Porto

Alegre: Faculdades Integradas do Instituto Ritter dos Reis, 2001.



ONDE ESTÁ A URBANIDADE:

*em um bairro central de Berlim
ou em uma favela carioca?*

Luciana Andrade

NOTAS PRELIMINARES

As discussões realizadas no âmbito do grupo @urbanidade foram a motivação para a concepção deste texto¹. Durante parte da existência do grupo virtual, minha participação foi nula. Embora eu tivesse algum interesse pelo debate – fato que me fez continuar vinculada ao grupo –, via as questões levantadas como periféricas aos meus interesses imediatos de pesquisa. De fato, estava mergulhada – e estou – nas prementes questões relativas ao direito à moradia. Iniciava a exploração do universo das ocupações de edifícios ociosos no Centro do Rio de Janeiro, o que me direcionou para a investigação de práticas cotidianas da população na busca de um teto.

Entretanto o debate sobre “urbanidade” não me era alheio. Na elaboração de pesquisa anterior (Andrade, 2002), lidei com conceitos que tangenciam o tema, tais como os de democracia, cidadania e, especialmente, espaço público.

No caso do espaço público a sociabilidade se transforma em civilidade, em comportamento que extrapola a simples maneira convencional que uma sociedade atribui ao homem educado de se apresentar e se conduzir [...] Ela ganha uma dimensão nova nesse espaço, que é um universo de trocas e de encontros... (Gomes, 2002: 163).

¹ Parte deste debate pode ser acompanhado em Aguiar *et al* (s/d).

O @urbanidade acabou então por contribuir para que eu resgatasse parte da discussão que desenvolvi e, também, lembranças de experiências pertinentes à reflexão sobre condições sócio-espaciais de interação nas cidades.

Assim, neste texto que assume caráter de ensaio, exponho aspectos da minha revivescência de urbanidade(s), oferecendo-me como cicerone àqueles que se interessarem por (re)fazer percursos pela Rocinha, no Rio de Janeiro, e por Schöneberg, em Berlim, na perspectiva de contribuir com o debate de urbanidade². Uma vez que paralelamente ao debate central do @urbanidade desenvolve-se uma discussão sobre ciência, meu convite para uma caminhada conjunta é extensivo à própria arqueologia teórico-metodológica deste ensaio.

O PONTO DE PARTIDA

Morei em Berlim de dezembro de 2005 a dezembro de 2006. Em muito pouco tempo me apropriei da cidade, sentindo-me como uma verdadeira cidadã. Isto fez com que eu tivesse a sensação descrita por Caetano Veloso, se referindo a Salvador da Bahia na letra de “Sampa”: senti ter encontrado o meu “sonho feliz de cidade”. De direito não era cidadã: era apenas uma estrangeira com visto legal por um ano. Mas a minha facilidade de adaptação à cidade foi tal que, antes mesmo de eu conseguir pronunciar frases simples em alemão, já tinha desenvolvido um domínio sobre ela que me permitia vivê-la como se estivesse na minha própria pátria. Este sentimento de cidadania estava relacionado tanto ao espaço físico quanto ao social. Em outras palavras, eu me sentia acolhida por estas duas dimensões do espaço berlinense³, que me davam uma liberdade para a vida urbana que eu nunca tinha sentido antes.

De fato, o mais surpreendente é que nunca tive – e continuo não tendo – a mesma sensação nem no Rio de Janeiro, nem em qualquer

² Assumo neste texto uma forma que busca a aproximação com o leitor, inspirada particularmente em DaMatta (1987), que em “A Casa e a Rua” convida-o a visitar sua casa como uma referência metafórica do livro.

³ Aqui me refiro a Douglas Aguiar, que no debate do @Urbanidade se referiu à capacidade dos espaços serem acolhedores, tanto ou mais do que as pessoas.

cidade brasileira. Enquanto a legibilidade sócio-espacial de Berlim é formalmente clara, o que me permitiu conquistá-la rapidamente, a do Rio não é. Mesmo morando aqui por quase meio século, preciso estar atenta às suas entrelinhas sob o risco de, literalmente, não sobreviver.

Sem dúvida, estou fazendo uma caricatura dual das duas cidades, pois quero ressaltar o paradoxo do fato de, como estrangeira, ter me sentido na capital da Alemanha reunificada mais cidadã do que me sinto no Rio de Janeiro, minha cidade natal e de moradia.

Essa contradição fica mais acentuada se observo os territórios periféricos da Cidade Maravilhosa. Posso mesmo dizer que precisei de uma espécie de passaporte para entrar na favela da Rocinha e realizar minha pesquisa. Contudo, mais do que solicitar a minha entrada a alguma instituição local, explicando a razão das minhas visitas de campo, foi necessário ter um guia, tanto para me orientar nas suas vielas labirínticas, quanto – principalmente – para nelas legitimar a minha presença. Suspeito que a não observância destes procedimentos teria, em última instância, consequências muito mais graves para minha integridade física do que se eu tivesse permanecido clandestinamente em Berlim.

Conceituando urbanidade como a capacidade de acolhimento sócio-espacial dos lugares urbanos, a resposta à questão título deste ensaio, estaria então respondida: a urbanidade pode ser encontrada no bairro de Schöneberg, onde morei em Berlim, e não na favela da Rocinha, simplesmente porque lá os baixos índices de violência e a fácil legibilidade da cidade me acolheram rapidamente, enquanto cá, altos índices de violência urbana auxiliados por espaços herméticos criam insegurança.

Ainda que não considerando conscientemente a ideia de urbanidade, a constatação acima me perseguiu durante aproximadamente um ano depois do meu retorno ao Rio, reforçando uma melancolia decorrente da falta que me fazia uma estrutura urbana que proporcionava um verdadeiro conforto cotidiano⁴.

Por isso, eu considerava loucos os alemães que deixavam Berlim para viver no Rio, mesmo que temporariamente. Essa relação incômoda com a minha cidade começou a mudar quando Silke, uma estudante de

⁴ Outros fatores contribuía para isto, como por exemplo, o fato do custo de vida ser bastante barato se comparado a outras capitais da Europa, como Paris e Londres.

paisagismo alemã, chegou ao Brasil e me procurou para conversarmos sobre o tema da pesquisa que ela realizaria por aqui. Marquei nossa primeira conversa no café do cinema Unibanco Arteplex, na Praia de Botafogo. Era uma tarde agradável de início de outono e por morar no mesmo bairro do ponto de encontro, optei por ir caminhando da minha casa para o café. A despeito de se tratar de um bairro da Zona Sul, área nobre da cidade, o percurso é marcado, em maior ou menor grau: (1) pela descontinuidade e má qualidade da pavimentação e do desenho das calçadas; (2) pelo estacionamento ou paradas irregulares de veículos automotores; (3) pela poluição sonora e visual; (4) por trechos com mau cheiro e lixo jogado nas ruas; (5) por fachadas pretensiosas, mas plasticamente medíocres, ou por outras com alguma qualidade estética, mas em mal estado de conservação ou desconfiguradas por adaptações mal planejadas; (6) pela ocupação das calçadas pelo comércio informal; e (7) toda sorte de outras características que reforçariam o argumento de que a urbanidade está mais próxima de Berlim do que do Rio. Mas por qualquer motivo, neste percurso, eu estava sensível para um outro lado da dinâmica urbana carioca que certamente seduz não só a muitos estrangeiros, mas também muitos de nós mesmos: a qualidade da interação sócio-espacial. Naquela tarde pude observar que, nas calçadas e ruas da Praia de Botafogo, o movimento das pessoas não era essencialmente funcional. Lá elas se encontravam, conversavam, conviviam mesmo com quem não conheciam. Preciso alertar para o fato de que aí vislumbramos uma das paisagens mais lindas do Brasil, quiçá do mundo, o que certamente contribuiu para a inflexão no meu modo de olhar a cidade.

De todo modo, essa transformação no meu modo de perceber e viver a realidade sócio-espacial carioca se consolidou em uma paisagem bem menos contagiante. Em junho deste ano de 2010, fui a um lançamento de livro no Observatório de Favelas, ONG cuja sede fica no Complexo da Maré, uma das mais violentas áreas do Rio de Janeiro. Junto com o Complexo de Manguinhos e o do Alemão, a Maré constitui o que ficou conhecido como “Faixa de Gaza”, numa óbvia alusão às constantes guerras na região disputada por judeus e palestinos no Oriente Médio.

A despeito da minha familiaridade com territórios periféricos da cidade, não pude deixar de ficar apreensiva. Já havia bastante tempo que eu não ia a uma das comunidades que compõem a Maré e as notícias

que recebia eram de que o local estava passando por um momento dramático do conflito entre facções rivais de quadrilhas de narcotraficantes e entre elas e a polícia.

Entretanto, ao lá chegar, fui surpreendida por um espaço com uma impressionante intensidade de vida social. Sem conseguir racionalizar sobre a qualidade da experiência que vivia, lembrei-me imediatamente do @urbanidades e daí nasceu a ideia de debater o tema a partir das minhas vivências em territórios urbanos tão distintos: uma favela numa cidade de um país ainda periférico, e um bairro numa cidade de um país ainda central.

DIGRESSÕES METODOLÓGICAS

O caráter preliminar da discussão que desenvolvo neste texto me faz assumi-lo como ensaio e não como artigo. A sua construção metodológica também é experimental: reapresento minha pesquisa de campo na Rocinha, que foi construída sobre um referencial teórico que envolveu Gomes (2002), Sennett (1998) e Elias (1993). Confronto a pesquisa com a descrição da minha vivência como moradora de Schöneberg, para em seguida reinterpretá-las, à luz uma abordagem que privilegia a atenção às práticas cotidianas, conforme proposto por Maffesoli (2007). Não apliquei propriamente o método desenvolvido pelo autor, apenas me guiei por algumas noções por ele desenvolvidas, o que reforça a minha intenção de tratar este texto como um esboço.

A pesquisa

Construí minha pesquisa motivada por enfrentar uma lacuna decorrente da pouca importância que cientistas sociais davam ao espaço, especialmente o físico⁵. Reconhecia o fato de que a sociedade não era condicionada pelo espaço físico, mas entendia que seus atributos poderiam ou não dar maiores condições para o exercício da cidadania, ainda que não fossem suficientes para isto. Encontrei na geografia a

⁵ Este fato que eu vivenciava empiricamente numa experiência de avaliação interinstitucional do Programa Favela-bairro, foi ressaltado por Soja (2000).

abordagem que eu entendia ser adequada para lidar com esta complexidade da vida urbana. Referindo-se às possibilidades de análise proporcionadas pela disciplina, Paulo Gomes (2002: 15-16) afirma que “...a ordem espacial da cidade, isto é, sua disposição física unida à sua dinâmica sócio-comportamental, são elementos fundadores da condição urbana”.

Imbuída desta ideia – e método – que não dissocia espaço e sociedade, parti para o que pode ser chamada de uma micro-geografia da favela da Rocinha, ou mais precisamente, uma geografia na escala da arquitetura.⁶ Queria mostrar que, a despeito da importância e do privilégio da sua localização na cidade, suas condições físicas representavam, junto com renda, escolaridade etc., um dos entraves para o exercício da cidadania. Para isto, fiz, o quanto foi possível, uma ampla revisão do conceito de espaço público, que me parecia adequada para a discussão que eu me propunha, pois

...um olhar geográfico sobre o espaço público deve considerar, por um lado, sua configuração física e, por outro, o tipo de práticas e de dinâmicas sociais que aí se desenvolvem. Ele passa então a ser visto como um conjunto indissociável das formas com as práticas sociais. É justamente sob este ângulo que a noção de espaço público pode vir a se constituir em uma categoria de análise geográfica. Aliás, esta parece ser a única maneira de estabelecer uma relação direta entre a condição de cidadania e o espaço público, ou seja, sua configuração física, seus usos e sua vivência efetiva (Gomes, 2002:172).

O que de mais relevante destaquei nos debates que envolviam a expressão foi a impessoalidade que o conceito de espaço público, tal como trabalhado, pressupõe. O espaço público seria, pois, um lugar onde existem normas horizontais de convivência. Consequentemente, no que diz respeito às práticas e dinâmicas sociais, a definição de público estaria relacionada a princípios ligados à democracia, o que significa dizer que

⁶ Conforme observou Roberto Lobato Corrêa, professor do PPGG-UFRJ, na ocasião da defesa da minha tese.

as relações públicas não se desenvolveriam segundo lógicas familiares, religiosas ou outras, baseadas na força, em dogmas etc. Conforme destacou Sennett (1998: 16), “Uma res *publica* representa, em geral, aqueles vínculos de associação e de compromisso mútuo que existem entre pessoas que não estão unidas por laços de família ou de associação íntima: é o vínculo de uma multidão, de um povo, de uma sociedade organizada, mais do que o vínculo de família ou de amizade.”

O conceito de público, no século XVIII, estaria relacionado com o surgimento de formas de socialidade e espaços de interação “que não dependiam de privilégios feudais fixos nem do controle monopolista estabelecidos por favores régios” (Sennett, 1998:32). De fato, a origem da forma de espaço público experimentado a partir do século XVIII teria começado a se esboçar no século XII ou XIII, quando a burguesia emergiu como um polo de forças entre os senhores feudais, príncipes e clero nas disputas pelo controle e produção das terras. O crescimento dessa nova classe social contribuiu para o enfraquecimento da aristocracia e o fortalecimento de um poder central que, à medida que passou a dispor de mais recursos financeiros decorrentes da cobrança de impostos, pôde monopolizar o uso da força física enquanto instrumento de coerção. Isto foi determinante para que as disputas entre pessoas e classes sociais passassem a ser realizadas no plano das ações de cortesia, incluindo-se aí o prazer pelo debate e pela argumentação (Elias, 1993). Por isso, com o tempo, proteger-se na vida privada passou a não ser mais tão fundamental para o ser social, pois à medida que as relações humanas passaram a valorizar o diálogo e, em certo grau, podia-se contar com a proteção do Estado no que diz respeito à integridade física, homens e mulheres se permitiram à exposição em público, ficando abertos “à *observação de qualquer pessoa*” (Sennett, 1998:30).

Delineado o conceito de espaço público com o qual pretendia trabalhar, parti para a elaboração das estratégias e definição dos instrumentos para a pesquisa de campo. Já havia realizado várias incursões exploratórias pela favela, o que me permitiu ter alguma ideia não só da sua extensão física, como também da diversidade sócio-espacial que a constituía. Por isso, escolhi oito áreas que revelassem esta diversidade para me aproximar de suas realidades a partir de entrevistas semiestruturadas, fotografias e desenhos de observação. Também fiz o levanta-

mento das ocorrências de conflitos relativos ao espaço físico registradas no Balcão de Direitos e no Posto de Orientação Técnica da Rocinha⁷.

Vivência X ciência

Diferentemente da Rocinha, não fiz pesquisa de campo em Schöneberg. Vivi lá para realizar uma pesquisa sobre a requalificação dos espaços públicos nos grandes conjuntos habitacionais – *Großsiedlungen* – construídos pela República Democrática Alemã.

Por conta disto, seria aparentemente mais sensato estabelecer uma comparação entre a urbanidade – ou não-urbanidade – da Rocinha e a de um destes conjuntos. Entretanto, eu tinha em mente trabalhar com duas realidades bastante distintas quando decidi participar do fórum de discussão proposto pelo @urbanidade para um Seminário Temático do I ENANPARQ. Entendia que esse confronto de realidades que soam tão opostas seria a melhor maneira de contribuir para o debate. Mas, mais do que isto, durante a concepção deste ensaio me dei conta de um fato decisivo para a manutenção da minha escolha: a despeito de ter pesquisado *Großsiedlungen* berlinenses, eu não teria tanta propriedade para falar de suas urbanidades quanto eu tenho para falar da urbanidade em Schöneberg, pelo simples fato de ter morado neste bairro. De fato, intuía ter condições para a análise que me propus, por ter vivido em Schöneberg impregnada pela consciência da noção de espaço público, da metodologia e da operacionalização da pesquisa construídas para a realização do meu doutorado. Enquanto vivi lá, não pude deixar de ser uma “observadora incorporada”, como nos alerta Rheingantz⁸, ainda que não tenha aplicado alguns dos instrumentos de pesquisa usados na Rocinha.

⁷ O Balcão de Direitos era um serviço de assistência jurídica que a ONG Viva Rio desenvolvia na Rocinha. Para os conflitos relativos ao espaço construído, foi feita uma parceria com o Posto de Orientação Técnica – POT – criado pela prefeitura (Andrade, 2002).

⁸ Refiro-me aqui a Paulo Afonso Rheingantz, um dos membros do @urbanidades. Sobre a observação incorporada, ver Rheingantz e Alcântara (2007).

ESPAÇO PÚBLICO NA ROCINHA

A partir da aplicação do conceito de espaço público fundamentado nesse referencial teórico-metodológico, concluí que certas práticas sócio-espaciais dos moradores da Rocinha e, especialmente, o espaço físico construído por eles, muitas vezes, comprometiam a constituição de espaços realmente públicos. Defendi que no espaço físico da Rocinha residia uma face da violência urbana, pois ele contribuiu substancialmente para a má qualidade de vida dos moradores em particular, e de todos os habitantes da cidade de modo geral. A violência passiva dos espaços físicos minaria o cotidiano dos habitantes, comprometendo a constituição de espaços públicos.

Como imaginava, não foi possível chegar a uma conclusão objetiva sobre a hipótese por mim formulada de que não existiriam espaços realmente públicos na Rocinha. O porte da Rocinha e, especialmente, o interesse que suscita na mídia, em ONGs e em turistas estrangeiros⁹, lhe dá uma dimensão pública que muitos bairros da malha formal da cidade não têm. Mas esta publicidade¹⁰ não seria suficiente para caracterizar como públicos seus espaços coletivos não edificadas.

No interior da Rocinha, observei que praticamente todos os espaços livres eram passíveis de serem ocupados para atividades privadas como a colocação de bancas de vendedores ambulantes, produtos expostos por comerciantes, entulho de obra, preparação de comida, lavagem de roupa etc. Verifiquei nestas práticas a valorização de interesses privados em detrimento dos coletivos, o que feriria os princípios de espaço público. Outra constatação foi que a ocupação desenfreada dos espaços da Rocinha acabou por comprometer áreas que poderiam ser destinadas ao lazer, uma das grandes carências da população da favela.

Ressaltei, neste contexto, o papel do Estado que se eximia de uma regulação e fiscalização mais efetiva do uso do espaço. Além disso, ele se mostrava ineficiente na educação pública, no seu sentido *stricto e lato* – na perspectiva de uma educação para a cidadania. Na verdade, sua

⁹ Na ocasião da pesquisa de campo escrevi um artigo sobre a incursão de turistas na favela. Ver Andrade (2000).

¹⁰ O termo “publicidade” é usado aqui como “qualidade do que é público”, tal qual usado por Habermas (1984).

própria atuação no sentido de produzir espaços públicos se mostrou parcialmente ineficaz, uma vez que não considerou aspectos importantes para o seu uso, como a acessibilidade e a importância da manutenção da amplitude de um importante espaço livre – o Largo dos Boiadeiros – que foi reduzido com a construção do núcleo de vendas.¹¹

Na maior parte da favela, havia uma verdadeira fluidez dos limites entre os espaços coletivos e privados, o que acabava por quase fundir os dois. A presença expressiva de mulheres lavando roupas em áreas coletivas, o alto volume em que as músicas eram tocadas e mesmo o consumo de drogas em áreas coletivas eram reveladores desta imprecisão, o que restringiria a esfera pública, uma vez que via que limites mais precisos eram necessários para o reconhecimento das distinções entre a vida pública e a privada (Gomes, 2002), ainda que entendesse que uma certa imprecisão destes limites fosse natural.

A presença de regras não escritas que controlam o comportamento feminino nos espaços coletivos não edificadas na Rocinha foi por mim considerada outro indicador da fragilidade da sua dimensão pública. Ainda que a desigualdade de direitos no espaço público seja observada também em sociedades de países de economia central (MacDowell, 1999), o caráter de repressão para as mulheres apareceu de maneira mais explícita na Rocinha. Nas entrevistas pude confirmar que os códigos subliminares que regem o local não mascaram a apropriação e o controle destes espaços pelos homens, de modo que a eles é facultado decidir qual o caráter das mulheres que ousam desafiar estas regras (MacDowell, 1999; Tétreault, 1998; Zaluar, 1994).¹²

Pela pesquisa, também ratifiquei o óbvio: que as redes de serviços públicos eram insatisfatórias em termos de atendimento qualitativo e quantitativo, a despeito de alguns investimentos realizados. Entretanto, percebia que, do ponto de vista urbanístico, a falta de caráter público do espaço coletivo decorrente dos problemas de infraestrutura poderia

¹¹ Em 2005 a Rocinha foi objeto de um concurso público para sua urbanização. Depois disto, o projeto foi integrado ao Plano de Aceleração do Crescimento – PAC – do Governo Federal. O projeto prevê a reconstituição do Largo dos Boiadeiros pela demolição do núcleo de vendas.

¹² Considero importante registrar que, em 24 de outubro deste ano, a Rocinha teve sua primeira parada gay.

ser resolvida com programas de urbanização, da forma como estavam sendo implementados pelo Favela Bairro.

Para mim, o que ficava mais evidente no comprometimento da dimensão pública dos espaços da Rocinha residia nos aspectos do espaço físico que dizem respeito aos direitos de exercício da cidadania dos moradores e não podem ser alterados, mas apenas mitigados, em processos de urbanização. Em favelas como a Rocinha, que estão implantadas em encostas, a dificuldade de acessibilidade não é resolvida, só amenizada, quando becos são pavimentados e escadarias, redimensionadas. Mostrei na pesquisa a “cidadania restrita” a que estavam submetidos os moradores das áreas menos acessíveis, que constituem a maior parte da favela. Além da dramaticidade das situações de emergência, mesmo enquanto consumidores de uma sociedade capitalista, moradores pagam um sobrepreço para ter em casa uma mercadoria que moradores de áreas acessíveis não pagam, uma vez que as transportadoras de produtos eletrodomésticos não os transportam pelos becos das favelas. A mercadoria é entregue num ponto acessível à veículos, cabendo ao morador o ônus de transportá-la deste ponto à sua casa. É importante destacar que a implantação de favelas em encostas mostra a face mais explícita da injustiça espacial.¹³ Porém, mesmo em favelas planas onde, por não haver declividades acentuadas, os becos podem não apresentar escadarias, o problema também se repete se seu traçado for irregular e suas dimensões, reduzidas.

Neste contexto, estava o problema do aumento da densidade da favela que resultava em edificações com vários pavimentos¹⁴, o que em vários casos implicava a existência de áreas de circulação que praticamente não recebiam iluminação natural. Por sua vez, em certos setores, este excesso de proximidade entre as casas e o fato delas serem majoritariamente cobertas por lajes faziam com que suas faces superiores formassem uma continuidade que facilita o acesso e o percurso de estranhos, comprometendo seriamente a privacidade e a segurança dos moradores.

¹³ Expressão cunhada por Soja (2000).

¹⁴ Este foi o número encontrado por nós. Um mestre de obras, morador da favela, afirmou que já há um prédio com oito pavimentos. Por sua vez, o engenheiro José Airton Evangelista, Coordenador do POT, informou que lá há um prédio de nove pavimentos, considerando as edificações escalonadas na encosta.

Neste caso, mais uma vez, eu percebia uma imprecisão muito grande entre o coletivo e o privado. Entretanto, eu notava, naturalmente, a gradação nesta imprecisão decorrente da diversidade intra-favela, o que indicava também a diferenciação de graus de cidadania, que tendia a ser maior entre os moradores das áreas com maior acessibilidade física.

O acesso a um desenho do conjunto edificado de boa qualidade é outra questão que eu entendia comprometer a dimensão pública do espaço na Rocinha. A falta de revestimento ou a falta de manutenção das fachadas revelava um descuido com a face pública da moradia que, se por um lado poderia ser decorrente das precárias condições de vida do morador, por outro significaria ser mesmo negligência com o exterior da moradia, uma vez que muitas casas na favela apresentam um bom padrão de qualidade no seu interior. Mas o problema maior era que as más condições de salubridade comprometem a qualidade da saúde pública na favela, fato que me foi alertado por técnicas em enfermagem do posto de saúde local.¹⁵ A Rocinha apresentava um dos maiores índices de incidência de tuberculose do Brasil.

Alguns ingredientes produziam esta receita de espaço com dimensão pública bastante restrita, uma vez que ele não apresentava atributos físicos e sociais para constituir-se em espaço para todos. O poder público se mostrava omissivo ao não desempenhar seu papel como distribuidor dos recursos para a infraestrutura urbana, fiscalizador do espaço construído e educador. A sociedade civil, formadora de opinião, também não se fazia presente cobrando maior distribuição e incremento da qualidade ambiental urbana de modo a incluir áreas precárias, nem buscando interagir com moradores locais no sentido de democratizar saberes e conhecimentos. Por sua vez, os próprios moradores da Rocinha pareciam querer se beneficiar das vantagens de um lugar marginal onde não há limites para as práticas espaciais e para o próprio ato de edificar (figura 1).

Considerarei, contudo, que a proximidade entre construções na Rocinha contribuía para um tipo de interação social que causava perplexidade nos moradores das áreas formais da cidade. Neste sentido, ainda que muitas destas relações fossem calcadas no parentesco, pelo porte da favela a maior parte das interações sociais ocorria numa perspectiva

¹⁵ Ver Andrade (2002).

impessoal, o que indicava uma semente de vida pública (Sennett, 1998). Os locais de concentração comercial diversificada, em algumas áreas da Rocinha, contribuíam mais ainda com essa dinâmica social que, no caso do Largo dos Boiadeiros e adjacências, fomentava usos muito além do seu caráter instrumental. Ainda que fosse necessário tomar alguma precaução para não infringir códigos de comportamento não escritos, nestes locais era possível circular sem a companhia do “guia”, o que representava a garantia ao direito de ir e vir de qualquer pessoa (Gomes, 2002; Sennett, 1998).



Fig. 1. Vista de trecho da Rocinha. Fotografia tirada só do setor chamado “Roupa Suja”, um dos mais precários da favela. (Imagem: autora)

ESPAÇO PÚBLICO EM SCHÖNEBERG

Schöneberg é um bairro localizado na área centro-sudoeste de Berlim. No século XIX foi, junto com Charlottenburg e Wilmersdorf, formado por edifícios com apartamentos de bom padrão, diferentemente de outras partes da cidade construídas como bairros operários. Na virada do século, em decorrência do grande crescimento econômico da Alemanha, sua capital experimentou um impressionante crescimento que implicou o envolvimento da cidade antiga por um tipo de urbanização concebido pelo plano de James Hobrecht. A cidade cresceu com quadras de blocos perimetrais de edifícios de cinco andares, conhecidos por *Mietskasernen*. A despeito dos problemas de insalubridade observados nas *Mietskaser-*

nen dos bairros operários de Berlim, o plano de Hobrecht dotava a cidade de um traçado urbano com princípios de conforto, o que deu à cidade uma condição espacial privilegiada.¹⁶

Embora a Segunda Guerra Mundial tenha alterado significativamente a densidade construída de Berlim, parte não desprezível de sua reconstrução no pós-guerra preservou a configuração das *Mietskasernen*. Boa parte de Schöneberg apresenta o que pode ser chamado de traçado de cidade tradicional, ainda que apresente construções que criaram uma ruptura com este tecido urbano. Lá pude observar que as práticas sócio-espaciais correspondem em linhas gerais ao desenho do conceito de espaço público que trabalhei na minha pesquisa anterior. Tanto o espaço físico quanto o social apresentam características que não restringem a liberdade e consideram a igualdade dos indivíduos: as regras de comportamento no espaço público são claras e, de certa forma, se rebatem no próprio espaço físico. Um exemplo disto é a existência de calçadas pavimentadas em toda a extensão não só no bairro como em toda a cidade, mesmo as suas porções mais periféricas.¹⁷

Embora Berlim também tenha as suas “*no go areas*”, conforme destacou um político local na ocasião da Copa do Mundo de 2006,¹⁸ Schöneberg está situada no perímetro onde a cidade é mais tranquila, tolerante e multicultural. Era isto que, associado à certeza de proteção institucional e de observância das regras urbanas, fazia eu me sentir à vontade para reclamar quando, por exemplo, um automóvel comprometia a circulação de pedestres ou bicicletas. A consciência da lógica que norteava as práticas sócio-espaciais berlinenses me possibilitava a sensação de ser cidadã.

Os limites entre o público e o privado, em Schöneberg, como em praticamente toda Berlim, são muito bem definidos. As atividades domésticas são realizadas no âmbito doméstico. De modo geral, o respeito ao espaço do outro pode ser percebido pelo baixo volume do som, inclusive das vozes¹⁹. Ressalvas podem ser feitas à relação dos alemães e

¹⁶ Ladd (1998); Colquhoun (2004); Haubrich, Hoffmann and Meuser (2005); Hall (2007).

¹⁷ Fato que pude observar nas minhas visitas de campo a vários conjuntos habitacionais periféricos.

¹⁸ Este fato que gerou muita polêmica na imprensa, pois Berlim era uma das grandes cidades europeias com os mais baixos índices de violência urbana.

¹⁹ Surpreendeu-me que até mesmo cães fossem tão silenciosos.

outros povos do norte da Europa com o corpo: pessoas nuas podem ser vistas tomando sol nas praças e parques durante o verão. Mas isto não pode ser considerado propriamente uma atividade privada realizada em espaço público, uma vez que os códigos de conduta locais restringem o voyeurismo: quem olha é que está cometendo um ato repreensível.

Aquela apropriação diferenciada em relação ao gênero observada na Rocinha é bastante diferente em Schöneberg. Entretanto, embora praticamente não haja constrangimentos para as mulheres vivenciarem o espaço público, não só alertas são dados para que precauções sejam tomadas à noite, como também mulheres têm preferências em vagas de automóveis próximas aos lugares de maior movimento em *shoppings* e outros estacionamentos coletivos para serem protegidas do risco de violência sexual. Muita atenção neste sentido é destinada à proteção das crianças.

A despeito disso, a liberdade e a igualdade no espaço público de Schöneberg são confirmadas no direito de homossexuais femininos e masculinos expressarem seus afetos no espaço público, tal como ocorre com heterossexuais, ainda que efetivamente ambos os grupos revelem-se bem mais contidos na manifestação dos afetos do que brasileiros de modo geral.

O bairro, como toda a cidade, especialmente nas áreas mais centrais, é muito bem servido de transporte público, de equipamentos culturais e de áreas de lazer. A acessibilidade universal é considerada no desenho das calçadas e nas diferentes modalidades de transporte.



Fig. 2. Trecho de Schöneberg. (Fonte: Google Earth)

O espaço edificado é o resultado de décadas de planejamento sócio-espacial que proporciona ao espaço público qualidade estética e também ética, uma vez que a estrutura espacial de Berlim não contribuiu mais, como foi na época da consolidação das *Mietskasernen*, para a disseminação de doenças endêmicas. Ainda que em Schöneberg o espaço público seja tomado por muitos usos temporários, como a ocupação por mesas de bares ou a exposição de mercadorias, isto é sempre realizado de acordo com as normas públicas. As próprias pessoas se demonstravam atentas à circulação dos outros, de modo que normalmente não obstruíam passagens. Pelo contrário, quando isto ocorria, aquele que tinha seu percurso interrompido se sentia no direito de desobstruir a passagem empurrando as pessoas que lhe atrapalhavam. Do mesmo modo, a indignação pela não observância de uma regra, como atravessar fora da faixa ou no sinal verde, poderia gerar repreensões agressivas por parte de algum indivíduo zeloso da ordem no espaço público. Isto poderia ocorrer, ainda que Berlim não traduza completamente o ideal alemão de organização.²⁰

Esses gestos são parcialmente indicativos da qualidade da interação social nas ruas de Schöneberg. A pouca comunicação entre as pessoas nos espaços públicos era objeto de comentários entre alemães e estrangeiros. Em várias ocasiões, fui alertada para o fato das pessoas sequer se olharem. Schöneberg e toda a cidade são palco de um encontro multiétnico que, entretanto, não se realiza plenamente, pois a comunicação é atrofiada. Aqui, considero importante remeter a Sennett, em seu alerta para o “declínio do homem público”:

Em meados do século XIX, cresceu em Paris e em Londres, e depois em outras capitais ocidentais, um padrão de comportamento diverso daquele conhecido em Londres e em Paris um século antes, ou que é atualmente conhecido na maior parte do mundo não ocidental. Cresceu a noção de que estranhos não tinham o direito de falar, de que todo homem tinha como um direito público um escudo público, um direito de ser deixado em paz. O comportamento público era um pro-

²⁰ Num passeio de bicicleta que realizei com um amigo alemão, acusei-o de ter “cariocado” quando ele seguiu deliberadamente pela contramão da ciclovía. Ele retrucou, argumentando que eu tinha “berlinado”.

blema de observação e de participação passiva (...). Balzac chamava-o de 'gastronomia dos olhos'; a pessoa está aberta para tudo e nada rejeita *a priori* de sua esfera de ação, contanto que não tenha de se tornar um participante ou se envolver numa cena (Sennett, 1998: 43).

ONDE ESTÁ A URBANIDADE?

Voltamos à pergunta título deste ensaio. As descrições das minhas vivências da Rocinha e de Schöneberg pareceriam ratificar o afirmado na introdução: a urbanidade estaria em Schöneberg. Certamente, esta conclusão seria decorrente do fato de eu ter estruturado minha pesquisa de campo na Rocinha sobre um conceito de espaço público que leva em conta a realidade sócio-espacial dos países centrais europeus.

Entretanto, ao repensar o conteúdo das descrições das minhas revivências nesses dois espaços urbanos, considerei fundamental, ao trabalhar com urbanidade, relativizar o conceito conforme sugerido por Maffesoli (2007: 64): "O conceitual duro e rigoroso tende a obliterar-se ante a noção mole e polissêmica." Desse modo, no fim desta descrição da Rocinha e de Schöneberg, enfoco um aspecto importantíssimo mas pouco explorado por mim anteriormente. Na favela carioca, muito mais do que no bairro berlinense, encontrei um ingrediente fundamental do espaço público, que segundo Sennett (1998), teria se perdido nas cidades ocidentais – leia-se europeias e norte-americanas - a partir do século XIX: o desejo de comunicação interpessoal.

Ainda que o bairro central de Berlim apresente um maior número de características para a existência de uma efetiva urbanidade, entendo não ser possível atribuir aos bairros periféricos cariocas e brasileiros, particularmente à Rocinha, o estatuto de lugares sem urbanidade, a despeito dos problemas do espaço edificado, das práticas da violência urbana – que está na favela, mas não é da favela, como alerta Valladares (2005). Eu não diria, até mesmo, que se trata de graus diferenciados de urbanidade, pois neste caso teria que admitir que a Rocinha estaria numa escala de urbanidade inferior a de Schöneberg. Como entendo não existir a urbanidade perfeita ou ideal, creio que é mais adequado pensar em diferentes urbanidades. Isto abre tanto a possibilidade de

manutenção do valor da urbanidade conquistada nos bairros centrais de Berlim, quanto reconhece a grande potencialidade da urbanidade manifestada na demanda pela negociação revelada nas práticas sócio-espaciais dos moradores da Rocinha.

A urbanidade de Schöneberg é moderna, constituída principalmente pela impessoalidade e pela funcionalidade, a despeito da democratização evidenciada pela homogeneidade da qualidade do espaço urbano que reflete e retroalimenta a cidadania (Gomes, 2002). Parece-me que, neste caso, a questão reside no risco do desencontro e na limitação das trocas resultantes da redução do papel de mediação desempenhado no espaço público.

Na Rocinha e em outras favelas, as práticas sócio-espaciais – que podem ser consideradas exacerbações das práticas observadas em vários espaços da cidade (Andrade, 2002) – parecem reclamar uma outra urbanidade que não a moderna: uma urbanidade da pessoa e não do indivíduo, uma urbanidade que demanda a negociação, a troca e a comunicação.

Mesmo reconhecendo vestígios de uma sociedade oligárquica nessas práticas, como indicou DaMatta (1987) e minha pesquisa anterior (Andrade, 2002), considero ser necessária uma atitude mais generosa na análise da urbanidade reinventada por brasileiros e brasileiras comuns, superando a crença de que suas práticas e dinâmicas sócio-espaciais são decorrentes de falta de civilidade, ou de forma mais ampla, de ausência de urbanidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, D. *et al.* (s/d). E-debates @urbanidade. <http://www.urbanismo.arq.br/> (acesso em 20 de outubro de 2010).
- ANDRADE, L. S. Habitação Social no Século XX: convergências e divergências entre as produções carioca e berlinense. In: MACHADO, D. P. (org.). *Tipo e urbanismo: novas espacialidades no século XX*. 1 ed. Porto Alegre: Marca Visual, 2009.
- ANDRADE, L. S. Uma cidade vista através da outra: espaços públicos em conjuntos habitacionais do Rio de Janeiro e em Siedlungen de Berlim. In: VAZ, L. F.; ANDRADE, L. S.; WELCH, M. (org.). *Espaços*

- públicos nas políticas urbanas: estudos sobre o Rio de Janeiro e Berlim.* Rio de Janeiro: 7Letras, 2008.
- ANDRADE, L. S. Espaço público e favela: uma análise da dimensão pública dos espaços coletivos não-edificados da Rocinha. Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGG. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.
- ANDRADE, L. S. A Pobreza Pitoresca: a favela da Rocinha no cenário turístico carioca. Trabalho apresentado no Seminário Internacional Gestão da Terra Urbana e Habitação de Interesse Social. Campinas: FAU/PUC-Campinas, 2000.
- COLQUHOUM, A. *Modernidade e Tradição Clássica: ensaios sobre arquitetura 1980-1987.* São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- DAMATTA, R. *A Casa e a Rua: Espaço, Cidadania, Mulher e Morte no Brasil.* Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.
- ELIAS, N. *O Processo Civilizador: Formação do Estado e Civilização.* v.2. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.
- GOMES, P. C. C. *Condição urbana: estudos de geopolítica da cidade.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- HABERMAS, J. *Mudança estrutural da esfera pública.* Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.
- HALL, P. *Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no Século XX.* São Paulo: Perspectiva, 2007.
- HAUBRICH, R.; HOFFMANN, H. W.; MEUSER, P. *Berlin – Der Architektur Führer.* Berlim: Verlagshaus Braun, 2005.
- LADD, B. *The Ghosts of Berlin: confronting German history in the urban landscape.* Chicago and London: The University of Chicago Press, 1998.
- RHEINGANTZ, P.; ALCÂNTARA, D. Cognição experiencial, observação incorporada e sustentabilidade na avaliação pós-ocupação de ambientes urbanos. *Revista Ambiente Construído.* v.7, n.1, Porto Alegre, 2007.
- SENNETT, R. *O declínio do homem público.* São Paulo: Companhia da Letras, 1988.
- SOJA, E. W. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions.* Oxford: Blackwell Publishers, 2000.
- VALLADARES, L. P. *A Invenção da Favela: do mito de origem à favela.com.* Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2005.



DESURBANISMO:

um manual rápido de destruição de cidades

Lucas Figueiredo

INTRODUÇÃO

(...) para saber que tipo cidade queremos, temos que saber como pretendemos viver, pois uma cidade nada mais é do que um meio para nosso estilo de vida.

Enrique Peñalosa¹

Ao afirmar que uma cidade é apenas um meio para modos ou estilos de vida, Peñalosa evoca o aspecto instrumental do ambiente construído nas ações ou práticas cotidianas de indivíduos e grupos e, por conseguinte, na própria viabilidade e reprodução de tais modos de vida ao longo do tempo. Tendo isto como ponto de partida, este artigo investiga algumas tendências desurbanas observadas em cidades brasileiras nas últimas duas décadas, as quais revelam uma lógica de produção de tipologias arquitetônicas, espaços e sistemas de transporte que dão suporte a um determinado modo de vida, que prioriza o automóvel particular, a separação de pessoas e ideias, o enclausuramento e a negação do espaço público. A tese central aqui defendida é que o efeito cumulativo desse remodelamento físico e funcional observado em cidades brasileiras termina por obstruir ou mesmo inviabilizar outros modos de vida. Ou seja, essa forma de desurbanismo² corrói lentamente os usos tradicionais do

¹ Tradução livre do autor para "(...) in order to know what kind of city we want, we have to know how do we want to live, really, because a city is really only a means to our way of life".

² O termo "desurbanismo" foi originalmente proposto por Hillier (1996, p. 56; 2007, p. 131), num contexto de crítica a alguns projetos modernistas. O produto desses projetos

ambiente construído e, portanto, pode ser classificada como uma estratégia de destruição de cidades.

O artigo está dividido em duas partes. A primeira parte investiga as interações recorrentes entre atores e o ambiente construído através de um modelo teórico, procurando compreender como atores produzem e reproduzem padrões de apropriação e estruturas materiais, ao mesmo tempo em que são afetados pelos mesmos padrões e estruturas produzidos por eles. Ou seja, nesse modelo teórico atores e o ambiente construído são parte de um sistema dinâmico que se realimenta. Embora essa discussão teórica seja importante para a compreensão do artigo como um todo, ainda é possível apreender o argumento principal na segunda parte se o leitor estiver familiarizado ao menos com a ideia da arquitetura como variável independente³ e com a noção de realimentação, ou *feedback*⁴. Nessa segunda parte, o modelo teórico é utilizado para investigar tendências desurbanas observadas em algumas cidades brasileiras como processos que se realimentam, produzindo ou reproduzindo continuamente tendências desurbanas. Não se pretende demonstrar efetivamente a existência desses processos. A existência deles é um pressuposto utilizado para refletir sobre o desurbanismo nas cidades brasileiras e suas possíveis consequências no longo prazo.

ESTABILIDADE E MUDANÇA EM CIDADES

Cidades são produtos de uma miríade de processos econômicos, sociais e culturais ao longo da história ao mesmo tempo em que são estruturas para abrigar e dar suporte a esses mesmos processos. Como produtos, cidades resultam de práticas⁵, ações ou estratégias coordenadas (ou

seriam o inverso do urbanismo tradicional. Neste artigo o escopo do termo será substancialmente ampliado, conforme será visto adiante.

³ Holanda (2003).

⁴ Quando um sistema produz alguma saída que é reutilizada em seu funcionamento, ver Ashby (1970).

⁵ Na versão anterior deste trabalho (Figueiredo, 2010), o termo estratégia foi utilizado preferencialmente no lugar de práticas ou ações para dar ênfase à responsabilidade dos atores em relação às consequências de suas estratégias, ações ou práticas, mesmo quando elas são inconscientes ou aleatórias. Aqui, no entanto, utiliza-se também os termos

não) de atores diversos – indivíduos, grupos, instituições, dentre outros – os quais modificam continuamente o ambiente natural e o construído, produzindo edificações conectadas por redes de espaços e de infraestrutura. Como estruturas de suporte, cidades não são inertes. O ambiente natural e o construído podem ser vistos como um sistema de barreiras, distâncias e espaços abertos. Barreiras e distâncias separam pessoas e ideias. Espaços abertos criam possibilidades para encontros e interações. A frequência e a intensidade na qual as pessoas se encontram e participam das atividades na cidade depende da capacidade delas de vencer barreiras e distâncias. Também depende, então, da localização delas em relação a essas atividades e do uso de sistemas de comunicação e transporte.

Do ponto de vista teórico, Holanda⁶ explica que a cidade como produto, ou cidade-produto, é uma variável dependente, pois é resultado de processos. A cidade como estrutura, ou cidade-estrutura, por sua vez, é uma variável independente, pois influencia processos. Como variável independente, talvez seja mais legítima para uma ciência da Arquitetura e Urbanismo, uma vez que, compreendido o papel da arquitetura e do desenho urbano em estruturas existentes, pode-se construir bases teórico-metodológicas para futuros projetos. No entanto, em ambos os casos há uma limitação evidente: se cidades servem de estrutura para os processos que modificam o ambiente construído, elas são uma variável independente na sua própria produção. Isto é o mesmo que dizer que há ciclos de realimentação ou *feedback* nesses processos. Atores utilizam e modificam continuamente o ambiente construído seguindo práticas diversas, muitas vezes conflitantes. O resultado cumulativo dessas estratégias de apropriação do espaço e modificação afetam os atores, facilitando ou restringindo determinadas práticas. Compreender como mecanismos de realimentação amplificam ou restringem certas práticas através do ambiente construído, beneficiando alguns atores em detrimento de outros, é essencial para uma teoria da cidade.

práticas ou ações tal como nos trabalhos de Netto e de Trigueiro, neste livro.

⁶ Tal como em Holanda (2010), arquitetura e desenho urbano, neste capítulo, não se limitam às estruturas que resultam de projetos ou planos, mas abrangem toda e qualquer estrutura material do ambiente construído.

Identificar esses mecanismos de realimentação não é trivial. Diariamente, indivíduos perseguem atividades como estudar, trabalhar, comprar, divertir-se, dentre muitas outras. Esse movimento individual de pessoas e veículos dá origem a padrões coletivos de movimento e apropriação do espaço relativamente estáveis e recorrentes. De fato, pesquisas recentes⁷ demonstraram que esses padrões são relativamente estáveis e recorrentes até mesmo no movimento de indivíduos. A maioria das pessoas segue rotinas e por esse motivo a posição delas no espaço num dado momento pode ser prevista com certa confiabilidade na maior parte do tempo. Essa estabilidade e repetição demonstram que a maior parte das mudanças na cidade ocorre de maneira sutil, mas continuada. Grandes intervenções podem provocar efeitos imediatos, mas é o resultado cumulativo de mudanças pontuais, o principal fator de transformação do ambiente construído, que muda radicalmente a paisagem urbana após períodos mais longos de tempo.

Um pressuposto adotado aqui é que a maior parte das intervenções na cidade é feita com o intuito de adaptá-la para as necessidades de atores diversos⁸. Nesse contexto, atores modificam continuamente o ambiente construído em função de suas práticas, ações e estratégias e acabam por imprimir os traços desses padrões de movimento e apropriação do espaço na forma urbana – é a cidade-produto⁹, variável dependente. Indiretamente, isto é o mesmo que dizer que a cidade, de alguma maneira, pode facilitar práticas, ações ou estratégias – daí a necessidade de contínua modificação do ambiente construído. Deste modo, o argumento pode ser invertido: uma vez que o ambiente construído é modificado mais lentamente do que os padrões dinâmicos que ele suporta, a forma urbana, como um sistema de barreiras e espaços abertos, é a grande modeladora dos padrões de movimento e apropriação do espaço, bem como, indiretamente, da distribuição espacial de atividades diversas. É a cidade-estrutura¹⁰, variável independente.

⁷ Para uma discussão sobre a complexidade das atividades humanas, ver Ball (2004) ou estudos mais recentes como os de Gonzales *et al* (2008) e Barabasi (2010).

⁸ Veja o texto de Krafta para o presente livro; veja Krafta *et al* (2011).

⁹ Para uma discussão da “cidade-produto” no contexto da auto-organização, ver Batty e Longley (1994) e Batty (2005; 2008).

¹⁰ Veja a teoria das cidades como economias de movimento, de Hillier (1996; 2007).

Deste modo, não há distinção entre esses dois argumentos. A cidade-produto, resultado de processos, e a cidade-estrutura, modeladora de processos, são indistinguíveis: processos modificam a cidade ao mesmo tempo em que são modificados por ela. Esse ciclo de interações recorrentes entre atores e ambiente construído é descrito por Maturana e Varela (2005) como um acoplamento estrutural. Para Maturana e Varela, o meio, ou qualquer outro sistema com o qual um sistema esteja interagindo, é uma fonte de perturbações. A maneira pela qual um sistema reage a essas perturbações é determinada pela sua estrutura interna. Em outras palavras, o ambiente construído cria incentivos ou restrições para certas práticas, ações ou estratégias, sendo apenas uma fonte de perturbações. As reações desencadeadas por tais perturbações não são determinadas pelo ambiente construído, mas sim pela estrutura interna dos atores ou da sociedade, isto é, por uma estrutura interna que deriva de sua biologia, história, cultura, relações de poder, dentre outros. Neste sentido, pode-se dizer que tanto os atores quanto a sociedade, ou seja, seu coletivo, são estruturalmente determinados. Isto também quer dizer que mesmo partindo do princípio que o ambiente construído influencia os atores ou a sociedade, não há o chamado determinismo arquitetônico no acoplamento estrutural – qualquer reação a uma perturbação sempre é determinada internamente.

Porém, mesmo eliminando essa distinção, permanece o problema de como compreender essa relação dinâmica entre atores e o ambiente construído. Por exemplo, em Hillier (1989) e Holanda (2002), a sociedade tende a ser vista como uma entidade abstrata e coesa, que imprime conteúdos no espaço, materializando estruturas sociais. Nessa abordagem, há uma tendência de descrever o ambiente construído como algo consolidado, que reflete as estruturas de cada sociedade, e cujos efeitos são mensuráveis. Mesmo que os efeitos da arquitetura e do desenho urbano como variáveis independentes sejam bem compreendidos, o são no contexto de lugares e momentos isolados no espaço e na história. Ou seja, a relação sociedade-espaço é investigada através de episódios estáticos de culturas distintas em momentos ou lugares distintos. Deste modo, vários aspectos dinâmicos das cidades são, via de regra, ignorados e, por conseguinte, não há como saber como certos padrões se tornaram predominantes e nem como eles se reproduziram ao longo da história – mesmo quando esses padrões são recorrentes.

Já para Batty¹¹ a sociedade parece ser fragmentada num conjunto disperso de atores que, agindo de maneira não coordenada, e de acordo com práticas, ações ou estratégias predominantemente locais, dão origem a estruturas materiais e padrões globais de apropriação do espaço. Nessa abordagem, cidades são vistas como sistemas complexos e a ênfase está em aspectos dinâmicos e na evolução das cidades ao longo do tempo. Uma característica dos sistemas complexos é, de fato, importante para esta discussão. Muitos processos aleatórios estão na verdade submetidos a um conjunto de restrições, algumas de origem global e outras provenientes de suas dinâmicas internas. Com isto ou por causa disto, esses processos podem produzir ordem ou inovação a partir da aleatoriedade, passando por mudanças qualitativas radicais. Em termos simples, práticas, ações ou estratégias puramente locais de atores diversos, mesmo que buscando facilitar ou reproduzir seus modos de vida, criam restrições ou incentivos mútuos ao utilizar ou modificar a cidade. Os mesmos atores, então, reagem a essas restrições e incentivos, adaptando suas práticas, ações ou estratégias e o processo continua de maneira cíclica. Essa dinâmica pode, após certo ponto, resultar numa mudança qualitativa da cidade como um todo. Ou seja, na visão de Batty, cidades são muito mais produtos de práticas, ações e estratégias *bottom-up* do que o contrário. Ele chega a sugerir que “planejamento, projeto, controle e gerenciamento – qualquer que seja a constelação de perspectivas intervencionistas adotadas – são difíceis e potencialmente perigosos” (Batty, 2007:26).

Antes de avançar, é preciso fazer algumas considerações. A sociedade não é algo abstrato e coeso, nem pode ser reduzida a um conjunto disperso de atores. A sociedade é uma rede dinâmica cuja estrutura evolui e se reproduz ao longo do tempo. Nesta rede, a complexa teia de interações e associações entre atores dá origem a grupos ou módulos, também chamados de comunidades no estudo de redes sociais. Não só indivíduos fazem parte de diversos grupos simultaneamente, como os grupos em si também formam associações maiores, como se fossem elementos de uma rede noutra camada de abstração imediatamente maior.

¹¹ Batty (2005) e Batty (2008). Veja também Batty e Longley (1994).

Uma rede pode ser, então, decomposta de diversas formas¹². A grande dificuldade de delimitar precisamente os atores está na articulação das várias camadas de abstração. Indivíduos interagem entre si, mas também interagem com grupos, os quais, por sua vez, podem interagir entre si, diretamente com indivíduos ou com grupos em camadas de abstração menor ou maior. Entre o indivíduo e a sociedade há múltiplos grupos ou módulos em camadas de abstração paralelas ou sobrepostas. Em outras palavras, cada indivíduo ou grupo pode ser visto como um ator diferente e o poder de ação de cada ator vai depender não só de fatores econômicos, sociais, culturais, tecnológicos, dentre outros, mas também da posição deste ator em relação aos demais dentro da rede. O resultado disto é evidente: mudanças ditas pontuais na cidade são na verdade profundamente desiguais e, sendo assim, seus efeitos são proporcionais ao papel dos atores responsáveis por elas.

Outra consideração importante é que ver a cidade como o resultado cumulativo de mudanças pontuais associadas com práticas, ações ou estratégias predominantemente locais é uma simplificação perigosa. Nos sistemas sociais, muitas restrições, mesmo quando produzidas de baixo para cima, de forma não coordenada, são impostas de cima para baixo, isto é, lei de uso do solo, políticas públicas, costumes, dentre outras. Ou seja, mesmo que a maior parte das mudanças na cidade seja fruto de ações locais que impõem restrições umas sobre as outras, elas também estão limitadas por restrições globais que são produzidas pelo mesmo sistema. Ao mesmo tempo, muitos atores em sistemas sociais têm acesso a informações sobre o sistema como um todo, isto é, têm consciência, mesmo que limitada, de propriedades globais. Deste modo, mesmo que suas práticas, ações ou estratégias sejam predominantemente pontuais ou locais, elas estão submetidas a regras globais criadas pelo mesmo sistema e podem fazer parte de estratégias predominantemente globais.

Em resumo, no modelo teórico descrito aqui, atores modificam continuamente a cidade na tentativa de adaptar o ambiente construído às suas práticas, ações ou estratégias – na tentativa de perpetuar um acoplamento estrutural. Ao mesmo tempo, não só as práticas, ações

¹² Veja Capra (2005). Para compreender como uma mesma rede pode ser mapeada em camadas de abstração distintas, ver Rosvall *et al* (2009).

ou estratégias dos atores criam restrições umas sobre as outras, como elas também estão submetidas a restrições globais criadas pelo próprio sistema. É neste ponto que é possível perceber que o modo pelo qual certas práticas, ações ou estratégias se reproduzem parece passar por um processo de realimentação dentro do qual a cidade é uma variável independente. Usando termos da sociologia,¹³ a cidade é, assim como a linguagem, um meio de reprodução de estruturas sociais que, incorporadas no ambiente construído, facilitam ou restringem as práticas, ações e estratégias dos atores ao longo do tempo.

No entanto, como vimos, as mudanças empreendidas pelos atores no ambiente construído são desiguais, dado que o poder de ação dos atores é desigual. Uma vez que muitas dessas práticas, ações ou estratégias são conflitantes, ao utilizar e modificar a cidade, atores criam restrições mútuas também desiguais. Quando o ambiente construído cria facilidades para certos modos ou estilos de vida, ele participa da reprodução deles ao longo do tempo. Inversamente, quando cria restrições, contribui para dificultar a reprodução deles. Ou seja, com processos de realimentação que se utilizam da cidade-estrutura, certas práticas, ações ou estratégias, uma vez materializadas no ambiente construído, podem, ao longo do tempo, acumular mais facilidades do que restrições, enquanto outras, mais restrições do que facilidades. Quando existe esse conflito entre modos ou estilos de vida, os modos baseados em práticas vencedoras, isto é, aquelas que se materializam no ambiente construído de maneira mais eficiente e duradoura, se perpetuam obtendo vantagens cumulativas. Enquanto isso, os modos baseados em práticas perdedoras decairão até serem eventualmente eliminados.

Nesse contexto, é possível identificar duas maneiras de acoplamento estrutural entre atores e o ambiente construído, que são claramente conflitantes: urbanidade e desurbanidade.¹⁴ A *urbanidade*¹⁵ acontece quando o ambiente construído e suas estruturas auxiliares, isto é, sistemas de transporte entre outros, permitem ou mesmo potencializam

¹³ Netto (2008).

¹⁴ Holanda (2002) prefere urbanidade e formalidade. Ver a versão anterior deste artigo (Figueiredo, 2010) para uma discussão sobre as diferenças entre formalidade e desurbanidade.

¹⁵ Jacobs (2010); Alexander (1967); Peponis (1989).

encontros e a copresença entre pessoas de classes ou estilos de vida distintos em espaços legitimamente públicos, dentro de um sistema probabilístico no qual as pessoas, em suas rotinas, tendem a usar ou passar pelos mesmos lugares. Seu contrário, a *desurbanidade*, numa definição mais ampla, acontece quando o ambiente construído e suas estruturas auxiliares, isto é, sistemas de transporte entre outros, impedem ou pelo menos restringem encontros e a copresença entre pessoas de classes ou estilos de vida distintos, separando-as em espaços privados ou semipúblicos, dentro de um sistema probabilístico no qual as pessoas, em suas rotinas, tendem a não usar ou não passar pelos mesmos lugares.

Urbanidade parece resultar de processos de negociação mais equilibrados ou, o que é mais provável, de interesses de atores diversos que tenham mais pontos de convergência do que divergência, fazendo com que a contínua modificação da cidade permita a reprodução e coexistência de modos ou estilos de vida distintos. Porém, como mudanças na cidade são profundamente desiguais, basta que haja divergências importantes entre os atores para que ocorram interações que vão destruir certas propriedades do ambiente construído e terminar por obstruir ou mesmo eliminar os modos ou estilos de vida que dependem delas.

UM MANUAL RÁPIDO DE DESTRUIÇÃO DE CIDADES

Nós podemos ter uma cidade que é muito amigável para carros ou nós podemos ter uma cidade que é muito amigável para pessoas; nós não podemos ter ambas.

Enrique Peñalosa¹⁶

Enquanto prefeito de Bogotá, Peñalosa rejeitou um ambicioso plano de construir vias expressas por toda a cidade. Ao invés disso, optou por construir um moderno sistema de ônibus rápido (BRT), o *Trans-Milenio*, além de ciclovias, ruas para pedestres e praças, dentre outros.

¹⁶ Tradução livre do autor para “we can have a city that is very friendly to cars or we can have a city that is very friendly to people, we can’t have both” (Peñalosa, 2007).

Peñalosa percebeu que rasgar a cidade para construir *highways* não se tratava apenas de melhorar o tráfego de veículos, mas sim de alterar radicalmente o ambiente construído em favor dos modos ou estilos de vida que fazem uso do automóvel particular, minoria naquela cidade. Mais do que isso, ele percebeu que uma cidade não pode ser amigável para automóveis e pessoas ao mesmo tempo – construir vias expressas tinha como efeito colateral criar sérias barreiras e restrições para os pedestres. Felizmente, as transformações radicais empreendidas por Peñalosa não priorizaram os automóveis, mas sim os pedestres e o transporte público. Hoje, um quinto dos usuários do *TransMilenio* possui automóvel particular, mas opta pelo sistema porque é mais rápido e mais prático.

As decisões tomadas por Peñalosa talvez não fossem viáveis dentro do sistema de governança das cidades brasileiras (Burdett e Deyan, 2011), fracionado pelas esferas municipal, estadual e federal. Como resultado, o crescimento e adensamento de várias cidades brasileiras nas últimas duas décadas obedeceu, predominantemente, a uma lógica de produção de tipologias arquitetônicas, espaços e sistemas de transporte que privilegiam alguns poucos modos de vida em detrimento de todos os outros. Esses processos, descritos a seguir, foram identificados pelo autor em pelo menos três capitais do Nordeste: Recife, João Pessoa e Natal; as quais, em maior ou menor grau, estão sendo remodeladas de acordo com tendências desurbanas. Não se pretende demonstrar efetivamente a existência desses processos. A existência deles é um pressuposto utilizado para explorar o modelo teórico construído na primeira parte. Também não foi observado se esses processos estão em curso noutras cidades brasileiras com a mesma força ou no mesmo estágio observado nas cidades citadas.

O desurbanismo brasileiro possui ciclos de realimentação eficientes que amplificam e reproduzem seus efeitos ao mesmo tempo em que criam restrições para outros modos ou estilos de vida, produzindo uma espiral de novas tendências desurbanas. Uma vez que a sociedade é composta por atores diversos, cada qual com sua maneira de utilizar e modificar a cidade, este remodelamento não pode ser visto apenas como um mecanismo de adaptação, pois ele cria interações destrutivas que inviabilizam outras maneiras de utilizar e modificar a cidade e, por conseguinte, interrompem a reprodução destas. Ou seja, o desurbanis-

mo é uma estratégia de destruição. Uma série de estratégias desurbanas são listadas, em conjunto com os possíveis processos de realimentação associados a cada uma delas, compondo assim um manual rápido de destruição de cidades:

Incentivar o uso do automóvel particular

Um componente comum das descrições de urbanidade é a associação entre ruas vibrantes e a presença de muitos pedestres. Já a presença de muitos automóveis resulta apenas em engarrafamentos e em ruas poluídas e barulhentas. Ao contrário de uma caminhada, a ‘copresença’ num percurso de automóvel está restrita a seus passageiros. Mesmo quando há fachadas ativas, o uso do automóvel reduz paulatinamente a interação entre o movimento que passa e essas fachadas. Quando o tráfego se torna intenso, nem sempre é possível, conveniente ou permitido estacionar na rua para visitar uma loja, por exemplo, o que requer a construção de estacionamentos específicos.

Não apenas isso. O uso do automóvel exige modificações nas cidades, entre elas o alargamento de vias e a criação de vias rápidas, viadutos, passarelas para pedestres e estacionamentos. Via de regra, qualquer adaptação do ambiente construído em favor do automóvel ou da circulação de veículos cria restrições para os pedestres. Vias rápidas, por exemplo, são verdadeiras barreiras urbanas. Elas tornam necessário o uso de faixas para pedestres ou passarelas, as quais aumentam as distâncias percorridas por quem anda a pé. O alargamento de vias, por sua vez, resulta no estreitamento de calçadas ou na demolição de edifícios, o que reduz a área disponível para outros usos. Estacionamentos, um desperdício de solo urbano, podem aumentar distâncias para os pedestres quando geram grandes hiatos entre edificações e a rua.

O principal ciclo de realimentação do automóvel é conhecido: mais automóveis circulando geram mais engarrafamentos, aumentando os tempos de viagem, o que resulta numa queda da qualidade do serviço do transporte público; visto que o principal modal utilizado no Brasil é o ônibus. Isto força os usuários do transporte público a migrar para o automóvel assim que possível, realimentando o ciclo. Intervenções para manter o tráfego fluindo como a construção de novas vias ou viadutos

têm efeito paliativo. Elas atraem mais tráfego e logo há necessidade de novas intervenções – outro ciclo vicioso.

Essa estratégia de destruição de cidades tem sido executada com maestria no Brasil. Os governos federais anteriores investiram pesadamente em políticas para intensificar a venda de automóveis particulares, notadamente subsídios para carros populares através da redução de impostos. Como resultado, o ambiente construído em várias cidades brasileiras é cada vez mais hostil para o pedestre e o transporte público cada vez mais lento, criando sérias restrições para modos ou estilos de vida que dependem da utilização dos espaços urbanos.

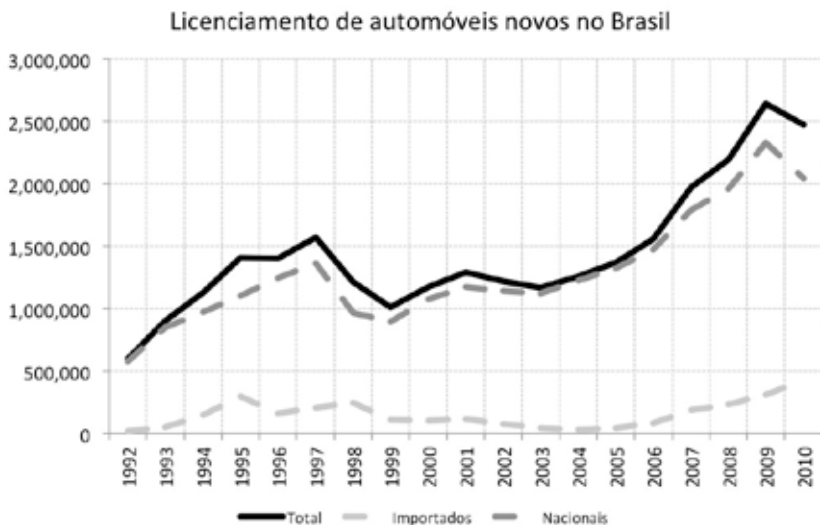


Fig. 1. Licenciamento de automóveis novos no Brasil (1992-2010).

As vendas de automóveis particulares (carros) se intensificaram no Brasil por conta do Plano Real e da redução de IPI para carros populares, nos governos Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso. Elas voltaram a crescer no governo Lula por causa do aquecimento da economia e de uma nova redução de IPI, para todas as categorias de carros, em 2009. Note que os carros novos somam-se aos que ainda estão em circulação.¹⁷

¹⁷ ANFAVEA. Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2011.



Fig. 2. Estacionamento de um restaurante em João Pessoa, onde antes existia uma pousada.



Fig. 3. Prioridade para os automóveis; passarelas e cercas para pedestres numa avenida em Natal.

Oferecer um transporte público de baixa qualidade

De acordo com descrições de urbanidade, as pessoas parecem ter tempo e liberdade para utilizar o espaço urbano, convergindo naturalmente para certos locais. Neste sentido, o transporte público contribui

ao distribuir um grande número de pessoas em pontos específicos da cidade, o que facilita o surgimento de ruas vibrantes. Isto acontece porque o usuário do transporte público também é um pedestre. Ele caminha entre sua casa ou trabalho até um ponto ou estação, e vice-versa. Em sistemas integrados, dependendo do modelo adotado, esse usuário também tem a liberdade de trocar de linhas de ônibus ou metrô caminhando pelo espaço urbano de um ponto para outro.

No entanto, o transporte público no Brasil não conta com os incentivos governamentais concedidos ao automóvel particular, apesar de responder pela maior parte das viagens em áreas urbanas.¹⁸ O serviço é público, mas funciona em regime de concessão para empresas privadas, com exceção dos sistemas de metrô que são federais ou estaduais. Deste modo, o sistema é organizado muito mais em função de ser economicamente viável, produzindo algum lucro para seus operadores, do que em função da qualidade dos serviços. Além disso, como visto anteriormente, o crescimento do número de automóveis particulares em circulação provoca um aumento considerável nos tempos de viagem do transporte público, os quais são ainda mais longos por causa do tempo de espera inicial e das constantes paradas para coletar ou distribuir passageiros. Como resultado, parte dos usuários migra para o automóvel, realimentando o ciclo, enquanto a maior parte perde tempo que poderia ser utilizado de outra maneira.¹⁹

As prefeituras e governos de estado somam esforços ao governo federal e pouco investem nos sistemas de transporte público. Nas três cidades citadas, apenas em Recife há algumas faixas exclusivas para ônibus, insuficientes, e um sistema de metrô ineficiente, pois corta áreas pouco densas e tem estações relativamente isoladas. Há pouco tempo foi implementada a integração temporal em João Pessoa e Natal, a qual dá liberdade para que os passageiros troquem de linhas de ônibus durante certo tempo em qualquer ponto da cidade. Antes – e continua assim no Recife – a integra-

¹⁸ Mesmo em São Paulo, cidade mais rica do país, o transporte público ainda responde pela maior parte das viagens: 37%, seguido por 34% a pé ou de bicicleta e 29% de carros e motocicletas (Burdett e Deyan 2011:289). Essa proporção varia de capital para capital, acompanhando a distribuição de renda, uma vez que o transporte público atende principalmente a população de baixa renda.

¹⁹ Como problemas das metrópoles afetam o dia a dia dos cidadãos? *O Estado de S. Paulo*. 20 de setembro de 2010. Disponível em: http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20100920/not_imp612345,0.php

ção acontecia exclusivamente em estações fechadas de troca de passageiros, que enclausuram milhares de usuários diariamente, impedindo que os mesmos tenham qualquer contato com a cidade. Enclausurados durante horas em ônibus ou estações e sem nenhum controle de seu tempo, os usuários de um transporte público de baixa qualidade estão impedidos de utilizar o espaço urbano – resultado de outra estratégia desurbana.

Construir muros altos, torres e condomínios fechados

Urbanidade também parece depender de fachadas ativas, permeáveis e com interfaces diretas entre o público e o privado, as quais facilitam situações como pessoas conversando na porta de casa ou de uma pequena loja, ao mesmo tempo em que também permitem algum controle sobre o que acontece na rua. Essas são descrições de tipologias arquitetônicas com poucos pavimentos, fachadas sem recuos ou com muros baixos, e com portas e janelas abertas para a rua.

A produção da arquitetura nas cidades brasileiras tem seguido um caminho diferente. A frequência de crimes violentos²⁰ em muitas delas representa um problema real para as pessoas, as quais terminam por evitar espaços abertos e o transporte público. O medo do crime transforma o espaço urbano num lugar hostil, sem possibilidade de urbanidade, e é um dos fatores que impulsiona a adoção de novas tipologias arquitetônicas. Nas casas, a primeira providência é a construção de muros altos, seguida pela instalação de cercas elétricas, dentre outras. Se alguns poucos vizinhos levantam seus muros, isto também provoca uma realimentação. Com medo de serem os alvos mais fáceis da rua, logo todos os outros farão o mesmo. Como resultado, uma rua antes cercada por fachadas ativas ou permeáveis, é cercada por fachadas cegas.

O medo do crime também contribui para a procura por torres e condomínios fechados. Porém, há outros fatores. No caso das torres, a legislação em vigor em muitas cidades brasileiras permite coeficientes construtivos excessivamente altos, tornando o negócio da incorporação imobiliária muito lucrativo. Dispondo de recursos para investir, o incorporador compra lotes ou casas, ou simplesmente os adquire num sistema

²⁰ Caldeira (2000); Waiselfisz (2010).

de permuta, para multiplicar a área construída com torres residenciais. Adensar cidades deveria contribuir para a urbanidade por aumentar o número de potenciais usuários dos espaços públicos. No entanto, as torres residenciais, via de regra, dispõem de área de lazer interna. Além disso, o estacionamento, atualmente comportando duas ou três vagas por unidade habitacional, ocupa o subsolo, quando é o caso, o térreo e os andares mais baixos, criando fachadas cegas ainda mais inóspitas do que os muros altos das casas. O adensamento de bairros também provoca realimentação. Se a maioria das casas ou terrenos é incorporada em torres, as casas restantes, não obstante os inconvenientes das construções vizinhas, sofrem com o sombreamento e com a perda de privacidade. Finalmente, a valorização dos últimos lotes ou casas não incorporados termina por ser outro incentivo para novas incorporações.

Condomínios fechados surgem de uma dinâmica de mercado similar, mas que acontece em áreas maiores, muitas vezes ainda não loteadas. O impacto é muito maior. Ocupando grandes áreas, eles podem criar longas extensões de fachadas cegas. Além disso, esses empreendimentos criam falhas na malha urbana, funcionando como barreiras que aumentam distâncias não só para pedestres, como também para veículos. Embora condomínios fechados sejam mais comuns em áreas periféricas, muitas delas serão amalgamadas pelo crescimento das cidades. Além disso, o modelo está sendo replicado em escala ligeiramente menor em áreas mais centrais. Por exemplo, muitas torres são construídas num único terreno, de maneira que possam compartilhar a mesma área de lazer.

Índices de criminalidade altos, coeficientes construtivos generosos e legislações que permitem a criação de condomínios fechados parecem ser alguns dos fatores que impulsionam o remodelamento de áreas e bairros inteiros através de uma arquitetura desurbana, a qual contribui para a negação do espaço público, para o enclausuramento de pessoas e, por conseguinte, para o esvaziamento dos espaços urbanos. Ruas vazias e cercadas por fachadas cegas parecem ser outra restrição para os modos ou estilos de vida que dependem de fachadas ativas e permeáveis. Cada vez mais inóspitos, e potencialmente perigosos, os espaços abertos legitimamente públicos estão sendo gradativamente abandonados.



Fig. 4. Muros altos em estacionamento de um restaurante em Natal.



Fig. 5. Desurbanismo nas tipologias arquitetônicas – torres residenciais com bases cegas em Natal.



Fig. 6. Proliferação de torres residenciais em Natal.

Reduzir a diversidade de usos e a adaptabilidade das edificações

Outro requisito para a urbanidade é a mistura de usos, que parece surgir naturalmente em áreas mais antigas. A mistura de usos depende da viabilidade econômica de cada uso em relação ao valor do solo e é facilitada pela adaptabilidade das edificações ou pela diversidade de tipologias arquitetônicas. Por exemplo, uma casa tem adaptabilidade: pode ser residência, consultório, loja, dentre outros.

No entanto, coeficientes construtivos altos provocam uma ‘homogeneização’ de áreas urbanas, pois a incorporação de casas e terrenos se torna mais lucrativa do que alugar para qualquer forma de pequeno comércio ou serviço. Esses últimos só permanecem viáveis em escalas maiores ou em sistemas de solo compartilhado, como galerias ou *shoppings*. As novas torres que surgem no lugar de lotes ou casas raramente são de uso misto – a construção de edifícios residenciais com lojas na base se tornou exceção, e não regra. Deste modo, as novas

torres não são adaptáveis e serão residências para sempre. Krafta²¹ e colegas argumentam que a contínua substituição de edifícios parece ser resultado de uma força crescente que “elimina edificações e as substitui por outras de tipo diverso, com maior valor”. Essa proposição, no entanto, não captura um fator importante: a cada substituição o novo edifício se torna menos substituível, dado que o investimento para substituí-lo aumenta consideravelmente. Isso significa que o processo de remodelamento através da substituição de edificações leva a um inevitável congelamento e homogeneização de áreas urbanas,²² quando a maioria das edificações alcança seu maior valor viável no mercado. Nos casos dos condomínios fechados, essa homogeneização é ainda maior, pois são grandes extensões de área urbana de uso exclusivamente residencial.

Esses processos agem em conjunto com os descritos anteriormente. Ao mesmo tempo em que há um esvaziamento dos espaços públicos, há uma diminuição da diversidade de usos. Também foi visto que quando o tráfego se torna por demais intenso, as fachadas ativas de lojas perdem atratividade, pois não é possível, conveniente ou permitido estacionar na rua. Nesse cenário, apenas grandes empreendimentos como *shopping centers*, hipermercados, dentre outros, dispõem de estacionamentos e/ou de variedade de usos suficientes. Esses centros comerciais prosperam com o enclausuramento diário de pessoas em seus espaços privados ou semipúblicos. Embora encontros e a copresença existam em espaços segregados como *shoppings*, áreas de lazer de torres ou condomínios fechados, dentre outros, esses espaços não teriam urbanidade por não serem legitimamente públicos e, por conseguinte, de uma maneira ou de outra, excluir partes da população.

O porte de grandes empreendimentos como *shopping centers* contribui para outro ciclo vicioso: a atração do público que antes priorizava áreas e centros tradicionais. Com um público reduzido, há uma diminuição da variedade de usos nessas áreas, contribuindo para decadência delas e incentivando a migração de novos usuários para tais empreendimentos. Outro conjunto de estratégias desurbanas criam restrições

²¹ Krafta (2010) e Krafta et al (2011).

²² Esse processo também reduz a diversidade pela destruição do patrimônio arquitetônico (Amorim, 2007).

para os modos ou estilos de vida que priorizam ou dependem de espaços legitimamente públicos.

Segregar pessoas e ideias

Urbanidade parece ter um componente democrático que permite ou incentiva encontros e a copresença entre pessoas de classes e estilos de vida distintos. Jacobs (2000) e Holanda (2010) argumentam que a mistura de classes, ou de estilos de vida, requer uma variedade de tipologias arquitetônicas dentro de uma área urbana. As cidades brasileiras caminham na direção oposta.

Um aspecto complementar da perda de diversidade descrita anteriormente é que a ‘homogeneização’ de bairros através de tipologias arquitetônicas está diretamente ligada à segregação social. À medida que bairros são adensados com torres residenciais, eles passam a atender apenas faixas específicas de renda. O congelamento de áreas de interesse social – não se pretende discutir aqui sua legitimidade – também provoca exatamente o mesmo efeito. As ruas de uma favela ou de um bairro nobre podem até ser vibrantes, mas espaços genuinamente urbanos têm um caráter mais democrático e inclusivo que permite a convivência diária entre diferentes classes ou estilos de vida.

A ausência de políticas habitacionais consistentes contribui para isso, uma vez que o principal modelo aplicado no Brasil é o subsídio ao financiamento de imóveis, um grande incentivo para a especulação imobiliária no qual grande parte dos subsídios concedidos aos compradores são incorporados pelos agentes imobiliários. Programas como o ‘BNH’ ou o ‘Minha Casa, Minha Vida’ funcionam dentro da mesma lógica de mercado que promove a homogeneização de áreas urbanas, também atuando em faixas de renda específicas. Finalmente, a distribuição de casas para famílias de baixa renda na forma de ‘conjuntos habitacionais’ ou a ausência de programas desse tipo, a qual promove a proliferação de favelas, também cria bairros socialmente homogêneos.

Em comum, todas essas vertentes não passam de modelos de construção desordenada de moradias, pois há uma completa desvinculação entre essas iniciativas e qualquer forma de planejamento. A expansão de unidades habitacionais não leva em conta a necessidade de infraestrutura, de equipamentos públicos, de praças ou parques, dentre ou-

tras. Esse é um dos aspectos mais profundos do desurbanismo brasileiro, priorizar, em todos os aspectos, o investimento em tudo aquilo que é privado em detrimento do que é público.

DISCUSSÃO

Na visão de Batty (2007), cidades são muito mais produtos de práticas, ações ou estratégias não coordenadas de atores com poder de decisão pontual do que o contrário. De fato, decisões isoladas e pontuais como comprar um automóvel, morar num apartamento e fazer compras num *shopping center* parecem, cumulativamente, provocar mudanças radicais nas cidades. No entanto, neste artigo argumentei que essas práticas, ações ou estratégias não coordenadas também são reguladas por mecanismos mais amplos ou globais (no sentido de ir além do “local”) na cidade. Se as tendências desurbanas descritas anteriormente realmente capturam processos que estão se tornando predominantes nas cidades brasileiras, é visível que esses processos são regulados por mecanismos globais, como os incentivos ao uso do automóvel particular, o aumento da criminalidade, a legislação urbanística, dentre outros.

Nesse sentido, não há como observar a cidade como um produto da ausência ou falência do planejamento, isto é, como um produto de atores que se auto-organizam criando restrições uns sobre os outros. Muito pelo contrário. As cidades brasileiras são exatamente o que deveriam ser dentro dos mecanismos globais adotados para regular seus atores, também são resultado de decisões conscientes de planejamento. A ausência de planejamento é uma decisão de planejamento, pois requer uma decisão consciente por parte de governos e sociedade de não investir em outros mecanismos de regulação (restrições e incentivos) que poderiam produzir efeitos diversos dos observados nas cidades brasileiras.

Ou seja, o fato da maioria dos atores agirem em harmonia com esses mecanismos de regulação significa que o desurbanismo brasileiro é legítimo. É um modo de remodelar cidades que tem lógica social: a lógica de uma sociedade com uma das piores distribuições de renda do mundo. Se a redemocratização e os governos federais de Itamar Franco, FHC, Lula e Dilma promoveram a inclusão social, as políticas públicas para as cidades (ou a ausência delas) nesses mesmos governos, em especial os incentivos à especulação imobiliária e ao automóvel particular, consolidaram a cidade brasileira como um instrumento de segregação social.

No entanto, mesmo que o desurbanismo brasileiro seja uma estratégia legítima de reprodução de uma sociedade estratificada, também argumentei que as restrições impostas por atores uns sobre os outros são desiguais. Nesse sentido, o desurbanismo não pode ser visto apenas como um processo de remodelamento ou adaptação da cidade para alguns modos ou estilos de vida, pois ele cria interações destrutivas para outros modos de vida. Quando o ambiente construído cria facilidades para certos modos ou estilos de vida, ele participa da reprodução deles ao longo do tempo. Inversamente, quando cria restrições, contribui para a inviabilização deles até sua eventual eliminação. O desurbanismo possui ciclos de realimentação poderosos que materializam estruturas físicas que restringem ou impossibilitam outros modos ou estilos de vida ao mesmo tempo em que resultam em vantagens cumulativas para os modos vencedores, numa espiral que produz continuamente novas tendências desurbanas.

Nos termos da sociologia, ao escrever esse artigo, fiz uma contribuição importante para reproduzir minhas próprias ideias. Ao mesmo tempo, também fiz uma contribuição infinitamente modesta para perpetuar a língua portuguesa e as ideias dos autores citados. Se tivesse escrito o artigo em Inglês e citado outros atores, isto não teria acontecido. A cidade, assim como a linguagem, também é um instrumento de reprodução social. Ou seja, urbanidade também precisa dessas contribuições infinitamente modestas e pontuais para se perpetuar, contribuições de modos ou estilos de vida que utilizam e dependem do espaço urbano, legitimamente público, para se reproduzir. Precisa de pessoas caminhando nas calçadas, fazendo compras nos centros tradicionais e de um transporte público de qualidade. Ao morar num apartamento, dirigir um automóvel para o trabalho e fazer compras num *shopping center*, eu

não só estou deixando de reproduzir modos de vida legitimamente urbanos, como estou contribuindo ativamente, mesmo que modestamente, para destruí-los. O desurbanismo, não se engane, é uma estratégia de destruição de cidades.

AGRADECIMENTOS

Para Vinicius M. Netto, Romulo Krafta, Douglas Aguiar, Renato Saboya, Júlio Celso Vargas, Fred Holanda e Paulo Afonso Rheingantz, bem como para os demais participantes da lista de discussão @urbanidades, pelas valiosas discussões.

Este artigo é produto de duas pesquisas em andamento: “Desempenho urbano e morfologia arquitetônica”, com os professores Vinicius M. Netto (UFF), Renato Saboya (UFSC) e Julio Vargas (UFRGS) com apoio do CNPq, e “O espaço contra o crime”, coordenada pela Professora Circe Monteiro (LATTICE/UFPE) com apoio da CAPES, CNPq e FACEPE.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEXANDER, C. *A city is not a tree*. *Ekistics*, v.23, 1967. pp.344-348.
- ASHBY, W. R. *Introdução à Cibernética*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1970.
- BALL, P. *Critical mass: how one thing leads to another*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2004.
- BARABASI, A.-L. *Bursts: The Hidden Patterns Behind Everything We Do*. New York: Dutton, 2010.
- BATTY, M. *Cities and complexity: understanding cities with cellular automata, agent-based models, and fractals*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2005.
- BATTY, M. Complexity in City Systems: Understanding, Evolution, and Design. *CASA Working Paper Series*, n.117, 2007.
- BATTY, M.; LONGLEY, P. *Fractal Cities: a Geometry of Form and Function*. London: Academic, 1994.
- BATTY, M. The Size, Scale, and Shape of Cities. *Science*, v.319, 2008. pp.769-771.

- BURDETT, Ricky; DEYAN, Sudjic (eds.). *Living the endless city*. London: Phaidon Press Ltd, 2011.
- CALDEIRA, T. P. R. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Ed. 34/Edusp, 2000.
- CAPRA, F. *As conexões ocultas: ciência para uma vida sustentável*. São Paulo: Cultrix, 2005.
- GONZALEZ, M. C.; C. A. HIDALGO; BARABASI, A.-L. Understanding individual human mobility patterns. *Nature*, v.453, n.7196, 2008. pp.779-782.
- HILLIER, B. Cities as movement economies. In: HILLIER, B. *Space is the machine*. London: Space Syntax Limited, Eletronic Edition, 2007.
- HILLIER, B. The architecture of the urban object. *Ekistics*, v.56, n.334-335, 1989. pp.5-21.
- HOLANDA, F. A determinação negativa do movimento moderno. In: HOLANDA, F. (org.). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: ProEditores Associados Ltda, 2003.
- HOLANDA, F. *Brasília – cidade moderna, cidade eterna*. Brasília: FAU UnB, 2010.
- HOLANDA, F. *O espaço de exceção*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.
- JACOBS, J. *Vida e morte de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000 [1961].
- KRAFTA, R.; NETTO, V. M.; LIMA, L. Urban Built Form Grows Critical. *CyberGeo: European Journal of Geography*, v.565, 2011. pp.11-26.
- MATURANA, H. R.; VARELA, F. J. *A árvore do conhecimento: as bases biológicas da compreensão humana*. 5ª edição. São Paulo: Palas Athena, 2005.
- NETTO, V. M. Practice, space and the duality of meaning. *Environment and Planning D*, v.26 (Society and Space), 2008. pp.359-379.
- PEÑALOSA, E. Interview with Enrique Peñalosa. Streetfilms.org, 2007. Entrevista concedida a Mark Gorton. Disponível em: <<http://www.streetfilms.org/interview-with-enrique-penalosa-long/>>. Acesso em 23 jul. 2011.
- PEPONIS, J. Espaço, Cultura e Desenho Urbano no Modernismo Tardio e Além Dele. *Ekistics*, v.56, n.334/5, 1989. pp.93-108. (Tradução: Frederico de Holanda)

- ROSVALL, M.; D. AXELSSON; BERGSTROM, C. T. The map equation. *Eur. Phys. J.* v.178 (Special Topics), 2009. pp.13-23.
- WAISELFISZ, J. J. Mapa da Violência 2010: Anatomia dos Homicídios no Brasil. São Paulo: Instituto Sangari, 2010. Disponível em: <http://www.institutosangari.org.br/mapadaviolencia/MapaViolencia2010.pdf>

EPÍLOGO

Aproximações da urbanidade: um diálogo eletrônico

Douglas Aguiar, Romulo Krafta, Paulo Rheingantz,
Julio Vargas, Vinicius M. Netto e Lucas Figueiredo

A partir de Setembro de 2009, um grupo de estudiosos do urbano se engajou em uma discussão iniciada por Douglas Aguiar, ao longo de dezenas de e-mails, buscando uma definição para “urbanidade” e formas de capturá-la teoricamente e metodologicamente – ou, talvez mais precisamente, sobre a própria possibilidade (ou impossibilidade) de capturá-la. Editamos este diálogo de modo a oferecer um momento geralmente pouco registrado e pouco público: o *processo de elaboração de visões sobre um tema* e do nascimento das descrições (menos ou mais) sistemáticas por parte de seus autores. Tivemos a intenção de colocá-lo à disposição do público interessado em cidades de modo geral, e no modo como ideias surgem e se desenvolvem, em particular. As frases abaixo mostram *flashes* da gênese das ideias a respeito da urbanidade que posteriormente amadureceram na forma dos artigos apresentados neste livro. Talvez este seja o momento mais criativo do processo. Curiosamente, alguns dos *insights* e ideias cruas lançadas abaixo, possivelmente de interesse, não encontraram desenvolvimento adiante, dado que o modo de entender e abordar um tema às vezes bifurca e toma caminhos que implicam o abandono de outros. Ainda, vale a pena notar o contexto *dialógico* desses primeiros desenvolvimentos: argumentos, quem sabe propostos como reações a observações de outros colegas e provavelmente em relação a eles, talvez tivessem tomado outras direções sem a sucessão de contrapontos e discordâncias que veremos. Valerá também perceber as mudanças e eventuais contradições nos argumentos dos próprios autores nas suas posições expostas ao longo do diálogo ou expostas adiante nas propostas finalmente oferecidas nos artigos aqui publicados.

A conversa produziu mais de 40.000 palavras, em e-mails agrupados e editados. A edição terminou parecendo quase como um debate

presencial, em uma sala. Os conteúdos em si, entretanto, não foram editados. As frases se colocam praticamente como foram escritas, salvo adequações tanto em termos da colagem dos e-mails em um único texto, retirando repetições, ou retirando expressões ou palavras de total informalidade daquelas trocas entre colegas em âmbito privado, ou traduzindo expressões pontuais em outra língua para o português. As observações e tentativas de definição que aparecerão no diálogo mostram a riqueza e a dificuldade do tema “urbanidade” – e as possibilidades de caminhos alternativos para entendê-lo. E podemos dizer que de fato há caminhos bastante distintos entre si: de leituras mais ancoradas na espacialidade da cidade e abordagens sistêmicas e até quantitativas a abordagens amparadas em conceitos de experiência mais tradicionais àqueles da cibernética e ontologias recentes que abolem as diferenças fundamentais entre materialidade e socialidade.

DOUGLAS AGUIAR: Estou tocando um projeto de pesquisa [no Rio de Janeiro] que trata de avançar no *estudo dos requerimentos espaciais da urbanidade*. [...] Tenho algumas pessoas em mente [para uma discussão a respeito]. Me interessou a possibilidade de evolução de alguns conceitos, à luz do tema da urbanidade; dentre outros o conceito de *comportamento espacial*, e especialmente o de *rede social*; o processo de formação das redes sociais. Estás convidado a participar desse projeto, do modo como desejares.

ROMULO KRAFTA: Vamos admitir que a cidade seja um suporte às atividades sociais, e, dessas, vamos focar nos deslocamentos. Podemos supor [ainda] que a cidade é um repositório de informações disponíveis aos navegadores. Essas informações podem ser de dois tipos: as *sintáticas*, ou seja, as derivadas da articulação espacial (por exemplo, as alternativas de deslocamento dadas ao navegador a cada ponto); e as *semânticas*, as derivadas dos significados sociais, ambientais, simbólicos, funcionais, históricos etc., aderidos a cada ponto. Estes conteúdos são hierárquicos, ou seja, abrangem um universo que vai dos componentes da imagem pública da cidade até um pequeno detalhe significativo apenas para um indivíduo ou conjunto mínimo de indivíduos. Não estou vendo onde a análise sintática vai contribuir; [não podemos supor] a substituição da expressão “assi-

metria relativa”, ou “integração”¹ (que por sua vez substituem a expressão “acessibilidade”) pela “urbanidade”, sem mediação (ou, ainda mais radicalmente, estás propondo a expressão “urbanidade” como substituta de um padrão de comportamento urbano associado estatisticamente à propriedade conhecida como acessibilidade). Acho que isso cria alguma confusão, pois urbanidade já tem definições bastante precisas e enraizadas na linguagem comum. Segundo o dicionário Aurélio, urbanidade (no sentido de comportamento) significa qualidades relacionadas à cortesia, ao afável e à negociação continuada entre os interesses: basicamente relativo a um modo de vida urbano, a um comportamento social nas cidades.

A medida de assimetria relativa identifica espaços segundo o critério de proximidade (distância relativa), que, por sua vez pode ser associada a padrão de fluxo (com 0.4, 0.5 nas correlações). No caso da área central do Rio, padrão de fluxo quer dizer multidões, e multidões podem ser associadas à falta de urbanidade! Mesmo se a gente supõe estender a urbanidade para a relação entre pessoas e o suporte espacial, a qualidade não resiste. Então, entendendo urbanidade segundo a definição usual, eu deveria procurá-la, com mais chances de encontrar, em ruas menos movimentadas, onde a civilidade teria ambiente mais propício para prosperar. E como identificá-la? Vestígios tais como cuidado com o lugar, delicadeza no trato do ambiente, afabilidade, tolerância com outras pessoas, por aí; ou seja: comportamento.

Comportamento, por sua vez, tem características locais, é próprio de cada cidade e de cada tempo, é evolutivo; então haveria a necessidade de definir os parâmetros específicos de urbanidade para o Rio hoje, certamente diferente dos clichês tipo malandro de sapato de duas cores. Imagino um tipo de urbanidade mais dura, pouco cortês, apressada. Em Copacabana, presenciei muitíssimas manifestações de urbanidade, não obstante serem profissionais (quer dizer, ocorridas no âmbito de uma atividade de prestação e consumo de serviços), tinham todas certa alegria, eram exercidas com satisfação pelas pessoas.

Uma questão obviamente latente é a relação entre urbanidade e espaço urbano, na hipótese de haver certas *características espaciais*

¹ Denominação proposta por Bill Hillier (em Hillier e Hanson, 1984) para uma medida topológica de acessibilidade topológica, em oposição à segregação: espaços “integrados” são acessíveis, o oposto de “segregados” espacialmente.

mais ou menos propícias ao desenvolvimento da urbanidade; uma delas eu sugeri há pouco (lugares excessivamente populados inversamente relacionados à urbanidade). Haveria outras? Os lugares mais recônditos seriam, então, mais propícios à urbanidade? Uma simples briga de vizinhos, bem como uma gentileza feita a um turista na Avenida Rio Branco seriam suficientes para destruir ambas as hipóteses. É provável que manifestações de urbanidade e de falta de urbanidade ocorram igualmente em lugares supostamente propícios ou não propícios a tal. Afinal, urbanidade é também uma manifestação de atitude, de resistência contra situações adversas, uma reafirmação de humanidade, que, então, ocorreria com mais significância exatamente nas situações mais adversas.

Cheguei aqui a um ponto em que lugares propícios à urbanidade dispensariam a urbanidade (!). Pode-se, mais ou menos como decorrência do dito aí em cima, supor a urbanidade como algo necessário para a manutenção da vida coletiva e para verificação dos direitos individuais, como dar preferência ao pedestre, dispor o lixo adequadamente, não estacionar sobre a calçada etc. e, assim, relativamente independente das características do espaço (atenção ao pedestre parece ser mais bem observada em Brasília do que no Rio). Essa seria uma dimensão institucional da urbanidade, algo relativo às regras, explícitas ou implícitas, de convivência a que todos estariam submetidos. Mas e quanto à urbanidade espontânea, como seria: haveria manifestações de urbanidade diferentes no Saara, na Avenida Chile, na Avenida Presidente Vargas, na Avenida Atlântica, na Lapa? Não tenho respostas, mas acho que não é meramente uma questão de quantidade de pessoas.

DOUGLAS: Pois é, Romulo, tuas observações oferecem uma boa oportunidade para esclarecimentos de fundamento; por um lado sobre o conceito de urbanidade e o entendimento que dele tenho e, por outro lado, sobre o modo como a análise sintática se relaciona com o nosso assunto. *Bueno*, a definição clássica de urbanidade apresentada em diferentes dicionários, e que fundamenta o teu argumento – entendida como *civilidade* ou *cortesia de maneiras, refinamento* – não coincide com o conceito de urbanidade que venho adotando nesse trabalho, ainda que seja parte dele. *As manifestações de urbanidade* que tu presenciaste em Copacabana, por exemplo, a simples briga de vizinhos, a gentileza feita a um

turista na Avenida Rio Branco, tudo isso se refere ao conceito clássico e seria uma parte desse conceito ampliado que utilizo. Essa definição de senso comum que tu apontas, com as definições dos diferentes dicionários, entende a urbanidade como *uma característica do humano*, das pessoas. O entendimento de urbanidade que adoto estende, amplia essa condição de urbanidade aos *não humanos* ou aos *objetos sócio-técnicos*, como chama Bruno Latour. Ainda que esse autor seja recente na minha literatura, compartilho com ele desse modo de ver já faz muito. Nessa linha, a cidade, as ruas, os edifícios são *participantes ativos* da urbanidade, eu diria mesmo que *doadores* de urbanidade, entendida aí também como *civilidade* ou *cortesia de maneiras, refinamento*, agora tudo isso por parte dos edifícios, dos espaços, assim como ocorre no caso dos humanos e talvez até em maior proporção. Portanto haveria, como contrapartida do meio construído, uma carga arquitetônica, espacial, configuracional, que proveria, em maior ou menor grau, urbanidade, tipos de urbanidade, graus de urbanidade aos lugares.

Desde o ponto de vista dos humanos, eu diria que o conceito de urbanidade no qual me apoio estaria mais próximo do conceito de *virtual community* do Hillier, como manifestação coletiva, que nas manifestações individuais como o turista sendo alvo de uma gentileza na Avenida Rio Branco. Aliás, a nossa experiência caminhando pelo centro do Rio não coincide com a tua apreciação de que ‘o fluxo quer dizer multidões’. Ao contrário, após algumas incursões aos mesmos locais em diferentes dias e horas, tem-se uma apreciação de graus de urbanidade e de tipos de urbanidade (vamos desenvolver essa linha mais adiante).

Bem, quanto à contribuição da análise sintática nesse estudo, objeto do teu outro questionamento, vejo assim: a condição de urbanidade, entendida em sua dimensão físico-espacial, é constituída por espaços ou lugares e pessoas. Essa dimensão espacial tem uma dimensão local, inerente a cada espaço e dada em sua forma geométrica, incluídos aí os edifícios que compõem os espaços, e uma dimensão global, dada pelo posicionamento desse espaço em um todo maior que o contém. Essa dimensão global seria particularmente ativa da composição da condição de urbanidade. Não que o maior número de pessoas signifique maior grau de urbanidade. Digamos, no entanto, que a maior ou menor presença de pessoas seja um indicador de urbanidade; ainda que saibamos os limites dessa definição, que tu bem detectaste. O *output* do *Mindwalk*

[*software* de análise de redes viárias, de autoria de Lucas Figueiredo] parece acusar com alguma consistência, nos *rankings* de integração, os percursos mais carregados de pessoas. Não vejo esses espaços como aqueles dotados de maior grau de urbanidade; bem ao contrário, concordo contigo. O *Mindwalk* tem outras medidas além da integração: comprimento, conectividade; vejamos em que medida esses valores se comportam como descrições de movimento; a questão da urbanidade está relacionada, de que modo não sabemos.

Quanto ao fato de uma associação entre acessibilidade e urbanidade vir a criar alguma confusão, penso que essas características na prática estão relacionadas, e não é o fato de a urbanidade ter já definições enraizadas na linguagem comum que iria prevenir que pensássemos nesse mesmo conceito de um modo ampliado, como de resto muita gente que nos antecede vem fazendo. Nesse caso a definição clássica de urbanidade envelheceu, e deixou de ser clássica.

ROMULO: Então, não te parece que, nesse caso, seria mais adequado chamar isso por outro nome? Parte do lodaçal conceitual em que vive a arquitetura decorre precisamente do fato de que diferentes pessoas usam as mesmas expressões para referir diferentes significados. O que nos obriga a reescrever definições básicas a cada vez. Urbanidade tem a sua semântica definida rigorosamente (somente depois disso se tornou, supostamente, senso comum). Isso não é nada novo. Em cognição espacial existe a expressão *affordance* criada (por Gibson) justamente para referir àquelas propriedades do espaço que propiciam, facilitam, ancoram a cognição. Então cognição, percepção, o que for relacionado ao usuário é uma coisa; *spatial affordance* é outra coisa, ambas participantes do processo de formação do conhecimento espacial. Então, por semelhança, urbanidade é uma manifestação de comportamento dos usuários das cidades, que pode ou não ser *afforded* pelas características dos lugares, a ser verificado.

Nessa situação, o quadro da investigação demanda, (1) uma definição mais precisa de urbanidade; (2) uma caracterização do processo (urbanidade é um processo, certo?), tentando separar aquilo que é essencialmente comportamental do que é contextual (dependendo do lugar, e também da situação sócio-espacial); (3) formulação de hipóteses prováveis que orientem a investigação. Para tornar isso completo,

ainda haveria a necessidade de uma teoria que insira as características espaciais no processo de urbanidade, ou seja, o enunciado de um processo que dê conta de situações em que as características espaciais funcionam *a favor* da urbanidade e as que as *mesmas* características funcionam *contra*. Isso se dá porque não estamos supondo uma relação de causalidade direta entre espaço e comportamento, já superamos essa fase.

O que poderia ser considerado vestígio ou evidência de urbanidade (estou usando a definição estrita, de comportamento social na cidade) passível de ser mapeada e relacionada aos lugares? E uma vez feito isso, como identificamos as *spatial affordances* correspondentes? Esse é o cerne desse trabalho, no meu ponto de vista. [Como exemplo] as características morfológicas de Brasília afetam o comportamento dos motoristas, que sempre respeitam os pedestres? Vestígio de urbanidade: o comportamento dos motoristas; mapeamento: pontos de travessia de pedestres; hipóteses: (a) os motoristas têm sua visibilidade favorecida pelos espaços amplos e abertos de Brasília, (b) as faixas de segurança estão claramente marcadas etc. Coisas como essas me parecem embaraalhadas no trabalho em questão, uma hora tu falas em urbanidade como propriedade dos lugares (“uma carga arquitetônica, espacial”), outra como comportamento (“diferentes dias e horas, tem-se uma apreciação de graus de urbanidade e de tipos de urbanidade”). Isso, para mim, indica que o objeto do estudo ainda carece de definição, antes da aventura empírica. A tua própria observação de que em diferentes dias e horas a urbanidade se altera demonstra implicitamente que (i) a urbanidade é um problema de comportamento, (ii) independe do espaço, e (iii) não sabemos ao certo o que é urbanidade. Enfim, o que quero dizer é que sem um arcabouço, a tendência é a gente sair dando tiros a esmo e, pior, tirar conclusões equivocadas.

DOUGLAS: O arquiteto Jean Nouvel, no catálogo da *Biennale* e seu tema *À la recherche de l'urbanité: L'Urbanité, c'est le savoir faire la ville et le savoir-vivre em ville*, definiu urbanidade como “aquele aspecto de um lugar que ilustra sua identidade, memória, conflitos e mudanças, enquanto expressa e alimenta os estilos de vida e aspirações de seus habitantes” (Ellin, 1999:54). Além disso, urbanidade expressa uma “harmoniosa forma de intervenção urbana ao buscar colocar pessoas em relação

com a cidade através da cultura e do *genius loci*.² Ambos, pessoas e cidade, podem ser enriquecidos com a urbanidade” (Nouvel *apud* Ellin, 1999:54). É recorrente nossa ideia de que a urbanidade é gerada socialmente, e que sua determinação na formação dos lugares está associada a fenômenos processados no desenrolar do cotidiano das cidades, de fenômenos que se encontram em constante manifestação na vida urbana. Sendo assim, o sentido que damos à noção de urbanidade vai um pouco além de sua definição enciclopédica, que normalmente limita seu sentido a não mais do que demonstrações de civilidade, cortesia, afabilidade.

ROMULO: [Assumindo] urbanidade como “propriedade ou característica dos lugares urbanos, resultante da disposição de objetos arquitetônicos e espaços públicos sobre o solo com civilidade, refinamento, cortesia e boas maneiras”, vejamos alternativas de encaminhamento:

Alternativa 1: consulta direta aos usuários. Haveria um questionário a ser submetido a usuários escolhidos nos diferentes lugares públicos, segundo um critério de amostragem estatística válido, as perguntas incluiriam ‘se este lugar tem urbanidade’ e ‘por quê’, e haveria processamento estatístico das respostas. Isto seria mais ou menos como o que o K. Lynch fez com a imagem pública, culminaria com a identificação de características chave, mas parece mais difícil de produzir do que os mapas cognitivos.

Alternativa 2: avaliação comparativa, usando opinião de usuários. Haveria a composição de um grupo representativo de usuários que visitariam diferentes lugares, ou seriam submetidos a imagens, quando deveriam distinguir graus de urbanidade e explicitar os critérios de escolha. O processamento público (cada um faria sua análise na presença dos demais) contribuiria para uma definição de critérios e aspectos relevantes na constituição da urbanidade. Isto é aproximadamente como fazem os *Environment & Behaviour people*.

Alternativa 3: adoção direta da linguagem de padrões de C. Alexander. A linguagem de padrões foi proposta justamente como uma espécie de essência de urbanidade, ou seja, a forma mais adequada (refinada, cor-

² Termo latino resgatado por Norberg-Schulz, derivado ainda da fenomenologia, filosofia que afirma uma forma de conhecimento “imediate”, baseado na experiência direta das coisas em volta.

tês, civilizada) de dispor edificações e espaços abertos sobre o solo. Os padrões, assim, funcionariam como parâmetros a partir dos quais as situações empíricas seriam avaliadas, buscando identificar um grau de desvio do padrão. Isto é mais ou menos como fazem os arquitetos de maneira geral, com a diferença que eles usam os seus próprios projetos como padrões de linguagem.

Alternativa 4: observação empírica direta. O pesquisador toma a si a tarefa de observar e discernir sobre a existência, em que grau, de urbanidade em cada lugar. Para isso necessita de *critérios e parâmetros*, bem como de uma *variável de controle* (algo que indique a presença ou não de urbanidade. Essa variável de controle dificilmente poderia ser espacial, pois então a equação toda se torna tautológica; mais provável que seja comportamental).

Alternativa 5: avaliação comparativa, usando critérios de diferenciação. Similar à anterior, porém buscando fazer critérios e parâmetros emergirem das amostras. Não dispensa a variável de controle, já que em última análise a legitimação de qualquer análise depende de alguma correspondência entre as situações espaciais descritas e algum indicador de presença da urbanidade.

Para as duas últimas (as que, suponho, sejam de tua preferência), os critérios e parâmetros (definidos *a priori* na alt4 ou *a posteriori* na alt5) serão necessariamente morfológicos e as variáveis de controle comportamentais. Do ponto de vista morfológico, imagino que as referências mais próximas da definição de urbanidade adotada sejam Camilo Sitte, o movimento *City Beautiful*, o próprio Alexander, o Cullen e mesmo o Lynch. O livro *Responsive Environments* do pessoal da Oxford Brookes vai nessa linha. Hillier pode ser usado apenas se o problema da urbanidade for tomado como algo relativo à *razão* (eficiência, racionalidade, economia) e não relativo à *emoção* (beleza, graça, elegância), porque, como sabemos, no subterrâneo da Space Syntax³ está a noção de caminho mínimo. Os caras da sustentabilidade também estão tratando da ‘boa forma urbana’, baseados numa outra visão, não sei se devem ser ignorados. De qualquer forma, entendo que esses critérios e parâmetros sejam alcançáveis, o que

³ Como a teoria da lógica social do espaço, de Hillier e Hanson (1984), veio a ser conhecida.

nos deixa apenas com o problema das variáveis de controle, aquilo que *assegure a presença ou ausência de urbanidade*, e em quais graus. Tenho grande dificuldade em divisar isso; quando tento imaginar alguma referência comportamental associada à urbanidade, acabo pensando em pessoas agindo civilizadamente nas calçadas, edificações bem conservadas, mas isso Jane Jacobs já flagrou há 50 anos atrás, não creio que seja objeto de reatenção agora. Estendendo a J. Jacobs, penso às vezes que o agenciamento do espaço público pelas autoridades (sinalização de tráfego, policiamento) são evidências de falência da urbanidade. [...] Não creio que eu possa contribuir em algo além disso.

DOUGLAS: Caro Krafta, como bem disseste, as alternativas do *bottom* da lista são aquelas que naturalmente tendem a vingar. As duas primeiras realmente não têm nada a ver. Já as outras três poderiam, a meu ver, ser combinadas.

Ainda sobre as palavrinhas, os termos e esse problema da confusão de entendimentos, essa torre de babel conceitual na qual estamos imersos, o lodaçal. O fato é que a urbanidade contém, além de outros componentes, uma pitada, ou mais, de integração e/ou de acessibilidade. Na busca de legitimação da sintaxe, Bill Hillier tem que correlacionar, via estatística, a configuração com o *movimento de pessoas*. Já o conceito de urbanidade me parece ser incluyente de ambos, os humanos e os não humanos, tem ali a forma, a configuração e as pessoas (vamos evitar falar em usuários). Não consigo identificar essa composição de ingredientes da urbanidade, mas o movimento parece ser um deles. Como entra o espaço, os lugares? O Alexander pode nos dizer. De fato, aquele livro, *Phenomenon of Life*, fala muito da alma dos objetos; a vida de alguns objetos e a não vida de outros. A urbanidade tem um pouco disso também. Lineu [Castello] apareceu com uma definição de urbanidade como “uma qualidade típica e única do ambiente construído... Uma qualificação vinculada à dinâmica das experiências existenciais, conferidas às pessoas pelo uso que fazem do ambiente urbano público, através da capacidade de intercâmbio e de comunicação de que está imbuído esse ambiente.” E me parece também que não só o ambiente, mas as pessoas, devem estar imbuídas. Se trataria sim, no entanto, no sentido que está sendo aqui tratado, de “uma qualidade típica e única do ambiente construído”, ou não?

ROMULO: Eu ‘compro’ a hipótese de haver [na urbanidade] um componente espacial, uma espécie de *affordance* que os lugares possam ter, entretanto isso parece ser bem mais complicado do que a *affordance* normal do Gibson, porque a cognição é uma reconstrução do espaço na mente, que se baseia em grande parte no espaço em si; quer dizer, há relações concretas e verificáveis com relativa facilidade. A urbanidade é uma relação entre indivíduos com a eventual interveniência do espaço, o que é fundamentalmente diferente e mais complicado. Embora urbanidade, pelo menos para mim, continue sendo um problema de relações entre pessoas, e não se resume a um problema de etiqueta urbana, boas maneiras; pode ser mais básico (no sentido de fundamental).

JULIO VARGAS: Resgatei um texto de 2001 da revista *Ciência e Ambiente*, “Pequena Digressão sobre Conforto Ambiental e Qualidade de Vida nos Centros Urbanos”, que foi quando travei contato com as ideias do Prof. [Paulo] Rheigantz e sigo firme no Bergman. O foco [de Bergman] são as manifestações artísticas em Times Square, mas tem muita coisa sobre o espaço em si, inclusive incursões muito interessantes sobre a configuração do lugar, o arranjo viário, acessibilidade, confluência... Na minha dissertação mexi um pouco com esses conceitos de dinâmica social em espaços centrais e depois tentei avançar por uma ideia de “vitalidade”, que seria não a simples presença de pedestres, mas a mistura de tipos nos espaços públicos. Vou enviar o que escrevi e também as medições que fiz, que acho que vão na linha do que o Romulo escreveu, da necessidade de tomar a urbanidade/vitalidade pelo lado mensurável, com variáveis, indicadores. É um recorte meio forte, que elimina o sublime da noção de urbanidade em nome de uma operacionalização de pesquisa.

DOUGLAS: Julio, muito oportuno nesse momento o trabalho sobre a *vitalidade urbana*; ele tem mesmo tudo a ver com aquilo no que me embrenhei tentando definir urbanidade. Não tenho respostas para as perguntas que te faço e não creio que outros as tenham. Pergunto, no entanto, a fim de provocar a nossa reflexão mútua. *Bueno*, [no teu trabalho] tu sugeres que “*a qualidade dos centros urbanos reside primordialmente em sua dinâmica social*”. Não seria o caso de dizer direto que essa fundamentação da qualidade dos centros urbanos seria compartilhada, em pé de igualdade, com a dinâmica espacial (entendido aí o papel dos es-

paços da cidade e seus edifícios)? Na sequência tu falas que a "dinâmica social é o sistema de interdependências e relações entre os habitantes da cidade em suas atividades cotidianas (habitar, trabalhar, transacionar, deslocar-se)". Vejo aí que a parte da dinâmica social, conforme definido acima, que entraria na composição do conceito de urbanidade, no qual estamos trabalhando, é a presença de pessoas no espaço público, de diferentes modos, deslocando-se, com maior ou menor pressa, paradas, curtindo, conversando... (ocasionalmente 'transacionando'). Seria isso?

Mais adiante, sugeres que "o [trabalho] propõe-se a capturar essa dinâmica a partir do potencial quadro de contatos sociais que emerge das condições físicas e funcionais (uso do solo, configuração viária, densidades)." O que tu entendes como "*contato social* no contexto da vida no espaço público"? Para haver o contato social na rua tem que ter uma conversa, ou um olhar já basta? Ou a simples copresença de pessoas no mesmo espaço já contaria como contato social, como querem alguns autores, Hillier, por exemplo, com a ideia de *virtual community*, ou o *sistema de encontros interpessoais*? E logo adiante tu entras com os efeitos da forma: "a composição deste panorama social pode ser obtida da mensuração e ponderação de propriedades da forma construída e do sistema de atividades". Podemos dizer então que a forma dos edifícios e as atividades determinariam então 'o potencial quadro de contatos sociais', seja qual for? "Existem vários centros em uma cidade e cada um deles apresenta um tipo distinto de dinâmica cotidiana articulada com as distintas formas de configuração do espaço. Esta dinâmica sócio-espacial pode então ser chamada de vitalidade". Seria isso que tu denominas como 'dinâmica cotidiana,' algo dado simplesmente pela quantidade de pessoas? Então vitalidade e urbanidade não são a mesma coisa... "verificação da composição do seu panorama social funcional, entendido como presença e proporção dos distintos grupos de frequentadores dos espaços centrais". Seria essa noção de grupo pertinente, grupos de frequentadores? "A hipótese é que o *nível de convívio* (tomado como copresença) entre os tipos de usuários pode constituir um construto – um indicador confiável – da qualidade do centro urbano no que concerne à sua dinâmica social (ou vitalidade)". O que seria 'nível de convívio' nesse contexto? "é necessário primeiramente que todos estes grupos existam em quantidade significativa, a fim de minimamente elevar o espaço à condição de centro." Então a quantidade é chave? "um rol preliminar de atributos físico-funcionais quantificáveis,

os quais comprovadamente apresentam fortes correlações com a dinâmica social, podendo ser tomados como indicadores confiáveis da presença dos grupos.” As *patterns* do Alexander? O *ranking* de integração?

DOUGLAS [traz agora o conceito de Urbanidade em Holanda (2003)]: “a urbanidade, conceito que interessa a nossos fins, porque *simultâneo a espaço físico e aos comportamentos humanos*. Propus que urbanidade fisicamente caracteriza:

- a) minimizar espaços abertos em prol de ocupados;
- b) menores unidades de espaço aberto (ruas, praças);
- c) maior número de portas abrindo para lugares públicos (jamais paredes cegas);
- d) minimizar espaços segregados, guetizados (becos sem saída, condomínios fechados) e efeitos panópticos.”

Comportamentalmente, do Aurélio tragamos que ‘urbanidade’ é a qualidade do ‘cortês, do afável, relativo à negociação continuada entre interesses’. Urbe (cidade) associa urbanidade a contexto citadino, contudo é ampliável. No âmbito urbano a negociação de interesses reporta-se a classes sociais ou etnias e na escola é entre funcionários, professores e estudantes. Na casa é entre gêneros e gerações, moradores e visitantes, patrões e empregados. Vale para sociedades e instituições não hierarquizadas, não ritualizadas, caracterizadas pelo espontâneo e pela improvisação, o que não se atém ao preestabelecido, não é convencional. Estudos demonstram que nada disso é necessariamente ‘desordem’, mas um tipo de ordem associada a instituições e sociedades mais democráticas.” Essa associação da urbanidade que Holanda sugere com as sociedades menos hierarquizadas, o improvisado, parece interessante.

VINICIUS M. NETTO: Gostaria de comentar algumas coisas. A primeira vez que tive contato com o termo ‘urbanidade’ foi em 1998, em função do Fred Holanda. Naquele momento, havia ficado impressionado porque o conceito parecia bastante amplo. Não vou discutir o conceito do Holanda (podemos convidá-lo para a discussão);⁴ vou explorar o desdo-

⁴ De fato, Holanda juntou-se ao nosso debate adiante, e sua contribuição aparece na forma do seu capítulo neste livro.

bramento do ‘urbano’ nessa extensão (*urbanidade*), que parece capturar uma espécie de *essência do próprio urbano* e das experiências urbanas. Vou tentar esboçar aqui uma definição ou aproximação.

Vejo que ‘urbanidade’ se refere a uma experiência do urbano, mas não a definiria como categoria psicológica. O que importa na ideia de urbanidade, até onde entendo, é que ela endereça não as *condições* urbanas para uma vitalidade ou riqueza do urbano, mas aos *efeitos* de quaisquer que sejam as condições da ‘vida urbana’ (e acho que aqui está parte das dificuldades em descrever de que propriedades do urbano ela depende: ele se refere aos efeitos do urbano, efeitos que apreendemos como qualidades do urbano, e então confundimos efeitos e condições). Essa qualidade de vida urbana deve ir necessariamente além da dimensão experiencial, por esta se restringir essencialmente à experiência individual (a *minha* experiência, assim encerrada) – ao passo que o mistério maior está em entender como algo assim vem à tona. Porque ela só pode ser uma produção social, e – desconfiamos – mediada, produzida e reproduzida pelo espaço.

A despeito da definição de senso comum dos dicionários, eu diria que o conceito de urbanidade, como desdobramento do conceito de “urbano”, é uma forma de endereçar a essência do urbano ou a qualidade final do urbano: a que captura todas as qualidades, as melhores qualidades que vemos e esperamos em cidades e áreas e tecidos e lugares. E eu não me apressaria a vincular urbanidade com um conceito tão espacialmente autoconfinado e ao mesmo tempo tão indefinido quanto o de “lugar”. O conceito de urbanidade me parece simplesmente maior, parece não caber no lugar; a qualidade (bem como o conceito) de urbanidade parece extrapolar as bordas – identificáveis ou não – do lugar, e “vir de todos os lados”: ainda que seja perceptível em lugares, não poderia ser produto do lugar como fenômeno ou evento espacial.

Urbanidade deveria ser uma espécie de qualidade superior do urbano, de meta-qualidade, a reunião das suas melhores qualidades em uma expressão-envelope, que exatamente por esse poder de síntese e de captura de tudo aquilo que nos parece fazer mais sentido em cidades, enfrenta grande dificuldade de definição. Meu argumento é que talvez devamos deixar o conceito de urbanidade exatamente assim: esse desdobramento em direção à essência e às qualidades superiores do urbano, da cidade, do que a torna viva, sejam quais forem seus tipos de vida. Um conceito que nos captura por dizer mais coisas que se conseguiria em

um recorte em particular, porque se refere a coisas *demais*, muitas delas indizíveis, ou que espirram para além dos recortes através dos quais somos treinados a ver a própria cidade. Assim, urbanidade, como qualidade superior, é impregnada de nossas melhores aspirações e desejos sobre a cidade (*nossos* também: apesar de pesquisadores com ambições descritivas, essas qualidades e aspirações nos motivam e seduzem o tempo todo). Urbanidade é essa qualidade última em direção a qual todas as cidades deveriam apontar.

Apesar do que há de indefinição no conceito, ou por causa dessa indefinição, é nele que temos caído para tentar entender lugares como Ipanema, Copacabana, Quartier Latin, Soho em Londres, Manhattan, o Pelourinho em Salvador, a Cidade Baixa ou Bonfim em Porto Alegre. Na impossibilidade de capturar todas as condições e qualidades à volta, falamos desses tecidos de “vitalidade, urbanidade, socialidade...” Assim, a ideia de urbanidade está carregada de uma espécie de “devir”. Já o conceito [em si] não tem nenhuma precisão descritiva, apesar da tentativa de buscar suas condições. Essas condições, por definição, só podem ser variadas demais e tocar, portanto, em mais de uma dimensão analítica. E em função desse mero truque etimológico (o salto substantivo implicado por esse desdobramento linguístico do “urbano” em “urbanidade”), ele passa a ser o mais multidimensional dos conceitos sobre cidade. Ele passa a endereçar todas as qualidades misteriosas que tornam cidades vivas e fascinantes.

Mas busquemos as tais condições (sob o risco de eliminarmos o mistério e causarmos danos à amplitude do conceito). Urbanidade não pode se restringir a uma experiência: nem a uma experiência psicológica nem a um conceito psicológico, porque em conceitos assim costuma-se perder a riqueza da conexão entre nossas experiências, e sobretudo de nossas práticas. Urbanidade inclui e ultrapassa a ideia de experiência, e coloca espaço, humanos, suas práticas, gestos, comunicações; inclui o que evanesce no espaço. Urbanidade tem a ver com espaços de trocas sociais ricas, densas, pouco importa o tipo – mas não deve, pelo que ela nos inspira a capturar, incluir práticas da degradação do humano; esse não deve ser o *telos* do urbano, não é o “devir” do urbano em urbanidade.

Um passo adiante, urbanidade inclui as condições para que haja intensidade da presença humana e de suas interações, das nossas ancoragens no espaço (das ancoragens menos às mais voláteis, dos nos-

sos afetos por certos espaços à nossa ação eventual no espaço), uma intensidade de ligações com o espaço da cidade: a presença humana que endereça espaços, esquinas, botecos, lojas, como modo de ligar sua prática a de outras pessoas. Espaços de urbanidade são espaços de conexões, referências entre práticas e esses lugares, de intensidade de convergências. As condições morfológicas de ocupação desses espaços que venham a alimentar essa intensidade de ligações entre pessoas e espaço e entre pessoas através do espaço – essas devem ser as condições materiais da ‘urbanidade’. Há formas variadas aqui. Talvez mais de um “gene espacial” seja capaz de materializar tais intensidades de vida urbana. Certamente pouco importam estilos [arquitetônicos] ou épocas em que esses tecidos sejam produzidos ou a própria ideia de experiência estética. É uma questão, como sempre, de *configuração* – que também vai além da qualidade topológica das ruas acessíveis, infraestrutural para o movimento e suas implicações. A arquitetura é parte ativa, como abrigo dessas práticas urbanas e das conexões e referências (cognitivas, simbólicas) entre as práticas que estruturam nossa experiência, nossa vida social – e nossa experiência e vida urbana.

Concluindo, é um conceito sócio-espacial por excelência e inclui a ideia de *experiência*, mas somente para extrapolá-la ao endereçar a intensidade de vida e prática social em espaços talvez igualmente, e não por acaso, intensos. Ela pode ser contrastada com a experiência da geografia natural e, por puro contraste, reforçar exatamente a qualidade do artificial, dessa *artificialidade intensa, circundante* que ‘engole’, ampara, ancora, cruza, aproxima, converge e diverge pessoas, atos, socialidades.

Analisamos demais e quase eliminamos o caráter difuso do termo – por buscar uma infraestrutura dentro de tudo o que ele toca?

PAULO RHEINGANTZ: Primeiro, tenho achado os debates muito relacionados com a lógica da racionalidade, que segundo Boaventura de Souza Santos, é apenas um dos diversos modos de ver e explicar as coisas, e não necessariamente o melhor ou o mais certo. Acredito que a proposição do “coletivo” de Latour em substituição ao par “humanos” e “não humanos”, e a do “viver é conhecer” de Maturana e Varela (*A árvore do conhecimento*) podem contribuir em muito para superar as dificuldades da discussão, inclusive as anteriormente formuladas por Romulo. Em lugar de tentar enquadrar a discussão sobre “urbanidade”

a partir de argumentos racionalizados, penso ser muito mais importante (e abrangente) tentar explicar a nossa experiência vivenciada em cada ambiente observado (e também a dos outros). As explicações e argumentos racionais servem apenas para corroborar as nossas descobertas e emoções, que não cabem no discurso acadêmico tradicional, em geral frio e distanciado. A natureza humana não pode ser fielmente enquadrada nem reduzida a um simples conjunto de argumentos lógicos, porque muito de nossa experiência é de cunho emocional e de difícil argumentação. O discurso erudito pode ser muito apreciado em eventos e entre nossos pares, mas em geral é muito distante do que vivenciamos em nossa experiência urbana. Não acredito ser possível tentar debater “urbanidade” com tanta erudição e frieza. Penso que “urbanidade” seja a qualidade do urbano e, assim como a própria existência humana, só faz sentido se analisado dissociado dos humanos – daí a importância do “coletivo”. É algo muito próximo da “qualidade sem nome” de Alexander, percebida, mas nem sempre possível de ser explicada.

VINICIUS: Temos pontos de convergência com Paulo ao incluir o humano como parte da urbanidade, e a dimensão experiencial (que esclareço em seguida), mas não vejo como não tentemos discutir e entender [o tema]. “Racionalizar” é na verdade o modo de descrevermos usando a linguagem. Isso não substitui a experiência nem diminui sua importância. Estamos tentando entender o que é urbanidade e quais suas condições. Entender essas condições não implica em chegar a um determinismo do espaço, mas não devemos excluir o espaço como ativo no processo. Temos décadas de afirmação de uma dialética aqui, explicada de diferentes formas, e não podemos simplesmente ignorar isso em nome do “sabor da experiência” – a ideia aqui é *conhecer* o porquê ela adquire as qualidades que adquire, se a desejamos em outras cidades.

Não se pode reduzir a ideia de “experiência urbana” à ideia de “percepção urbana”. Temos esses hábitos de cair rapidamente nessa teoria de essência visualista, quando a ideia de “experiência” é mais ampla que a “experiência visual”. Me refiro à experiência do urbano – das espacialidades do urbano, mas também das suas socialidades, a riqueza de seu mundo social, das suas contradições e tensões etc., e como o “eu” se situa nessa experiência mediada, construída pela cidade e sua

espacialidade. A teoria da percepção é o equivalente em teoria urbana da predominância da estética em arquitetura como paradigma que endereça (mas explica?) o fenômeno urbano, sobretudo a propósito de esclarecer uma ligação psicológica à forma de conjunto da cidade. A teoria estética explica condições da adequação da forma, e as prescreve como composição; a teoria perceptiva explica modos de adequação visual da forma urbana – e as aponta como desejáveis nas cidades. O sucesso de ambas as teorias se deve à sua vinculação à opacidade da forma, e não às tensões invisíveis ou menos visíveis que geram e subjazem a forma. Em função disso, ambas padecem de limitações quanto à descrição para além do fenômeno visual ou funcional, ligado a relações e com efeitos sobre outras dimensões além da perceptiva ou estética.

PAULO: Certamente [a urbanidade] pode ir além da dimensão experiencial, mas não vejo a menor relevância em trabalhar com este além – o coletivo humano-não humano só tem significado e importância se analisado a partir da experiência. Tentar explicar e analisar a arquitetura pela arquitetura não me parece ter a menor importância para a vida humana, embora possa sê-lo para o discurso intelectual... que não me atrai nem um pouco no contexto da arquitetura e da vida.

DOUGLAS: Pois é aí que entra a arquitetura; entendida como conjunto edificado mais configuração espacial, o modo de arranjo, a sintaxe. Vinicius fala da “essência do urbano” ou a “última qualidade do urbano” que “captura todas as qualidades, as melhores qualidades que vemos e esperamos em cidades e áreas e tecidos e ‘lugares’”. E as piores qualidades? A presença dos moradores de rua, catadores, meninos fumando crack, prostituição etc. isso tudo entra ou não junto nesse pacote da urbanidade? Pois se a urbanidade trata da “essência” do urbano, não fariam parte da essência do urbano as áreas sob viadutos, por exemplo?

PAULO: As melhores e as piores qualidades do urbano estão sendo analisadas e discutidas em que contexto? Por quem? Vocês se referem à visão e à opinião dos arquitetos? Dos arquitetos acadêmicos? Dos habitantes e profissionais de um determinado lugar? Não lembro de ter visto, exceto nos relatos de Douglas, qualquer menção a estes aspectos. Quando analisamos ou descrevemos um lugar, qualquer que seja, como

é possível fazer comentários ou explicações sobre o lugar sem incluir ou mencionar os hábitos e valores dos seus habitantes?

VINICIUS: Há maneiras diferentes de pensar em “urbanidade”. Pode-se olhar sim como “condição do urbano”, de tudo referente à cidade (e aí incluiríamos qualquer elemento, qualidade ou dinâmica ou evento, como esses dos meninos fumando *crack*; além deles, incluiríamos as qualidades de *qualquer* cidade – cidades pequenas, núcleos em formação que já teriam sua urbanidade, seu “estado urbano”). Esse uso soa correto simplesmente porque na ideia de *urbanidade* poderia estar incluído qualquer evento urbano. Mas não parece ser esse o uso que o termo que tem ganhado coerência tem. Temos nos referido à urbanidade como uma qualidade do urbano, onde os potenciais do fenômeno estariam mais aparentes, visíveis já na escala do “lugar” (seja qual for o modo como se delimite espacialmente). Nos referimos à urbanidade como estado de plenitude do urbano, um “urbano a plenos pulmões.”

Simultaneamente, vemos esse estado de plenitude como uma qualidade *desejável* da cidade, um caminho que cidades se desenvolvendo vão terminar por atingir ou deveriam: a urbanidade seria uma espécie de *telos* da cidade, a manifestação de sua condição plena, de sua real condição, mesmo que ainda esteja latente, potencial – também carregada dos ideais e desejos por essa urbanidade que estão por trás mesmo do interesse científico na cidade, e portanto carregada de um “ethos”, uma ética das práticas sociais positivas, algo que se aproxima da definição de senso comum do dicionário. Imagino que a tua pesquisa das condições da urbanidade também tenha esse fascínio como motivação – o que torna uma cidade ou área dotada de “urbanidade”. Essa qualidade plena do urbano não é só encontrada em locais de grande aglomeração ou grandes cidades – ela pode estar em cidades de menor porte, é encontrada sobretudo em seus centros – ela está em áreas de Bath e está em Caxias do Sul. Qualidades do fenômeno que o conceito endereça também encontrarão outros nomes na literatura urbana. Parecem estar mesmo na economia urbana, como as “economias Jacobs” (produzidas pela diversidade de atividades concentradas) e as economias Marshallianas (de escala).

DOUGLAS: Mas não se poderia [como disse Vinicius] vincular urbanidade com um conceito tão espacialmente auto-confinado, e ao mesmo

tempo tão indefinido, quanto o de ‘lugar’, como quer o Lineu [Castello] com os seus *lugares clonados*? Que dizer disso, Paulo?

PAULO: Quando falamos em bordas de um lugar, quem os define? Os arquitetos? A morfologia ou a sintaxe? Será que os usuários que conferem vitalidade a um lugar trabalham com os mesmos argumentos e elementos de análise que nós arquitetos? E mesmo entre nós, sejamos morfologistas ou adeptos da *Pattern Language* de Alexander, será que existe um consenso? Difícil de acreditar. Por esta razão, acredito que nosso discurso é sempre *um* relato de uma experiência que é compartilhada com os outros, e tanto pode vir a ser aceita como rejeitada.

DOUGLAS: As ‘qualidades superiores’ e especialmente os ‘superiores’ não parecem encaixar com as demais partes do conceito. O que quer dizer isso, “superiores”? *City Beautiful*. A urbanidade não teria que ser incluída daquilo que não é tão ‘superior’? Ou entendi mal? Aí, [Vinicius], deste a real; “coisas demais [fazem parte da urbanidade], muitas delas indizíveis”.

PAULO: Existem qualidades superiores e inferiores do urbano? Com relação a que exatamente?

VINICIUS: Não me refiro ao *City Beautiful* ou a ideais normativos para os quais escorregamos tão rapidamente. Falo da ideia de urbanidade como estado de intensidade e qualidade urbana, e da nossa inclinação um tanto inevitável à busca dessas qualidades desejáveis (a ideia de “urbanidade” como um fim de nossas cidades), mas sem cair em modelos.

DOUGLAS: [Ainda na aproximação de Vinicius] “Urbanidade tem a ver com espaços de trocas sociais ricas, densas, pouco importa o tipo – mas não deve, pelo que ela nos inspira a capturar, incluir práticas da degradação do humano”. Mas os que mais usufruem das benesses do urbano construído como espaço público são justamente os degradados humanos. Nenhuma urbanidade pode abraçá-los? Eu diria, bem pelo contrário, que a urbanidade tem papel tão especial para esses quanto as mesinhas na rua na Padre Chagas [rua elitizada em Porto Alegre] para outros.

PAULO: Penso que a única forma sensata de definir urbanidade seja por meio do uso. É o uso, ou seja, a interação ou as relações entre humanos e não humanos, ou entre humanos e ambiente (construído ou natural). A qualidade está no uso, e não no ambiente, embora ele tenha influência no processo. Em um livro de Fritjof Capra (*Sabedoria Incomum*), tem uma bela metáfora que se aplica perfeitamente nesta discussão: explique a doçura do açúcar. Ela é uma qualidade do açúcar, ou do palato? A doçura do açúcar só pode ser sentida e explicada no momento em que o açúcar interage com o palato. E esta explicação simples e poética se aplica ao parágrafo seguinte.

VINICIUS: Não acho que devemos nos restringir ao espaço público – se o termo se refere à cidade, a uma condição ou estado da cidade, ele deve incluir o espaço edificado e espaços não públicos. Urbanidade também não deve incluir uma prescrição de comportamento ou o modelo de uma classe, não foi isso que quis dizer ao falar em valores superiores ou a um *ethos* urbano. Se entendermos urbanidade como qualidade urbana (que inclui a prática e a reprodução social) como algo desejável, temos que admitir que o “desejável” envolve um *ethos* – práticas não degradadas ou que não degradem o humano. Esse é um ponto-chave a discutir no conceito de “urbanidade”.

DOUGLAS: [Já a ideia de] “Espaços de urbanidade são espaços de conexões, referências entre práticas e esses lugares, de intensidade de convergências” – o que seria isso? As interações? Ou a copresença? A percepção da *virtual community*, como sugere o Bill, já é interação.

VINICIUS: Uma das coisas que falei que poderiam gerar questionamento foi sobre a pesquisa das *condições espaciais da urbanidade* e a utilidade de um conceito aberto e difuso – e que deveria *permanecer* aberto e difuso. Intenções de descrever urbanidade vão enfrentar um problema de definição difícil, por tocar nesses três planos que mencionei acima (o da condição urbana per se [onde qualquer aspecto pertence a uma urbanidade], o de um estado de intensidade urbana, e o de um estado desejável urbano). Mas quero me posicionar com mais clareza quanto a isso: *podemos sim abrir o conceito*, como estou tentando. Essa qualidade de abrangência (e problema de precisão) que o conceito tem não

invalida a intenção de entender suas condições materiais – que parecem relacionar uma qualidade social de apropriação e interação no espaço a uma qualidade espacial, como certos graus de densidade, formas de implantação dos edifícios, de atividades de seus térreos, de permeabilidade entre arquitetura e rua, de amarração entre essas constituições e o entorno (o sistema de espaços e a acessibilidade *global*), dos modos como esses espaços convergem pessoas (os corpos) como condições para a interação e comunicação.

Importante entender que a ideia de urbanidade deve ser relacionada com essa intensidade de práticas sociais que produzem uma sociedade urbana – esses espaços são o modo para a emergência e estruturação das práticas e sistemas de práticas no coração do “social”. Evidentemente, não há uma fórmula, mas *condições espaciais* para aquilo que Douglas chama “condensador social” e que chamo “compressão das relações e interações sociais”. Essa compressão de relações, essa densidade comunicativa é o que emerge dessas espacialidades, e não está na espacialidade rural, por exemplo. Espaços não urbanos não podem gerar essa compressão, que é fundamentalmente comunicativa. O estudo das condições e *implicações da urbanidade*, do que ela é, deve incluir a dimensão da comunicação como “conexão entre práticas”. Arquitetos e urbanistas não costumam ter contato sistemático com o ferramental necessário para entender o que a cidade implica em termos de reprodução social, mas a ligação é evidente.

DOUGLAS: [Vinicius, falaste que “*certamente pouco importa estilos ou épocas em que esses tecidos sejam produzidos ou a própria ideia (e experiência) de ‘estética’ é uma questão, como sempre, de configuração*”]. Ou de configurações, que vão se superpondo ao longo do tempo. As permanências, no sentido de Rossi, têm curiosamente muita urbanidade, são lugares gentis com todos, inclusive com os mais pobres. O caso da Rua Miguel Couto, em seu encontro com a Avenida Presidente Vargas, é emblemático.

PAULO: Novamente o exemplo da doçura do açúcar explica meu ponto de vista. Não acredito que a questão possa ser resumida a uma simples questão de configuração, embora ela seja um elemento importante nas relações/interações que tornam a urbanidade significativa.

VINICIUS: Não estou afirmando a exclusividade da espacialidade ou da configuração espacial, amplo senso. Mas nosso papel como pesquisadores é entender a interpenetração entre espaço e o social, mediadas pela experiência. Acabamos ignorando toda a dimensão da emergência do social em nome (de uma redução) do experiencial.

DOUGLAS: [Vinicius,] tu não imaginas (ou imaginas) o que é de impressionante o Pão de Açúcar visto no ponto de fuga da Avenida Marechal Câmara: um assombro, algo inusitado, muito arquitetônico, por estar longe; sendo gigantesco, parece oferecer um fechamento ao sul para aquela larga avenida. Mas concordo com a tua tese da qualidade do *artificial, da artificialidade intensa*, o pão de açúcar entrou muito contextualizado. Já o aterro do Flamengo é um desastre do ponto de vista da urbanidade.

PAULO: Discordo inteiramente. Basta observar a vida que acontece especialmente nos finais de semana [no aterro do Flamengo]. Acho que tem muito preconceito nesta observação! Ele se enquadra perfeitamente no conceito de lugares de clonagem de Lineu, mas tem muita urbanidade. A quantidade de eventos que nele acontece é enorme e variada. Isto não é exatamente o significado de “urbanidade”?

VINICIUS: Falava de espaços não urbanos. Sem pessoas, sem urbanidade, certo? Um modo menos ambíguo de definir urbanidade pode passar pelo que diferencia cidades das espacialidades [naturais ou aquelas] produzidas por sociedades não urbanas.

DOUGLAS: Penso também que a evolução desse assunto passa um pouco pela aventura empírica, como intitula o Romulo.

PAULO: Bem, minha (pouca) inspiração se extinguiu, mas gostaria de finalizar esclarecendo que não tenho interesse em participar ou contribuir para uma discussão dissociada do contexto e das emoções humanas. Lembro uma frase que me acompanha há anos, de Gregory Bateson: “Em minha vida, coloquei as descrições de pedras, paus e bolas numa caixa... e as deixei ali. Na outra caixa coloquei coisas vivas: caranguejos, pessoas, problemas sobre o belo.”

ROMULO: Partindo da ideia do Vinicius de que urbanidade seria “a mãe de todas as qualidades urbanas”, a questão seguinte seria a de como produzir uma imagem disso, quer dizer, como identificar evidências de sua presença em situações empíricas. Haveria à primeira vista pelo menos três formas alternativas: (a) urbanidade como uma soma algébrica de atributos. Nesta situação todos os atributos contam, embora com magnitudes (pesos) e sinais (positivos, negativos) diferenciados; (b) hierarquia de atributos. Este seria o caso em que a presença de alguns atributos, considerados mais importantes, seriam decisivos para fazer a caracterização empírica; (c) hierarquia de atributos com limiares, caso em que haveria um *threshold* a considerar. O problema disso parece ser levar a consideração da urbanidade como uma categoria platônica, ideal, presidindo as diversas realidades, que verificariam apenas parte desse ideal a cada momento em cada lugar – questionável, visto que urbanidades diferenciadas poderiam ocorrer em culturas diferentes, com valores comparáveis.

Urbanidade, alternativamente, poderia ser uma *qualidade* implicada, uma resultante da interação entre cidade e seus usuários, cada um portando suas circunstâncias respectivas (históricas, geográficas, econômicas...), o que permitiria a suposição de urbanidade evolutiva (a história da vida pública do Sennett poderia ser uma descrição de um pedaço dessa evolução). A chave dessa interação entre cidade e seus usuários tem componentes fundamentais: componente 1: interação entre usuários, um campo mais sociológico que pode se tornar importante se pensarmos que essa interação é propiciada, *afforded* pela cidade, é uma qualidade indireta; componente 2: interação entre usuário e cidade; componente 3: interação entre diferentes partes da cidade, *long shot*, mas ainda admissível.

No primeiro caso, interação entre usuários, haveria uma *affordance* óbvia, a copresença (não haveria interação entre pessoas sem pessoas), mas com desdobramentos desconhecidos: a quantidade de pessoas não é um indicador seguro de urbanidade, a combinação de [pessoas] ‘locais’ e ‘não locais’ igualmente não é reveladora de urbanidade por si só, ou seja, a sintaxe aporta pouco sobre o fenômeno. Parece claro que *integração* não significa *interação*, neste caso, ou seja, não dá para tomar uma pela outra, pois a interação pode ocorrer tanto em situações espacialmente favoráveis (caso em que o espaço ajudaria) quanto desfavoráveis

(caso em que a interação seria uma resposta a ameaças espaciais, como desorientação, perigo iminente, desconforto, oportunismo, auto-interesse etc.). O que está faltando aí é um melhor entendimento sobre a natureza das interações entre pessoas no meio urbano.

No segundo caso, interação entre pessoas e cidade, parece ser o campo da semântica espacial, o campo da produção e veiculação de informação através do espaço urbano. Inteligibilidade é insuficiente para denotar *interação*. O que seria indicativo de real interação entre usuário e cidade, para além daquelas agressões que definiriam o limiar de urbanidade, como pixar, depredar etc. – quais seriam as evidências positivas de interação entre usuário e cidade? Estamos procurando por coisas fora do padrão, excepcionalidades, as coisas mais interessantes, ou seja, as que acontecem antes ou depois do estabelecimento do padrão [de comportamento]? Ainda teria que ser determinado a que aspectos do espaço essas interações estariam associadas, ou seja, a ponta urbana da tensão entre cidade e usuário. Então, neste componente, há que: (a) determinar a natureza da interação, (b) identificar a âncora espacial e (c) inferir o tipo de associação com o usuário. *Tough stuff*. Como os cientistas tornam visível alguma coisa invisível, evanescente? Ainda há outro aspecto a ser considerado: seria a urbanidade algo sistêmico, quer dizer, uma propriedade do todo, depositada em cada uma de suas partes? Dizer sim significaria admitir que a urbanidade verificada no centro, por exemplo, seria consequência do que ocorre na borda, ou seja, a urbanidade verificada em um ponto depende de alguma forma dos demais pontos... Me parece que no plano espacial isso deveria ser limitado, quer dizer, urbanidade parece coisa não do todo, mas também não local (de cada cm² do território urbano), e sim de regiões.

Por outro lado, a dimensão sistêmica da urbanidade pode estar mais bem ancorada no tempo que no espaço, ou seja, no processo de formação das áreas urbanas e consolidação dos protocolos da sua respectiva prática. Mais ou menos como considerar que um carioca qualquer desenvolveria diferentes padrões de urbanidade conforme estivesse usando diferentes partes da cidade, ao mesmo tempo em que quaisquer cariocas do presente e do passado desenvolveriam práticas de urbanidade semelhantes quando em Copacabana. Certamente se pode verificar diferentes protocolos de interação social no espaço em diferentes partes

de uma mesma cidade, o que não nos dá o direito de supor que isso seja decorrente da forma ou da configuração espacial apenas, nem nos dá chão para dizer que este padrão de interação seja intrinsecamente melhor ou pior do que outro qualquer (por exemplo Rocinha, Barra e Ipanema, ou os exemplos pontuais do Douglas).

No eventual terceiro caso, estaríamos no campo da *pattern language*, se nosso ponto de vista for prescritivo, ou da auto-organização, se ele for evolutivo.

A conclusão que tiro disso tudo é que as relações entre usuários e cidade, bem como entre usuários na cidade, são: (a) elusivas, (b) cambiantes, (c) passíveis de interpretação diferenciada conforme o lugar, o tempo, o usuário e o analista, o que torna a urbanidade (i) elusiva, (ii) cambiante, (iii) passível de interpretação diferenciada conforme o lugar, o tempo, o usuário e o analista.

Como avançar? Imagino um procedimento baseado em três coisas: 1. uma descrição adequada do espaço urbano; 2. enunciados exógenos que sintetizem protocolos de urbanidade aceitáveis para cada lugar; e 3. Calibração ou ajuste da descrição, com base nos protocolos, visando melhor representar a realidade empírica. Por descrição adequada entendo aquela que reúne de forma sistêmica características particulares do espaço urbano, num *array* modulável, ou seja, vários atributos combinados numa mesma descrição, cada um deles submetido a um parâmetro de ajuste que permite desde sua completa anulação até o registro de qualquer valor quantitativo e qualitativo possível. Por enunciado exógeno, entendo a formulação, independente da descrição acima referida, de escala de valores de urbanidade. Isso seria obtido através de aplicação de critérios fenomenológicos, éticos, práticos, sociais, políticos, o que queiram, no caminho sugerido por Vinicius, Paulo e, de tempos em tempos, pelo Douglas. Esses enunciados é que dirão, *para cada lugar*, o que é e como se verifica a urbanidade. A tal calibração é simplesmente o ajuste do modelo descritivo para melhor captar, *para todo o sistema*, a melhor combinação e valoração de atributos espaciais para representar esses valores de urbanidade.

LUCAS FIGUEIREDO: Foi difícil apreender toda a conversa de uma só vez, portanto perdi muitas nuances importantes, mas vou me arriscar em fazer alguns comentários mesmo assim sobre alguns pontos restritos da conversa.

1. Urbanidade. Outro dia andei lendo um *review* do Cuthbert sobre os últimos 50 anos de teoria sobre desenho urbano: Depois que li, fiquei com a impressão de que as únicas teorias de desenho urbano consistentes com as quais tinha me deparado eram o artigo de Bill Hillier (1989) *The architecture of the urban object* e, de forma muito mais elaborada, o livro de Fred Holanda (2002), *O espaço de exceção*. O motivo dessa impressão era bem simples, tinha desenho nesses dois textos. Na linguagem de Bill, existiam especulações sobre as “leis” do espaço para a sociedade e vice-versa. A palavra “desenho” é importante porque muito dessa discussão sobre urbanidade vem de Jane Jacobs. Jacobs era jornalista e uma característica dos jornalistas é escrever bem sobre coisas das quais não entendem absolutamente nada. Se abres o “morte e vida de grandes cidades”, só encontras três desenhos toscos sobre tamanhos de quarteirões. O resto fica por conta da imaginação do leitor. O que diabos é então um espaço “urbano” (no sentido de urbanidade)?

2. Urbanidade e Configuração. Para responder essa questão, esqueça a relação entre configuração e urbanidade. Uma das críticas que fiz às teorias subsequentes do Bill Hillier (movimento natural e cidades como economias de movimento) foi bem simples: elas não tinham validade universal, já que a lógica social do espaço abria possibilidade para relações distintas entre sociedade e espaço. Ou seja, cada sociedade poderia produzir e apropriar-se do espaço de maneira distinta, bem como o espaço poderia ter efeitos distintos sobre cada sociedade. Leslie Martin (*Architect's approach to architecture / The grid as a generator*) já apontava que o argumento de Jacobs sobre cidades planejadas (que ele assumiu como “grade”) não tinha validade, pois uma grade como Manhattan (ou Cidade do México) poderia ser tão viva ou vibrante quanto um centro histórico europeu. A “Londonização” do conceito de configuração (como diz Fred) vem do fato de que os modelos ultrapassados (mapa axial + correlação com movimento) não funcionavam em vários tipos de cidade, em particular aquelas em forma de grade. Não tem cabimento. Grades ou cidades planejadas podem ser tão vivas ou vibrantes como centros ditos tradicionais. Na outra ponta, dentre cento e tantas cidades que estudei, Veneza despontou como a mais complicada de navegar (e cheia de áreas segregadas). E não consigo pensar em cidade mais “urbana” do que Veneza. Mesmo as áreas mais remotas abrigam pessoas na rua, sentadas ou conversando. Peponis (1989) tem uma ótima passagem quando

fala que ambientes legitimamente urbanos são aqueles em que se pode conhecer, mesmo que não necessariamente interagir com, outros modos de vida.

3. Urbanidade é resultado da escala. Ou seja, esse “potencial”, ou comunidade virtual, na linguagem de Hillier, não se realiza sem escala, a escala do pedestre, a cidade do pedestre. Não adianta ser integrado e ser projetado para veículos. Só há encontro, copresença, e possível interação na escala do pedestre. Neste contexto, escala e tipos de interface públicos e privados me parecem muito mais importantes do que a integração. O espaço “urbano” me parece ser o espaço do pedestre, sem controles artificiais, de preferência bem servido por transporte público.

4. Urbanidade, para quem? Olhando a conversa de vocês, bem como a maior parte dos textos de teoria urbana, eu fico com a impressão que todos desejamos replicar o tal centro urbano europeu, bem servido de transporte público, com prédios maravilhosos (históricos ou contemporâneos), cheio de gente educada, perambulando ou tomando um café. Pois bem, fazendo coro com Douglas, e a urbanidade das favelas? Por que não quer economizar uns trocados e se mudar para a Rocinha, onde a tal urbanidade também existe?

5. “Desurbano” por opção. E cá estamos nós arquitetos e teóricos remando na contramão da sociedade brasileira. Espaços “não urbanos” têm diversas propriedades, dentre elas a de filtrar, separar, segregar porções inteiras da população. No Brasil, esse processo acontece faz tempo (conjuntos habitacionais, expansão do transporte público; veja Caldeira – *Cidade de muros*) e para cada conquista dos excluídos, há uma reação (mais automóveis, *shoppings*, muros, condomínios fechados, prédios altos etc.). Daí eu fecho meu comentário perguntando: para quem ou para quê projetar e materializar a tal urbanidade se os potenciais usuários de tais espaços não querem “conhecer outros modos de vida”? Melhor, para quê projetar um espaço que não tem lógica social?

Nossas cidades não são desastres não, são bem adaptadas e eficientes para abrigar um modo de vida específico, que *exclui todos os outros*. O aprendizado vai ser grande para poder evoluir e ser menos excludente.

ROMULO: Esse tal de Bill Hillier não seria aquela 13ª pessoa presente na última ceia? Ou estou enganado, era aquele que ensinou Jesus a andar

sobre as águas e escreveu o 11º mandamento? Eu suponho que em 50 anos se possa incluir o Saverio Muratori e todos os seus discípulos, italianos e franceses, como Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Jean Castex, Philippe Panerai, Cataldi, Caniggia, Maffei, Veyreche, Depaule. Também cabem Collin Rowe, Fred Koetter, Christopher Alexander, Nikos Salingaros, Kevin Lynch, Lionel March, Leslie Martin, para não falar no Gordon Cullen, no Stanford Anderson, para ficar nos nomes mais conhecidos.

LUCAS: [Referindo-se à Hillier] Esse mesmo!

ROMULO: [Lucas coloca que “cada sociedade poderia produzir e apropriar-se do espaço de maneira distinta, bem como o espaço poderia ter efeitos distintos sobre cada sociedade”]. Nas sociedades mais civilizadas seria mais provável encontrar o contrário, ou seja, uma crescente independência entre comportamento social e constrangimento espacial, e um maior domínio sobre o espaço. Apenas sociedades regidas por crenças extremamente dominantes, como as religiosas, as mágicas, as totalitárias, vão mostrar correspondências biunívocas entre comportamento e espaço.

LUCAS: Olhe, o Peponis me convenceu que essa estória de sociedade a-espacial é bobagem, mostrando que toda estratégia dita “a-espacial” (nessa literatura) é na verdade uma estratégia espacial, via de regra uma estratégia de segregação (não urbana, por sinal). Não existe isso de independência do espaço. Lógico que dinheiro e meios de transporte relativizam muito isso, mas não se escapa do espaço. Peça algo pela Internet e um cara de moto vai lhe entregar em casa. Mesmo as conversas virtuais um dia se materializam.

ROMULO: [Lucas comenta “para quem ou para quê materializar a tal urbanidade se os potenciais usuários de tais espaços não querem conhecer outros modos de vida?”] Este é o *insight*, muito bom. Entendo isto como uma visão des-patologizada do espaço urbano, uma visão que assume a cidade como fruto de um processo real, legítimo, sadio, precisamente como eu a vejo. Isso significaria, para os propósitos da pesquisa em questão, que urbanidade não seria uma *qualidade* (no sentido de ter um valor positivo), mas um *atributo* com uma variedade enorme de fe-

nótipos, que incluem as urbanidades dos traficantes, dos moradores, da polícia, dos motoristas, dos turistas etc. Todas ocorrendo no espaço, em função dele, apesar dele, a favor, contra, como estratégia de afirmação social, ou de sobrevivência.

LUCAS: Exato!

PAULO: Lucas, colegas. Concordo com seus argumentos apresentados hoje, mas tenho apenas um pequeno reparo: você acha que somente os arquitetos têm o conhecimento e as habilidades necessárias para tratar da configuração do urbano. Se este entendimento está correto, me permita discordar pelas seguintes razões:

- (1) Sendo Urbanidade um atributo das relações e interações que se produzem em um “coletivo” composto de humanos, não humanos (artefatos) e natureza, somente um olhar transdisciplinar será capaz de dar conta do problema;
- (2) Se os arquitetos são os únicos capazes de desenhar suas ideias e configurações, outros profissionais também têm suas habilidades e conhecimentos específicos, tais como os psicólogos ambientais, geógrafos, planejadores urbanos, ecologistas, antropólogos etc.
- (3) Jane Jacobs tem um livro que, apesar de algumas inconsistências, como as que você aponta, mantém-se como um clássico da resistência à dominação da concepção moderna do urbano, entendido como planejamento racional. Por seu conteúdo e por sua aceitação mundial, este é um livro repleto de urbanidade – não da urbanidade dos arquitetos, que em geral privilegiam a materialidade do ambiente, que também é apenas um dos componentes da complexa equação da urbanidade. Jane Jacobs fala da experiência de vida urbana, coisa que não é da competência dos arquitetos.
- (4) [O que me encanta em Bruno Latour em *Jamais fomos modernos, Ciência em ação, A Esperança de Pandora, Reassembling the social*] é seu entendimento de “coletivo”, que pressupõe que não se pode falar de algo que é externo a nós, pois estamos imersos nele, e que nossas atividades estão repletas de “impurezas” não humanas. Para Latour, a separação entre humanos e não humanos foi uma estratégia da lógica moderna para eliminar todas as “impurezas” que contaminavam a humanidade.

- (5) Se aplicado ao contexto urbano, este entendimento implica em significativas mudanças qualitativas no entendimento do ambiente construído, da urbanidade etc.
- (6) A impossibilidade de separação dos humanos do ambiente também tem sido trabalhada com profundidade e riqueza por autores como Humberto Maturana (*Ciência e vida cotidiana*) e Francisco Varela, Evan Thompson e Eleanor Rosch (*A mente incorporada*).
- (7) Segundo Maturana e Varela (*A árvore do Conhecimento*), a compreensão das relações humano-ambiente está diretamente relacionada com: (a) o reconhecimento de independência das variações sofridas pelos organismos e pelo meio, e que no encontro das suas variações surgem processos de estabilização ou de diversificação fenotípica (características dos indivíduos determinadas pelo seu genótipo e pelas condições ambientais) resultante do seu processo evolutivo; (b) a definição de evolução como sendo o modo como a coerência interna de um grupo de seres vivos compensa determinadas perturbações; (c) em lugar de “captar informações” do meio, o sistema nervoso produz *um* mundo ao especificar quais configurações do meio são perturbações e que mudanças elas provocam no organismo; (d) a suposição do aprendizado e da memória como “fenômenos de conduta que ocorrem quando se ‘capta’ ou se recebe algo do meio... implica supor que o sistema nervoso funcione com representações” (p. 199), obscurece o entendimento dos processos cognitivos.
- (8) Outra contribuição importante de Humberto Maturana é o que ele chama de “os caminhos da objetividade”: para fugir da armadilha que nos impede distinguir a ilusão da percepção, sugere a existência de dois caminhos explicativos – ou *caminhos da objetividade* – ou modos de nos relacionarmos com os outros (Maturana, 2001). No *caminho da objetividade sem parêntesis*, o observador escuta uma resposta explicativa quando espera ouvir uma referência a uma realidade independente dele próprio para aceitar a sua explicação. Ao aceitar a explicação como algo que é externo e independente de sua observação e como “um apelo ao conhecimento equivale a uma petição de obediência” (Maturana 2002:194), impede a ciência de ir adiante. No *caminho da objetividade entre parêntesis*, por sua vez, o observador aceita sua incapacidade de distinguir, na experiência, a

diferença entre percepção e ilusão e, também, que não dispõe de bases operacionais para fazer qualquer declaração ou afirmação sobre objetos, entidades ou relações, como se existissem independentemente do que ele faz. O observador constitui a existência com suas operações de distinções, através das quais, na sua práxis, é ele próprio a fonte de toda realidade. Operacionalmente ele é responsável por todos os domínios de realidade ou explicações, e aceitar esta condição significa, segundo Maturana, uma “passagem” para uma nova forma de conhecimento.

- (9) Em a *Mente Incorporada*, Varela, Thompson e Rosch criticam as visões predominantes na cognição, que supõem a existência de um “observador desincorporado” ou de uma “mente desterrada”. Inspirados em Merleau-Ponty, afirmam que a cultura científica ocidental requer um novo olhar sobre nossos corpos capaz de vê-los tanto como estruturas físicas quanto como estruturas experienciais vividas, como algo que é ao mesmo tempo “externo” e “interno”, biológico e fenomenológico. A seguir, indicam a impossibilidade de compreender este movimento sem investigar detalhadamente “a incorporação do conhecimento, da cognição e da experiência” em um duplo sentido onde o corpo seja entendido como “estrutura experiencial vivida” e como “contexto ou meio dos mecanismos cognitivos” (Varela *et al*, 2003:14).
- (10) Bruno Latour trabalha com a perspectiva do conhecimento como “rede de interfaces sócio-técnicas”. Nela, cada objeto ou evento é concebido como uma mistura ou “coletivo” de homens, coisas e técnicas cujo movimento “apaga” as fronteiras entre sujeito e objeto (Pedro, 1998); onde os fatos se tornam “objetivos” pela reapropriação local, em diferentes pontos ou conexões da rede, por diferentes atores. Mas a compreensão da articulação dos mecanismos que regem as relações homem-ambiente (ou sociedade-natureza, ou humanos-não humanos) implica superar os obstáculos que a separação entre natureza e cultura do acordo moderno sobre a necessidade de distinção entre ciência e sociedade, que separa humanos e não humanos, sociedade e natureza. As dicotomias resultantes da lógica moderna e de suas categorizações de análise não são suficientes para dar conta de uma *Atualidade* que nossa condição de atores e observadores nos impele a compreender. Como exemplo desta dificuldade, cito as incompati-

bilidades entre desenvolvimento e conservação da natureza, entre renovação e preservação. Para me referir não ao artefato sociedade, mas às muitas conexões entre humanos e não humanos, prefiro a palavra “coletivo”, mais adequada para fazer referência à associação de humanos e não humanos em um processo de mediação cuja responsabilidade deve ser dividida entre todas as partes envolvidas.

LUCAS: O olhar transdisciplinar esqueceu o pobre arquiteto e sua contribuição – desenho/projetos. Arquitetura é barreira, segrega, separa e classifica as pessoas, mas também pode criar um potencial para interação e cooperação entre elas. Sem arquitetura não há urbanidade. Porém, tenho muitas dúvidas quanto a diversos outros campos quando tratam do urbano por questões de escala. Arquitetura/desenho urbano também é a escala do pedestre, da sala, da porta de entrada. Usando os termos de Maturana e Varela, as cidades brasileiras têm um acoplamento estrutural muito eficiente com uma parcela da população que domina os meios de produção e controle da cidade formal. Certamente insustentável, e certamente provoca efeitos sistêmicos terríveis, em particular para as parcelas excluídas. Mas esse acoplamento estrutural está baseado, justamente, na falta de urbanidade (cidade dos muros, *shoppings* e veículos particulares etc.). Essa é a lógica social do espaço urbano brasileiro. Usando a teoria das redes complexas, Barabasi (copiando muitos outros que demonstraram a mesma coisa antes dele), fala em *preferential attachment*. Uma vez que um nó da rede ganha muitas conexões, torna-se difícil outro nó superá-lo. Para tal é preciso haver uma mudança estrutural no sistema. Ou seja, quando o monstro está criado, é difícil matá-lo. Reinventar um modelo de cidade necessita de uma mudança estrutural no sistema, e um novo acoplamento estrutural, ou simplesmente de uma nova lógica social, que faça uso da tal urbanidade.

VINICIUS: Falando das últimas observações do Paulo: esses apontamentos parecem ricos e uma espécie de *fundamento para repensar urbanidade com outra epistemologia*, livre das divisões usuais que marcam o pensamento ocidental. Conceitos operariam através de (e imporiam) divisões dentro dos fenômenos ou no “real”. O hibridismo de Latour não é o único a tentar refazer as pontes entre coisas cognitivamente rompidas através das palavras, nomes e conceitos. Antes dele, tivemos outros:

Derrida, Deleuze, Foucault, Serret (mestre do Latour). Todos eles foram duramente críticos dessa *episteme* e das práticas que ela induz. Latour é uma nova versão desse ímpeto de desestabilizar noções e cristalizações na nossa compreensão das coisas – uma que traz o “material” e os “artefatos técnicos” de modo mais explícito, e essa parece ser sua principal inovação. Paulo acha então paralelos na cibernética de Maturana e Varela, no *holismo* de Capra, ou na fenomenologia via Merleau-Ponty.

Duas coisas seriam importantes aqui, se entendo a intenção do Paulo corretamente. Primeiro, a costura entre essas abordagens todas demanda uma solução conceitual que ainda não está evidente – muito menos resolvida, naturalmente – nessa sinalização do Paulo. Claro que lançar esse enunciado é a parte inicial do problema. A síntese *de fato* deles é o próximo problema, porque apesar de (se entendi) se referirem essencialmente à mesma coisa, são construídos com bases, linguagens, muito, muito distintas. Eu diria até que é uma ousadia epistemológica, essa costura. Segundo, a montagem dessa abordagem ultra sintética não encontra contato claro no problema da urbanidade. Acho que todos podem vislumbrar aonde o Paulo quer chegar. Mas *como* essa “síntese” estaria presente no fenômeno da urbanidade?

PAULO: Vinicius, colegas. Acho que você “captou” com precisão minha intenção. Em minha pesquisa atual estou trabalhando exatamente neste sentido, mas ainda não tenho conclusões e sistematizações – e nem sei se as terei. Se viver é conhecer, sempre “serei aprendiz”. Não tenho muita fé nas certezas da ciência. Esta é uma questão a ser amadurecida: até que ponto precisamos ter fundamentos sólidos, nestes tempos de “modernidade líquida” (Bauman) ou de “rede de fluxos” (Castells, Santos)?

ROMULO: Eu não consigo vislumbrar aonde o Paulo quer chegar, peço desculpas principalmente a ele por isso. Eu também não creio nas certezas da ciência, até porque elas não existem, ou não duram, melhor dizendo, mas, ao contrário do Paulo, creio no seu método como forma de discernir em meio ao pantanal. Vejo o holismo como uma forma de fugir dos problemas e fazer pizza (muita área, nenhuma profundidade, coisas coloridas *on top*). Não consigo ver o holismo como ponto de partida, e sim como possível ponto de chegada. Então, se a proposta do Paulo é conceituar tudo de novo, a partir do zero, para então induzir (me-

diante experimentação e observação), deduzir (mediante observação e racionalização) ou simular, ou seja, aplicar os métodos da ciência, acho que sim, podemos conciliar, embora tenhamos pela frente *a hell of a job*. Mas se a nova conceituação conduzir a outro processo de geração de conhecimento, então as abordagens parecem inconciliáveis. Teria uma segunda leitura, *holística-like*, que seria entender urbanidade como a soma ou síntese de propriedades do espaço urbano, com aproximação à noção de *semântica*, já trazida aqui por mim e pelo Vinicius. Semântica combinaria aspectos digamos de vocabulário (formas construídas, espaços abertos, atividades) com gramática, sintaxe e significado para gerar, combinadamente, um discurso morfológico que seria medido pelo seu grau de urbanidade. Assim, precisaríamos de capacidade descritiva do vocabulário, da gramática, da sintaxe e do significado, para descobrir as “doses certas” que resultam em urbanidade.

PAULO: Sem ter a pretensão de dar seguimento às discussões, gostaria de fazer dois esclarecimentos e uma provocação: (1) Em nenhum momento fiz referência a holismo. (2) Não acredito na eficiência de métodos estruturados de pesquisa, pois eles em geral direcionam nosso olhar para os aspectos previamente definidos, e que em geral são bem diferentes da realidade da experiência. Ao focalizarmos determinados aspectos, direcionamos nossa atenção apenas para estes aspectos, enquanto diversos outros eventos e aspectos importantes passam despercebidos.

VINICIUS: Gostaria de comentar agora as ideias novas trazidas por Romulo. O conceito de urbanidade tem mudado para o Romulo, a julgar pelas últimas observações dele: passa a se pluralizar e ganhar um caráter mais microscópico ao se aproximar das diferenças no próprio social e suas espacialidades. Isso parece aumentar a sensibilidade e precisão do termo. Aqui, contudo, perdemos a visão de urbanidade como qualidade ou propriedade (ou atributo) da cidade. O termo ganha um caráter mais sociológico do que urbano ou espacial, e perde a possibilidade, que eu insistia, de ser tratado como meta-qualidade ou construção do urbano. Concordo que “urbanidade” é multifacetada, mas não acho que deva ser usada para descrever a relação particular entre grupos e espaços (e não só os “seus” espaços, os espaços produzidos por seus princípios

de organização material, conscientes ou inconscientes). Acho que esse desdobramento sociológico do termo o distancia da sua esfera geral, e também de sua qualidade mais ontológica.

Ainda, a preferência do Romulo por “atributo” e não por “qualidade” se justificaria se pensarmos “atributos” como agentes ativos na geração da urbanidade (mas uma vez produzida por agentes em referência a seus espaços e vice-versa, sob forma da cidade em si, não se tornaria uma qualidade inerente da cidade?). Do contrário, não entendo a distinção, Romulo. Também me interessaria como podemos ligar essa ideia recente do Romulo, mais conceitual, com a abordagem mais metodológica da “captura” da urbanidade como atributos identificáveis em relações entre elementos, tudo isso de algum modo isolável e mensurável. Eu acredito que podemos sim mensurar propriedades urbanas como forma de entender as cidades e seus problemas, incluindo a possibilidade comparativa, mas não sei se podemos medir algo tão multidimensional quanto “Urbanidade”. Fico com receio de deixar coisas demais de fora. Retornamos ao problema da dificuldade de ligar propriedades sócio-espaciais identificáveis com todas as outras camadas ou presenças (e mesmo a variedade do social e das apropriações do espaço) que são parte do conceito de “Urbanidade”.

ROMULO: O que eu quis dizer com a diferença entre qualidade e atributo foi que urbanidade é algo como interação espacial: *flashy*, curto prazo, envolve necessariamente gente, se faz e se desfaz em instantes, assume diferentes formas e tipos nos mesmos lugares, dependendo da hora, e de quem está envolvido. Podemos eventualmente falar em urbanidade do ato de produzir o espaço, a tal gentileza, delicadeza, sabedoria, sei lá o quê, que leva à construção de lugares, mas essa é *uma urbanidade do passado*, está congelada nos prédios e espaços, sua recuperação é arqueológica e envolve hipóteses sobre códigos de urbanidade do passado. A teoria das *interrelational networks*, IRN, de Haken e Portugali, trata disso de uma forma surpreendente, ainda que vaga. Minha suposta ‘nova’ versão, que é a velha, não se refere a qualquer coisa referente ao urbano, isso seria praticar um *holismo* intolerável e regredir na ciência urbana várias décadas, ao negar todo o conhecimento obtido pela decomposição do sistema urbano em sub, subsub, subsubsubistemas. Quando me referi a ‘atributos’ em lugar de ‘qualidades’ estava apenas contestando

um juízo de valor, que no nosso caso é um pré-juízo, um preconceito, que considera urbanidade apenas aquelas situações aceitas como civilizadas, limpinhas. Quando falei na urbanidade do traficante, da polícia, da milícia e do morador da favela, estava apenas lembrando que essas outras situações envolvem protocolos de urbanidade legitimados pela prática, embora julgados ‘bons’ ou ‘maus’ pelo preconceito. Essa noção de atributo, entretanto, não inclui tudo o que se refere ao urbano, mas aquelas três situações mencionadas na minha proposta de encaminhamento: relações entre indivíduos no espaço, relações entre indivíduos e espaço, e o lance arqueológico, as relações implicadas na produção do espaço. Quanto a não usar o termo urbanidade para descrever relações entre grupos e espaço, como dizes aí em cima, que exclui tudo o que eu disse até agora; eu sugiro o caminho inverso: primeiro definir em quais propriedades e relações do urbano estamos interessados, e depois as batizarmos com um nome, que certamente não será urbanidade. O que está me parecendo é uma busca pela propriedade das propriedades do urbano, a mãe de todas as qualidades, a síntese final de tudo, o que, além de ser um *long long shot*, demandaria, de novo, identificar quais propriedades estariam sintetizadas na qualidade mãe; ou seja, voltamos ao marco zero.

Bueno, meu ponto é que *urbanidade não é um atributo da forma urbana*, mas de uma relação entre forma urbana e usuários. A forma urbana tem inúmeros atributos, alguns já claramente identificados, outros sugeridos, outros provavelmente ainda desconhecidos, ou não descritos, mas nenhum deles se chama urbanidade. O termo se aplica, na minha visão, a outro campo, situado na fronteira entre morfologia e comportamento, mais ou menos como cognição. O problema com urbanidade é que, enquanto a cognição pode ser ancorada diretamente em determinados atributos morfológicos, urbanidade não, porque provavelmente pressupõe vínculos menos diretos entre espaço e indivíduos, o que permite que os mesmos lugares possam ser associados a vários protocolos de comportamento e uso.

Entendo que procurar urbanidade como uma propriedade dos lugares é, além de perda de tempo, contribuir para confundir uma área já confusa. Obviamente urbanidade é própria da cidade, desde que se entenda cidade como um sistema sócio-espacial, e não como uma forma ou uma configuração. Análises da forma urbana nos permitem hoje inferir

uma distribuição provável do uso, tanto do espaço privado quanto do público, descrito em termos de gradientes de intensidade, certo? Então essas análises capturam a tal intensidade, mas isso não é urbanidade, e sim *centralidade* (no âmbito da forma urbana) e *vitalidade* (no âmbito da prática social no espaço). Notem que estou aqui tentando deliberadamente estreitar os limites para a definição da urbanidade, retirando do conceito possível aquilo que já tem outro nome e descrição. Então, aglomeração de pessoas, centralidade, compressão espacial, vitalidade, uso do solo, atividades, copresença, fluxo, interação espacial, o diabo, já têm nomes e descrições e não são urbanidade, embora muito provavelmente todas essas coisas coexistam com urbanidade, eventualmente. Então, uma definição precisa de urbanidade ainda está distante, parece. [Vinicius aponta que] “não sei se podemos medir algo tão multidimensional quanto urbanidade.” Bingo, ou melhor: não sei se podemos medir algo tão multidimensional quanto *queremos que* urbanidade *seja*.

VINICIUS: Lucas falou que “é preciso haver uma mudança estrutural em cidades [...] ou simplesmente de uma nova lógica social, que faça uso da tal urbanidade”. Somos parte da auto-organização e mudança de padrões. Esse seria o momento, parece. De resto, a discussão tocou em pontos mais conceituais e ricos – como havia dito ao Douglas em separado, acho que estamos chegando em dimensões da “urbanidade” que eu ainda não tinha visto ou que desconhecia: o conceito parecia bem menos problemático e transparente em abordagens anteriores, e isso significa que estamos penetrando em camadas potencialmente pouco exploradas – ao menos quanto a esse conceito, de resto, robusto. Podemos desenvolver mais cada uma das visões que estão vindo à mesa. Mas não falo na construção de consensos como um objetivo da discussão. Não vejo esses consensos como necessários nesse caso, se reconhecermos complementaridades e eventuais contradições como válidas. Falo do aprofundamento dos pontos de vista em visões mais consistentes.

DOUGLAS: Deixo com vocês algo que me chegou faz pouco e que, independente do *bias* religioso, tem tudo a ver com a nossa conversa. É do Rubem Alves; diz ele: “Dostoievski observou que os seres humanos não estão à procura de Deus; estão à procura do milagre. Deus é o objeto

mágico que, se propriamente manipulado, faz a minha vontade, realiza o meu pedido. E, ao assim me relacionar, um mundo humano é criado ao meu redor, mundo em que as entidades não são objetos de uso, mas objetos de prazer. Buber conclui sua filosofia dizendo que Deus não está aqui, não está ali. Deus está ‘entre’, na relação, no hífen... Deus se encontra no espaço misterioso e invisível da relação”. E assim é com a urbanidade; ela também se encontra no ‘*espaço misterioso e invisível da relação*’. Espero também que o número de ‘macacos na cristaleira’ não seja um óbice a que todos apresentemos, de modo livre e de acordo com nossos enfoques particulares, nossas apreciações e descrições com relação ao tema da urbanidade.

Ainda que sejam tópicos entrelaçados, vou tratar no que segue inicialmente do tema da *urbanidade*. Me interessei pelo conceito de *urbanidade*, e coloquei o mesmo no título da pesquisa que veio a gerar essa troca de ideias, por entender que trata-se de um tema de ponta na cultura arquitetônica contemporânea, e por entender que ele define com precisão aquele ingrediente que falta em tantas situações arquitetônicas e urbanas projetadas por nós, arquitetos. Vejo que nesses lugares falta a urbanidade. O que quer dizer ‘falta urbanidade’? O que essa palavra “urbanidade” significa nesse contexto? Respondo a essa pergunta, inicialmente, com outra pergunta; qual o significado tradicional, de dicionário, do termo urbanidade? E tomo a resposta do Michaelis *on-line* como a minha resposta; 1. Qualidade do que é urbano. 2. Delicadeza, cortesia; civilidade, polidez. *Antôn: grosseria*. Pois é isso, utilizo o termo *urbanidade* exatamente nesse sentido, no seu sentido tradicional e mais corriqueiro, apenas que aplicado aos não humanos; edifícios, ruas e cidades. Edifícios dotados de cortesia, gentis com o corpo. Ruas e bairros dotados de civilidade. E por aí vai. Ou ao contrário, situações espaciais onde o corpo sofre ou situações espaciais abandonadas pelo corpo. Situações com baixa urbanidade.

A urbanidade é composta portanto por algo que vem da cidade, da rua, do edifício e que é apropriado, em maior ou menor grau, pelo corpo, individual e coletivo. A urbanidade está precisamente nesse *modo de apropriação* da situação pelas pessoas, seja na escala do edifício, seja na escala da cidade. Ela não é sinônimo de vitalidade, embora possa incluí-la. Nesse contexto o corpo naturalmente é o parâmetro; o comportamento espacial. A medida da delicadeza, da civilidade, é demonstrada pela con-

duta do corpo, individual e coletivo; em sua presença, em sua ausência, em sua postura. Ou seja, a urbanidade está no modo como essa relação espaço/corpo se materializa. Como descrever então essa acomodação, ou não, do corpo ao espaço? Quais seriam então os componentes espaciais determinantes da urbanidade, dessa civilidade vinda do espaço?

Não tenho, no entanto, com essa iniciativa, qualquer ambição tipológica, ou a intenção de criar uma tipologia da urbanidade.

BIBLIOGRAFIA MENCIONADA NO DIÁLOGO

- ALEXANDER, C.; ISHIKAWA, S.; SILVERSTEIN, M. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. Oxford University Press, 1977.
- ALEXANDER, C. *The nature of order, book 1: The phenomenon of life*. Berkeley: Center for Environmental Structure, 2002.
- ALVES, R. *Concerto para Corpo e Alma*. Campinas: Ed. Papirus, 1998.
- BARABASI, A.-L. *Bursts: The Hidden Patterns Behind Everything We Do*. New York: Dutton, 2010.
- CAPRA, F. *As conexões ocultas: ciência para uma vida sustentável*. São Paulo: Cultrix, 2005.
- CALDEIRA, T. P. R. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Ed. 34 / Edusp, 2000.
- CULLEN, G. *The Concise Townscape*. Architectural Press, 1995.
- ELLIN, N. *Postmodern Urbanism*. Princeton Architectural Press, 1999.
- HAKEN, H.; PORTUGALI, J. Synergetics, inter-representation networks and cognitive maps. In: PORTUGALI, J. (ed.). *The Construction of Cognitive Maps*. Kluwer Academic, Dordrecht, 1996. pp.45-67.
- HILLIER, B. *The architecture of the urban object*. *Ekistics*, v.56, n.334/5, 1989. pp.5-21.
- HILLIER, B.; HANSON, J. *The Social Logic of Space*. Cambridge, University Press, 1984.
- HOLANDA, F. *O espaço de exceção*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.
- HOLANDA, F. (org.). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: Pro Editores, 2003.
- GIBSON, J. J. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin Co., 1979.

- GONZALEZ, M. C.; C. A. HIDALGO; BARABASI, A.-L. Understanding individual human mobility patterns. *Nature*, v.453, n.7196, 2008. pp.779-782.
- JACOBS, J. *The death and life of great american cities*. London: Jonathan Cape, 1961.
- LATOUR, B. *Reassembling the Social*. Oxford: University Press, 2004.
- LATOUR, B. *Ciência em Ação*. São Paulo: Editora UNESP, 2000.
- LATOUR, B. *A Esperança de Pandora*. Bauru/SP: EDUSC, 2001.
- LATOUR, B. *Políticas da Natureza*. Bauro/SP: EDUSC, 2004.
- LYNCH, K. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1999 [1960].
- MATURANA, H. *Cognição, Ciência e Vida Cotidiana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001.
- MATURANA, H. R.; VARELA, F. J. *A árvore do conhecimento: as bases biológicas da compreensão humana*. 5ª edição. São Paulo: Palas Athena, 2005.
- MARTIN, L. Architect's approach to architecture. *RIBA Journal*, 1967.
- MARTIN, Leslie. The grid as a generator. *Architectural Research Quarterly*, 2000.
- NORBERG-SCHULZ, C. *Genius loci: towards a phenomenology of architecture*. Academy Editions, 1980.
- PEDRO, R. Cognição e Tecnologia: entre natureza, cultura e artifício. *Documenta*, n.9. Rio de Janeiro: UFRJ, 1998.
- PEPEPONIS, J. Espaço, Cultura e Desenho Urbano no Modernismo Tardio e Além Dele. *Ekistics*, v.56, n.334/5, 1989. pp.93-108.
- RHEIGANTZ, Paulo. Pequena Digressão sobre Conforto Ambiental e Qualidade de Vida nos Centros Urbanos. *Ciência e Ambiente*, 2001.
- SENNETT, Richard. *O declínio do homem público – as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- VARELA, F.; THOMPSON, E.; ROSCH, E. *A mente incorporada*. Porto Alegre: ArtMed, 2003.

SOBRE OS AUTORES

Frederico de Holanda

Doutorado em Advanced Architectural Studies (University College London, 1997). Arquiteto (UFPE, 1966). Professor Titular, FAU, Universidade de Brasília, onde ministra desde 1972. É autor dos livros *O Espaço de Exceção* (2002) e *Brasília – Cidade Moderna, Cidade Eterna* (2010) e organizador do livro *Arquitetura & Urbanidade* (2003). Pesquisador 1 (CNPq), Consultor de agências oficiais de fomento. Investiga relações entre configuração urbana, uso dos espaços abertos públicos e segregação sócio-espacial.

Luciana Andrade

Doutorado em Geografia (PPGG/UFRJ, 2002) com Pós-doutorado na Bauhaus Universität Weimar (2006), Mestrado em Arquitetura (FAU/UFRJ, 1995), Especialização em Sociologia Urbana (IFCH/UERJ, 1992); Graduação em Arquitetura e Urbanismo (FAU/UFRJ, 1980). É Professora Associada do PROURB/FAU/UFRJ. Atua nos temas: favelas, conjuntos habitacionais, ocupações e espaços públicos. Coordena o Grupo de Pesquisa Cidade, Habitação e Educação.

Douglas Aguiar

Doutorado em Advanced Architectural Studies (University College London, 1991), Mestrado (University College London, 1987), Especialização em Planejamento Urbano (University College London, 1978) e Graduação em Arquitetura (UFRGS, 1975). É Professor Associado do

Departamento de Arquitetura da UFRGS e do PROPAR/UFRGS; Professor Visitante na Universidade de Sydney (2003/4), na Architectural Association School of Architecture, Inglaterra (1993/2008) e no City and Regional Planning Department da California Polytechnic State University (2008).

Marcele Trigueiro

Doutorado em Géographie, Aménagement et Urbanisme (Institut National des Sciences Appliquées de Lyon – INSA, 2008), Mestrado em Villes et Sociétés (INSA, 2002) e Graduação em Arquitetura e Urbanismo (Universidade Federal da Paraíba, 2001). É Professora Adjunta do Departamento de Arquitetura da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), Vice-coordenadora do Laboratório de Estudos sobre Cidades, Culturas contemporâneas e Urbanidades – LECCUR (UFPB) e pesquisadora associada da Equipe ITUS (INSA de Lyon), ligada ao Laboratório Environnement, Ville, Société, atuando nos temas espaços públicos, desenvolvimento urbano e sociologia urbana.

Romulo Krafta

Doutorado em Urban Science (University of Cambridge, 1992), tendo realizado estágio de Pós-doutorado no Centre for Advanced Spatial Analysis (CASA, University College London, 2003), Mestrado em Urban Design (Oxford Brookes University, 1982), e Graduação em Arquitetura e Urbanismo (Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1973). É Professor Titular da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, membro do comitê científico da SBPC – Sociedade Brasileira Progresso Ciência, consultor da CAPES e consultor *ad hoc* do CNPq.

Lucas Figueiredo

Doutorado em Advanced Architectural Studies (University College London, 2009), Mestrado em Desenvolvimento Urbano (MDU/ Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, 2004) e Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPE, 2002). É Professor Adjunto do Departamento de Arquitetura da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e autor de mo-

delos de análise do ambiente construído utilizados por centros de pesquisa no Brasil e no exterior.

Paulo Afonso Rheingantz

Doutorado em Engenharia de Produção (2000), Mestrado (1995) e Graduação em Arquitetura (1976). É Professor Associado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (FAU/UFRJ), incluindo os cursos de Mestrado e Doutorado (PROARQ). Coordena os grupos de pesquisa Qualidade do Lugar e Paisagem (PROLUGAR) e Ensino de Arquitetura, e participa do Grupo interinstitucional Ambiente-Educação (GAE).

Vinicius M. Netto

Doutorado em Advanced Architectural Studies (University College London, 2007), com Pós-Doutorado ligado ao projeto de desenvolvimento em áreas estratégicas do Programa Nacional de Pós-Doutorado (PNPD/CAPES), Mestrado pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR, 1999) e Graduação em Arquitetura e Urbanismo (1997) pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). É Professor Adjunto da Universidade Federal Fluminense (UFF).

