

# SETE PORTAS E UMA CHAVE: A CONSTITUIÇÃO DE SABERES TÉCNICOS E TEÓRICOS SOBRE A CIDADE\*

*Amílcar Torrão Filho\*\**

## RESUMO

*Este artigo trata da formação de saberes técnicos e teóricos sobre a cidade, desde a afirmação do Urbanismo, no século XIX, como um conhecimento científico sobre as intervenções urbanas, bem como teórico sobre o processo de urbanização da sociedade. A segunda parte do artigo trata da História como um saber interdisciplinar sobre a cidade e a sua possível contribuição para o entendimento do urbano.*

**PALAVRAS-CHAVE:** *Cidades. Engenharia. História Urbana. Urbanismo.*

## A CONSTITUIÇÃO DE SABERES TÉCNICOS: A ENGENHARIA E O URBANISMO

O higienismo e o sanitarismo de finais do século XVIII e início do XIX constituem os principais saberes sobre a cidade que resultarão na criação de uma nova ciência derivada da engenharia: o Urbanismo. Tratam, tais saberes, sobretudo das ameaças do meio à vida urbana – a ação deletéria do ar corrompido, considerado um fluido elementar e não uma combinação química, que veicularia uma série de partículas insalubres – e dos “vapores mortíferos” que saem do solo, as emanções de uma terra que ferve e que seriam responsáveis pela corrupção dos alimentos, do ar e da saúde, exalando

\* Uma parte deste artigo foi apresentada no 2º Congresso Internacional de História Urbana: da construção do território ao planejamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930), na Pontifícia Universidade Católica de Campinas, em 29 de outubro de 2009, no âmbito do Projeto Temático Fapesp/Cnpq/Capes/Unicamp/Puc-Campinas/Unesp-Bauru, intitulado “Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano – Estado de São Paulo, séculos XIX e XX”.

\*\* Professor da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Doutor em História pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). E-mail: amilcartorao@uol.com.br.

“os produtos da fermentação e da putrefação”, devolvendo ao homem os “vapores morbíficos”, resultantes do acúmulo de excrementos ou da putrefação de cadáveres (CORBIN, 1987, p. 36).<sup>1</sup> A superfície da cidade, sua pavimentação, suas casas, o escoamento das águas e dos dejetos, os esgotos, tanto superficiais quanto subterrâneos, serão as suas principais preocupações.

Para Barles, o século XVIII será o século dos médicos na cidade, interrogando-se sobre “a mortalidade urbana, o estado caquético dos cidadãos, as endemias e epidemias”, que atacam sempre determinados locais em determinadas épocas do ano. A autora busca as respostas para esses problemas nas relações entre o homem e o meio, nas quais a cidade aparece como a “principal responsável pelas afecções dos corpos assim como das almas” (BARLES, 1999, p. 16). No espaço urbano se conjugam os vapores e as exalações, levados pelos ventos, a ação da topografia e das atividades urbanas, que contribuem para as condições sanitárias inadequadas e para a expansão das epidemias (BARLES, 1999, p. 45). Entram na conta do aumento da mortalidade decorrente das epidemias as inadequações da cidade: as condições de higiene, a irregularidade, a densidade, a presença de cemitérios no interior dos espaços urbanos, ou ainda o sepultamento nas igrejas, continuamente atacado pelos profissionais da saúde, os mercados mal planejados, os hospitais, focos de infecção, as prisões infectas, as atividades insalubres, como os curtumes e matadouros, e a questão dos dejetos, dos esgotos e da contaminação do ar, que serão as principais preocupações do urbanismo no século XIX. O solo urbano deve ser protegido das águas estagnantes por meio da sua pavimentação: “pavimentar é antes de tudo isolar-se da sujeira do solo ou da putreidez das camadas aquáticas” (CORBIN, 1987, p. 120).<sup>2</sup>

Influenciado pelas descobertas de William Harvey no século XVII, sobre a circulação e fluxo sanguíneos, o higienismo dará especial atenção à circulação do ar, das águas e das pessoas na cidade, bem como à necessidade de que os dejetos – tanto corporais como o lixo urbano – fossem também mantidos em movimento; ou seja, a sujeira deveria ser afastada tanto dos corpos dos cidadãos quanto de suas casas e ruas, de modo a permitir que o ar e a água fossem renovados. Limpar, nesse momento, significa, contudo, não tanto lavar, “mas antes *drenar*; o essencial é assegurar o escoamento, a

<sup>1</sup> A teoria dos miasmas durará pelo menos até 1880, com as descobertas de Pasteur (cf. CORBIN, 1987, p. 284-ss).

<sup>2</sup> Sobre o tema das águas urbanas no Brasil, cf. Sant’Anna (2004).

evacuação da imundície”. Como afirma Corbin, nesta época, por influência de Harvey, o “contrário do insalubre é o movimento” (CORBIN, 1987, p. 122).<sup>3</sup> Movimento das águas, que não devem ficar estagnadas sobre o solo, do ar, cuja ventilação teria como virtude restaurar “a elasticidade e a qualidade anti-séptica do ar” (CORBIN, 1987, p. 125-126). Para garantir a circulação e o movimento, e consequentemente a salubridade, a cidade deveria ser adaptada às novas necessidades: as ruas deveriam ser retificadas, pavimentadas, as águas drenadas, os dejetos afastados, as casas adaptadas às exigências de luminosidade, espaço e intimidade, combatendo a promiscuidade das habitações coletivas. Que ela seja adaptada, nesse momento, no que for possível: Patte afirma que para o embelezamento de uma cidade não é necessário que ela seja aberta com a exata simetria das cidades do Japão ou da China, mas que ela possa garantir “o transporte das mercadorias e a livre circulação das carruagens”. E que a largura de suas ruas se adapte ao clima: mais largas e espaçosas nos países temperados, para que o sol penetre mais facilmente nas casas, dissipando a umidade; nos países quentes, ruas mais estreitas e edifícios mais elevados, para temperar o calor pela sombra das casas, “o que contribui para a sua salubridade” (PATTE, 1769, p. 11-12).

Na passagem do século, o engenheiro entra em cena para ser, segundo Barles (1999, p. 115), “o homem da situação”. Este profissional disputa a primazia da ação sobre a cidade e da produção de um conhecimento científico sobre ela, não apenas com o médico, mas também com o arquiteto, que até então era o “homem da situação” do gerenciamento urbano. No século XIX, o engenheiro aparece como o profissional encarregado das obras públicas, outra novidade do tempo; até então este profissional estava restrito à construção de pontes, canais, represas, fortificações, enquanto as obras de engenharia civil eram de responsabilidade dos arquitetos (BONET CORREA, 2004, p. 91). O próprio arquiteto Patte reconhece, já em 1769, que as cidades eram construídas ao acaso, sem ordem ou um plano racional, sem uma preocupação modelar, não sendo mais do que um “amontoado de casas”. As grandes capitais, por exemplo, se preocupavam com a magnificência, com a grandeza, mas nunca havia um verdadeiro esforço por proporcionar o bem-estar de seus habitantes, por “conservar a sua vida, sua saúde, e por assegurar a salubridade do ar de suas habitações” (PATTE, 1769, p. 5). Se os engenheiros militares

<sup>3</sup> Sobre a influência de Harvey no urbanismo, cf. Sennett (2006, p. 213-ss).

ganham espaço no século XVIII, os engenheiros civis serão os responsáveis pela elaboração de um conjunto de conhecimentos técnicos e conceituais sobre a cidade no século que descobre a questão urbana, quando a cidade aparece “como um fenômeno exterior aos indivíduos a que diz respeito” (CHOLAY, 2000, p. 4). Esta exterioridade é o que provoca a necessidade de uma reflexão sobre a cidade e a formação de um corpo conceitual e científico que dê conta de seu entendimento e organize as formas de intervenção em seu espaço.

Para Barles, do ponto de vista técnico, a visão da cidade que tem o engenheiro, em relação àquela do médico, permite um reconhecimento do solo menos complexo para ser representado graficamente; o espaço do engenheiro é mais legível “não somente em razão dos instrumentos que ele utiliza para descrevê-la, mas antes de tudo porque ele limita os pontos de vista e as perspectivas. É apenas essa limitação que lhe permite utilizar-se da geometria e da representação plana do território” (BARLES, 1999, p. 141-142). Esta limitação não é uma desvantagem; ao contrário, é uma definição de foco, que os capacita a reconhecer a especificidade do espaço urbano e a trabalhar e agir sobre a matéria da cidade, indo além das tentativas de intervenção anteriores de médicos e arquitetos. No século XIX, os engenheiros baseiam suas propostas na criação de diversas redes de distribuição e evacuação de águas, refletindo a importância que “a comunidade científica, técnica e intelectual” dava à “circulação dos elementos” e à generalização dos planos de construção de esgotos subterrâneos que livrassem a superfície da cidade de suas sujidades e águas mortas. O solo urbano necessitava de uma correção e esta comunidade científica tem como certa a necessidade de “retificação da cidade tradicional, saturada de miasmas, congestionada, incapaz de fazer face às suas novas funções” (BARLES, 1999, p. 211). A atividade dos engenheiros e de seu pensamento sobre a cidade consagra um “novo sistema técnico, artificial e abiótico”, que constitui uma “armadura sem a qual a cidade não poderia resistir aos elementos” (BARLES, 1999, p. 220). Em Patte já estava esboçada uma nova maneira de compreender a cidade, que de certa maneira anuncia a constituição do saber urbanístico do século XIX. Para Picon, suas **Mémoires** promovem uma inflexão: não se trata mais de apenas transformar Paris, “mas também definir as características da cidade ideal, cidade concebida de acordo com os preceitos da razão” (PICON, 1988, p. 179). É assim que passamos à constituição de um novo paradigma da Engenharia: a constituição do Urbanismo enquanto ciência.

## A TEORIA GERAL DE CERDÁ: UM NOVO PARADIGMA

Estes saberes técnicos, científicos e morais sobre a cidade culminaram, em meados do século XIX, na formação de uma teoria geral sobre o que o engenheiro espanhol Ildefonso Cerdá denominou “Urbanização”. Não se trata necessariamente de uma descoberta científica, mas da culminação de uma série de saberes sistematizados por Cerdá em sua *Teoría General de la Urbanización*, de 1867. Trata-se, portanto, de um novo paradigma no estudo da cidade, um modelo do qual brotam, como diz Kuhn (2007, p. 30), “as tradições coerentes e específicas da pesquisa científica”. É o primeiro texto que nomeia a nova modalidade científica, criando o neologismo Urbanização, que lhe dá um corpo teórico e conceitual e que reivindica um caráter científico a esta forma de conhecimento. Foi escrito para codificar e justificar as ações propostas por Cerdá no Plano de Expansão de Barcelona, de 1859, cuja polêmica execução e disputas políticas contribuíram para o esquecimento de sua obra fundadora.<sup>4</sup> Cerdá tinha consciência de criar uma ciência nova para um mundo novo e para uma cidade nova, que exigiam um novo modo de pensar. Embora o mundo não mude com uma mudança de paradigma, diz Kuhn (2007, p. 159), “depois dela o cientista trabalha em um mundo diferente”. A *Teoría* apresenta a primeira definição funcional do urbanismo, baseada na associação do repouso e do movimento do homem, ou seja, edifícios e vias de comunicação e a reciprocidade de suas relações, formulando, assim, pela primeira vez “os dois conceitos diretores que [...] continuam sendo os dois pólos operacionais do urbanismo, a habitação e a circulação” (CHOAY, 1985, p. 270) e antecipando, ainda, a idéia da cidade como máquina e artefato de Le Corbusier (CHOAY, 1985, p. 275).

Uma de suas grandes novidades não é exatamente a descoberta de alguma técnica nova da engenharia, mas “a globalidade da aproximação à matéria: a ambição de fundar uma ciência da urbanização” (GRAU, 2004, p. 138). O engenheiro espanhol se move, deste modo, “de uma ciência aplicada a uma ciência pura”, de uma técnica bem conhecida e dominada “à teoria”, indo também da “ciência física à ciência social”, por meio de um nexo que é “o exercício de uma profissão técnica em um contexto socialmente conflituoso” (GRAU, 2004, p. 138). Antes de propor sua *Teoría*, Cerdá havia escrito já uma *Monografía Estadística de la clase obrera de Barcelona*, sobre as condições de vida e

<sup>4</sup> Sobre a reforma do *Eixample* de Barcelona, cf. Santa-Maria Battló (2009).

moradia do proletariado da cidade, propondo a utilização da estatística social como instrumento de ação técnica sobre a cidade (Cf. CABRÉ; MUÑOZ, 2002, p. 19). Além disso, pela primeira vez introduziu uma “visão *metropolitana*” da cidade que permaneceria isolada até finais do século XIX (MAGRINYÀ TORNER, 2004, p. 105). Dizendo de outro modo, trata-se da emergência de uma ciência total da cidade, que procura dominá-la em todos os seus aspectos, possibilitando a realização de planos de intervenção completos e ambiciosos, tanto do ponto de vista técnico quanto social e político. Sua proposta do *Eixample*<sup>5</sup> de Barcelona é uma novidade não apenas teórica, já que até então a expansão das cidades era um processo lento e desconexo; a partir de Cerdá, a engenharia passa a poder propor intervenções globais e coordenadas, muito distantes das ações pontuais propostas no século XVIII.

Ultrapassando o debate das águas, dos esgotos e dos detritos, ainda que siga a trilha pavimentada por ele, Cerdá buscará, por meio de uma análise detalhada da topografia, as “leis de formação das ruas”, observando para cada uma das ruas “qual é a influência que tem a topografia sobre a sua evolução”. Parte desta “ciência das ruas” depende de uma leitura não apenas topográfica da cidade, mas também histórica, de um método que propõe a leitura do plano da cidade “como um hieróglifo e a análise histórica como instrumento para corroborar as deduções extraídas da leitura do plano” (MAGRINYÀ TORNER, 2002, p. 279). Uma leitura que parte do passado, da formação da cidade e de sua relação com a topografia, mas que também tenta ordenar o futuro de sua expansão a partir da leitura de suas muralhas, as existentes e as demolidas, que devem formar um “esquema estruturador da capacidade viária que explica a organização do tecido”; ou seja, as muralhas seriam as “condições de contorno”, enquanto as portas, os “elementos de continuidade que definem o contato interior-exterior” (MAGRINYÀ TORNER, 2002, p. 279-280).<sup>6</sup> Sua proposta tratará também da mobilidade nos centros históricos, antecipando um debate que só seria generalizado no século XX, e também da adaptação do tecido urbano à ferrovia. Ou seja, tanto o seu plano de expansão de Barcelona quanto a sua **Teoria** partem do princípio da “adaptação dos tecidos urbanos à sucessiva aparição de cada nova modalidade de locomoção” (MAGRINYÀ TORNER, 2002, p. 281).

<sup>5</sup> *Eixample* é o termo catalão para o castelhano *Ensanche*, ou Expansão.

<sup>6</sup> Sobre as muralhas das cidades europeias no século XIX, cf. Santa-Maria Batlló (2005) e Charvet (2005).

Cerdá reconhece a emergência de um novo mundo urbano, que exige um novo paradigma de planejamento e gestão. As cidades atuais, diz ele, “feitas por outra civilização, não servem para a presente, que tem o vapor e a eletricidade como agentes”. Não sendo possível destruir todo o tecido urbano existente, que era um obstáculo à aplicação dos melhoramentos modernos, era necessário “amoldá-lo” da melhor maneira possível, por meio “de grandes reformas e ilimitadas expansões” (CERDÁ, 1860, p. 6). Expansões que resolveriam o problema da inadequação das ruas tradicionais, estreitas e escuras, “inâbeis para a circulação característica de uma grande cidade mercantil e industrial”, bem como da “mesquinhez de nossas habitações insalubres e excessivamente caras” (CERDÁ, 1861, p. 6).

A importância de Cerdá e de sua obra reside na possibilidade de acompanhar a emergência de um novo paradigma científico, a codificação do Urbanismo, como um campo conceitual totalizante sobre a cidade, cujos delineamentos vinham sendo gestados desde o Século das Luzes, com as propostas de Patte, as teorizações dos filósofos e a experiência do mundo como laboratório, empreendida por viajantes e naturalistas. Uma codificação sistematizada e teorizada, com o auxílio de um domínio técnico experimentado, numa das mais bem sucedidas reformas urbanas do século XIX: a expansão, ou *Eixample*, de Barcelona.

Como pudemos ver, Cerdá sistematiza uma rede de saberes e técnicas sobre a cidade permitindo pensá-la de forma integral, tanto no espaço – já que propõe a integração das novas zonas de expansão e das áreas de ocupação antigas, da cidade subterrânea integrada à cidade da superfície – como tempo, já que a história da cidade e de seus habitantes é um dos dados fundamentais em sua teoria para a intervenção urbana.

Trataremos, a seguir, da formação de um outro saber teórico e conceitual sobre a cidade e as formas pelas quais podemos compreender a própria história por meio da cidade e vice-versa.

## **A CONSTITUIÇÃO DE SABERES TEÓRICOS: A HISTÓRIA**

Há várias camadas de historicidade e de interpretação que a cidade carrega em si, abertas em diversas portas conceituais: espaços construídos, desenhos afetivos, locais de memória, camadas de ação e pensamento que formam as cidades e que refletem sobre a sua existência. Esta diversidade de

registros requer atenção ao espaço da cidade e às suas representações, à cidade e ao “discurso que a descreve”, que, como recorda Calvino, não podem ser confundidos, embora exista uma evidente ligação entre eles (CALVINO, 1994, p. 59). Nenhum objeto de pesquisa se destaca por sua evidência; é o olhar do pesquisador e sua abordagem que lhe delimitam os contornos. Durante muito tempo a cidade não foi objeto de pesquisa da história, não sendo mais do que cenário, um palco por onde passavam a história social, econômica ou política, indiferentes ao seu espaço. A complexidade da cidade faz dela um objeto específico, a ser compreendido historicamente, e sua constituição como objeto se dá a partir da confrontação cruzada de interrogações das Ciências Sociais.

A cidade é um espaço de densidade teórica e temporal complexa, um objeto de saberes e de práticas que compõem imagens, memórias e ações diversas. Do ponto de vista temporal, como recorda Lepetit, ela é composta por uma complexidade e uma “pluralidade de tempos descompassados, cuja combinação gera mudança a cada instante”; além disso, o fato de que os elementos de uma cidade, “em sua contemporaneidade, têm idades diferentes acarretou conseqüências metodológicas”. A rede viária é mais duradoura do que o loteamento, o lote dura mais do que as casas construídas nele, os vazios duram mais do que os cheios, as estruturas menos materiais duram mais que o construído: “na escala das grandes intervenções do urbanismo, mas também na das mil pequenas mutações renovadas que modificam o tecido urbano, os tempos da cidade são fortemente demarcados” (LEPETIT, 2001, p. 138-139). Lepetit trata aqui da historicidade da cidade, das formas como o tempo atua no espaço e de como esta relação das mudanças e permanências atua na compreensão da produção histórica do espaço urbano. A cidade é uma realidade multifacetada que faz convergir fragmentos de espaço e tempo vindos de diversos momentos do passado. Ela traz em si “camadas superpostas de resíduos materiais”, que sobrevivem em forma de “fragmentos, resíduos de outros tempos, suportes materiais da memória, marcas do passado inscritas no presente” (BRESCIANI, 1999, p. 11). Assim como a Zaíra de Calvino, a cidade “se embebe como uma esponja dessa onda que refluí das recordações e se dilata”. Sua descrição, que deveria conter todo o seu passado, entretanto não o conta: “ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimões das escadas [...]” (CALVINO, 1994, p. 14-15).

Trata-se, portanto, de uma temporalidade e uma espacialidade com múltiplas subordinações e associações, que não se esgotam na descrição de seus processos morfológicos ou de suas realizações técnicas. Portanto, sociedade e território colocados em posição de exterioridade, ou seja, uma sociedade movendo-se num construído que não é seu, comprometem a sua compreensão histórica. A cidade vista como palimpsesto, como uma superposição de técnicas construtivas, estilos arquitetônicos ou ciclos econômicos é, para Lepetit, uma solução fácil, na qual a sua “compreensão se esgotaria no achado dos vestígios antigos sob a escrita mais recente”. Uma atividade de antiquário, para a qual a história seria capaz de contribuir muito pouco. Mais do que a observação empírica das transformações concretas da cidade, trata-se de dar “aos usos sociais da cidade a mesma atenção classificatória que se dedicou às formas urbanas” (LEPETIT, 2001, p. 140). Esta dissociação entre o que este autor chama de “estudos sobre a urbanidade” e as pesquisas sobre a “morfologia urbana” não contribui para a apreensão de sua complexidade. “A cidade não dissocia: ao contrário, faz convergirem, num mesmo espaço, os fragmentos de espaço e os hábitos vindos de diversos momentos do passado”. Ou, dito de outra forma, a “cidade é feita de cruzamentos” (LEPETIT, 2001, p. 141). Cruzamentos de temporalidades, como já indicado anteriormente, de indivíduos, grupos sociais, memórias, também de teorias e conceitos.

É da analogia das camadas geológicas presentes na configuração do espaço e do tempo histórico da longa duração, tal como formulada por Fernand Braudel, que Lepetit retira sua metáfora geomorfológica da cidade, como resultado do “rearranjo permanente de falhas múltiplas”, no qual as formas antigas são “constantemente retomadas pelas sociedades em novas construções”; uma rede de “realidades sobrepostas umas às outras” na qual as mudanças espaciais se operam num “jogo de atualizações sucessivas das formas passadas em combinações territoriais novas” (LEPETIT, 2001, p. 146). É da extensão territorial e temporal proposta por Braudel, ao tratar todo o mundo mediterrâneo em uma escala temporal de vários séculos como seu objeto, que Lepetit propõe a sua abordagem do urbano. Para Braudel (1990, p. 18), o “tempo de hoje data simultaneamente de ontem, de anteontem, de outrora”. Portanto, a história deve ser entendida em sua estrutura temporal mais alargada, e não naquele tempo precipitado, dramático e de pouco fôlego do acontecimento, no qual as ciências humanas desejavam, se não desejam

ainda, acantoná-la (BRAUDEL, 1990, p. 9). Haveria duas formas de se negar a historicidade do tempo: uma atualização em excesso dos estudos sociais, mediante uma sociologia empírica limitada aos dados do tempo breve e do trabalho de campo; ou ultrapassar simplesmente o tempo por uma formulação matemática de estruturas quase intemporais, como faz Lévi-Strauss (BRAUDEL, 1990, p. 20). Para este autor, o tempo e a cronologia nada são em si mesmos, além de uma idéia e uma criação nossas (BRAUDEL, 1990, p. 33-34). Também a divisão que fazemos do espaço depende de nossos conceitos e teorias prévias; portanto, a cidade não é um dado natural que se apresenta ao historiador em sua transparência, mas um objeto que espera ser construído pelo pesquisador e por sua disciplina.

A longa duração enquanto temporalidade plural é o centro de uma metodologia comum das ciências do homem. A história teria, para Braudel, a finalidade de conferir perspectiva às ciências do homem, dar corpo à complexidade do tempo e forma à fixidez das estruturas de longa duração e aos marcos geográficos que aprisionam o homem (BRAUDEL, 1990, p. 15). Esta complexidade do tempo se resume numa fórmula: “o presente e o passado esclarecem-se mutuamente, com uma luz recíproca” (BRAUDEL, 1990, p. 21). Não num sentido causal, de progressão de fatos que se encadeiam numa linha contínua e coerente, numa sucessão de ciclos econômicos e técnicas construtivas, mas numa superposição de tempos desconexos estratificados no espaço da cidade. Por isso, uma relação dialética da memória com a cidade: por um lado a memória coletiva se apóia em imagens espaciais; por outro, os grupos sociais inscrevem na cidade suas lembranças, definindo um quadro espacial. O presente é o tempo no qual a vontade individual e a norma coletiva se defrontam e se ajustam. Mas as convenções, as instituições, são regras relativas às relações sociais, nascidas num contexto particular. Elas duram mais tempo do que o contexto que as criou e substituí-las supõe um custo, ao qual a sociedade resiste. Nas cidades, elementos do passado pertencem ao nosso tempo, se acumulam, e “como por contágio, mesmo se não têm relação entre si na origem, encontram-se próximos uns dos outros” (LEPETIT, 2001, p. 179). Quando o urbanista confere um novo destino a um fragmento do passado, por intervenção ou omissão, é a lógica do seu tempo atual que age, “são as modalidades de sua aplicação no presente, a lógica de sua contemporaneidade com seu contexto” (LEPETIT, 2001, p. 181).

Daqui deriva também um conceito fundamental a Lepetit para o entendimento da cidade: a interdisciplinaridade, aquela já proposta por Braudel nos anos 1950, retomada pelo editor dos *Annales* em seu conhecido editorial de 1989, *Tentons l'expérience*. A interdisciplinaridade aparece como possibilidade de responder à crise das ciências humanas, aos ataques de Lévi-Strauss, no caso braudeliano, às dúvidas impostas pela pós-modernidade, e pelo retorno do fato e de um certo historicismo, no caso dos *Annales*. Trata-se de desenhar o campo de uma confrontação frutuosa de investigações, dar atenção a novos questionamentos e novas práticas, definir os novos canteiros, numerosos mas dispersos, finalmente “estabelecer as bases renovadas sobre as quais fundar o trabalho do historiador e o seu diálogo com as ciências sociais” (LEPETIT, 1989, p. 1317). Cabe à história, assim, não realizar uma reprodução reduzida do real, mas exprimir uma estrutura que “dissolve a opacidade” (LEPETIT, 1989, p. 1321). Ao trazer a análise teórica e metodológica da história para a cidade, Lepetit não diminui a escala continental de Braudel, mas atualiza esta escala para um espaço sintético das formações sociais e econômicas; “cada escala informa um nível de explicação particular” (LEPETIT, 1989, p. 1321). Esta interdisciplinaridade proposta por Lepetit significa romper os muros que separam as disciplinas, mantendo, entretanto, as características próprias e os limites de cada uma, que não são jamais estanques; multiplicar os olhares, assegurar a distância crítica “de cada um dos modos de representação do real”, permitindo que não nos tornemos prisioneiros de nenhum. “Ela deve nos ajudar a pensar diferentemente” (LEPETIT, 1989, p. 1321). Ou, como diria mais adiante, ela deve ser sempre um horizonte, um “projeto a retomar” (LEPETIT, 2001, p. 35).

A cidade é central por ser o *habitat* do homem, esta “pátria artificial” de que fala Rossi, este “depósito de fadigas”, resultante do trabalho e do engenho humanos, além de “testemunho de valores”, “permanência e memória”. “A cidade é na sua história” (ROSSI, 2001, p. 22) é, talvez, a idéia central deste trabalho do arquiteto italiano: a cidade e sua história, em sua história, a cidade como história – ou diríamos, a história como cidade, sua historicidade –, como densidade espacial, temporal, material e teórica. Por isso, ao tratar da **Arquitetura da Cidade**, Rossi (2001, p. 24) não nos fala apenas dos edifícios, que são “momentos ou partes de um todo que é a cidade”, mas de seu conhecimento concreto, em sua inteireza, para além da tipologia e da função.

Sendo assim, ele propõe uma “visão globalizante da cidade”, uma “compreensão de sua estrutura” e verificação de suas sínteses, reconhecendo a sua construção “como uma estrutura complexa” (ROSSI, 2001, p. 160-161). Se, para Lepetit, a cidade estrutura teoricamente o estudo da história por sua confluência temporal e social, seu caráter de síntese, de confluência de possíveis – o que o faz propor uma hermenêutica da cidade, uma leitura da materialidade do construído como um texto, compósito e escrito a várias mãos, que se presta mais a uma leitura hermenêutica do que semiológica (LEPETIT, 2001, p. 152) –, Rossi propõe o método histórico como aquele mais capaz de verificar qualquer hipótese sobre a cidade, uma vez que ela é, “por si mesma, depositária de história”. Rossi trata a cidade não apenas como artefato, mas como texto; não apenas em sua materialidade, mas com relação à “idéia que temos da cidade como síntese de uma série de valores” que concernem à imaginação coletiva (ROSSI, 2001, p. 194). O método histórico seria o único positivo porque “as cidades se oferecem a nós através dos fatos urbanos determinantes, em que é preeminente o elemento histórico” (ROSSI, 2001, p. 193).

A relação das sociedades urbanas com as heranças do passado não é nem simples nem tão livre, como para Braudel não são livres os homens submetidos à estrutura da longa duração. Há uma relação dialética da memória com a cidade: por um lado, a memória coletiva se apóia em imagens espaciais; por outro, os grupos sociais inscrevem na cidade suas lembranças, definindo um quadro espacial. Lepetit nos recorda que, para Halbwachs, há tantas memórias quanto há grupos, há tantas maneiras de representar o espaço quanto há grupos; a sociedade remaneja as suas lembranças para adequá-las às novas condições de funcionamento: “O território é feito de reutilizações, e sua história se faz no presente” (LEPETIT, 2001, p. 185). Ou seja, a cidade e sua memória estão totalmente localizadas no presente, ela é “inteiramente presentificada por atores sociais nos quais se apóia toda a carga temporal” (LEPETIT, 2001, p. 145).

A imagem do palimpsesto é recorrente ao tratar das cidades, e São Paulo tem sido um exemplo clássico do uso desta metáfora, como expressa em obra clássica sobre a sua história, **História e Tradições da Cidade de São Paulo**, de Ernani Silva Bruno, organizada em três belos volumes intitulados “Arraial de Sertanistas, 1554-1828”, “Burgo de Estudantes, 1828-1872” e “Metrópole do Café, 1872-1918 e São Paulo de Agora, 1919-1954”. Uma cidade em camadas que mal se comunicam, que se superpõem, substituindo uma à outra, de modo

estranque, marcada pelas rupturas bruscas e inesperadas. Por isso os estudos sobre a cidade colonial carregam sempre a imagem da metrópole ao examinar a cidade do passado, procurando a gestação do urbano, do planejamento, ou então do caos. Topalov chama a atenção para a recorrência “gritante” do tema da “desordem” no discurso da ciência urbana, uma ciência crítica, segundo este autor, na qual os conservadores para uns são sempre os progressistas para outros. Se por acaso o “modelo de racionalidade que fundamenta esta crítica perde sua clareza ou sua credibilidade, um período de ‘crise de saberes’ se anuncia” (TOPALOV, 1991, p. 36). Nas interpretações da história de São Paulo, muitas tópicas se sobrepõem às interpretações: a cidade vazia, o isolamento em meio ao sertão e a uma natureza hostil, uma pobreza indigente e a desordem (TORRÃO FILHO, 2007, p. 88-ss.). Esta última, da qual quero me ocupar aqui, aparece como a antítese da sociedade organizada, uma forma invertida do bom governo, responsável pelos desmandos do presente e, certamente, pelos do futuro. Busca-se na história da cidade colonial, sobretudo da capital piratiningana, apresentada como paradigma deste caos, uma imagem da cidade ideal, construída pelos princípios da razão, pois o que “é expressão de desordem chama sua antítese, a ordem” (CHOAY, 2000, p. 7).

Para Rossi, trata-se de uma oposição ligada ao funcionalismo ingênuo, de um lado, e ao romantismo arquitetônico de outro, entre dois termos, “orgânico” e “racional”, que constitui um “grave empecilho à pesquisa urbana”. Para ele, falar em urbanismo racional “é mera tautologia, sendo uma condição do urbanismo precisamente a racionalização das opções espaciais” (ROSSI, 2001, p. 46-47). No caso da cidade colonial, e nos espaços urbanos tributários de uma origem colonial, sobretudo se forem de cepa ibérica, ela é a própria materialização da desordem e da incúria. Sobretudo se esta cidade viveu adormecida por séculos até ser despertada pela modernidade do café, do trabalho livre, imigrante e branco, da indústria, da circulação capitalista. A memória da metrópole nada revela sobre sua natureza, seu passado colonial, seu caráter de entroncamento de caminhos e de comunicação com áreas rurais, de aldeamentos indígenas que forneciam trabalhadores para obras públicas e viveres. A cidade colonial, feita de taipa, é assimilada à vida modorrenta, provinciana, sobretudo secundária no contexto da América portuguesa, que em tudo se opõe ao seu desenvolvimento posterior. Na história de São Paulo, o passado é o espaço da desordem e do mundo às avessas, enquanto o presente

representa o desejo de futuro e progresso; se, do ponto de vista urbanístico e social, há aspectos de desordem e irracionalidade, isso se deve às raízes portuguesas, como está claramente expresso por Sérgio Buarque de Holanda em seu **Raízes do Brasil** (cf. TORRÃO FILHO, 2003; 2007).

Além de tautológica, como ressalta Rossi, essa leitura da cidade sofre de grande anacronismo. Para Martínez Lemoine, a leitura das *Leyes de Indias*, recopilação de ordens reais para a construção de cidades espanholas na América, que são exemplificadas por muitos autores como os princípios de ordenamento e construção das cidades hispano-americanas, sofre deste mesmo anacronismo. Embora a palavra ordem seja repetida muitas vezes nesta recopilação, ela possui diferentes intenções e interpretações. Ela pode significar a mistura de diferentes praças e retângulos de tamanhos diferentes, bastante distante da imagem tradicional do tabuleiro de xadrez “que tipifica o modelo clássico da cidade colonial hispano-americana” (MARTÍNEZ LEMOINE, 2003, p. 361). Trata-se, para este autor, de uma diversidade muito grande de experiências urbanas e desenhos de cidades, mas que adquirem uma identidade e consistência interpretativa que se torna um “modelo mental” de cidade, que “passa a ser assimilado à realidade”. Assim, as imagens criadas por geógrafos, cartógrafos e engenheiros “‘vêm’ tabuleiros de xadrez em todos os lugares da América de uma forma na qual a precisão planimétrica dá lugar à imagem idealizada do tabuleiro de xadrez” (MARTÍNEZ LEMOINE, 2003, p. 365). Este modelo clássico do xadrez passa a ser, então, uma espécie de “herança mental, um hábito planimétrico” que ordena a construção de novas cidades, bem como a interpretação das cidades históricas (MARTÍNEZ LEMOINE, 2003, p. 366). Estes modelos mentais, estes hábitos interpretativos, estão presentes na historiografia de São Paulo e na historiografia da cidade; o desconhecimento desta complexidade temporal do espaço urbano, estas “dobras no tempo” que formam as cidades (CAUQUELIN, 1982, p. 23) sem necessariamente se superporem umas às outras, memórias sobrepostas que formam nossas relações com o espaço e que formam o próprio espaço.

Sendo assim, o passado de São Paulo será marcado, como ressalta Bresciani, pela “marca da alteridade”, que recobre a cidade colonial de uma “letargia provinciana”, contrastada pela cidade “modificada pelo ritmo rápido do desenvolvimento” (BRESCIANI, 1999, p. 29); a convivência, neste mesmo espaço, de duas temporalidades tão distintas cria uma inadequação, uma

irregularidade e um contraste que, com dificuldade, dá alguma forma ao caos. A história de São Paulo torna-se, portanto, uma incongruência; o passado de pobreza apresenta-se como um paradoxo que deve ser explicado à luz da grandeza experimentada por esta cidade outrora “pequenininha e bisonha” (AZEVEDO, 1971, p. 144), a “formosa sem dote” em frase célebre, atribuída ao Conde de Bobadela, Gomes Freire de Andrade (1685?-1763), governador do Rio de Janeiro e das Minas e Goiás. Por isso, o desenvolvimento só pode ser entendido como ruptura, cujo marco será o ano de 1872, no governo de João Theodoro Xavier de Matos, com a inauguração da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e as reformas realizadas na capital, com o início de serviços de iluminação pública, bondes, abertura de novas ruas, retificação da várzea do Carmo, criação de jardins públicos; data que marcaria a segunda fundação da cidade para o historiador Eurípides Simões de Paula (PAULA, 1954; cf. FREHSE, 2005, p. 52-53), um marco de ruptura com o passado, de suspensão e de nova cronologia, com os emblemas consagrados e inquestionáveis do café, da ferrovia, da imigração e da industrialização, que assinalam a unção da cidade moderna.

Apesar da modernidade que muitas destas imagens nos dão, a idéia de infância da civilização persegue até mesmo a metrópole do café e da indústria, eldorado de imigrantes, tal como formulada por Lévi-Strauss. O antropólogo francês considera que as cidades americanas não chegarão nunca a “esta vida sem idade que caracteriza as mais belas cidades”, as cidades europeias, bem dito, que são objeto de “contemplação e reflexão” e não apenas “instrumentos da função urbana”. A cidade de São Paulo lhe faz recordar aquele espírito malicioso que “definiu a América como um país que passou da barbárie à decadência sem conhecer a civilização. Nós poderíamos, com mais justeza, aplicar esta fórmula às cidades do Novo Mundo: elas vão do frescor à decrepitude sem passar pela ancianidade” (LÉVI-STRAUSS, 2005, p. 105). Nestas cidades, como São Paulo, Nova Iorque ou Chicago, não há vestígios do tempo, logo, da civilização que se gesta a partir dele. São Paulo exemplifica como a história da cidade está permeada de complexidades, de imagens conceituais formadas no imaginário, de camadas de memória, bem como na reflexão das várias disciplinas de conhecimento envolvidas na empreitada de decifrá-la.

Não por acaso Lepetit considera a cidade o *locus* privilegiado da historiografia e espaço de reflexão teórica sobre a história; espaço em sentido metafórico tanto quanto literal, local de realização da história, de confronto de

uma temporalidade “herdada” com as expectativas e projetos dos grupos sociais que a habitam, acumulação incessante de vestígios do passado e fragmentos de temporalidade que se encontram num presente que age, projeta, reescreve sua memória ao mesmo tempo em que é escrito por ela. Lepetit recupera na história da cidade o que Choay reclama ao urbanismo, o que encontra em Alberti e vê ausente, por exemplo, do discurso de Le Corbusier: uma dimensão antropológica da cidade, uma teoria do urbanismo que não seja apenas uma preceptiva do ato de construir, mas uma compreensão mais profunda da construção das cidades e de sua relação com as necessidades e comodidades humanas e o prazer estético (CHOAY, 2006, p. 379). Assim como Cerdá, Alberti dá autonomia à arte de edificar como um método e uma disciplina racional; se interroga sobre a natureza da atividade criadora da edificação e sua relação com o homem. A arquitetura nasce, em Alberti, no livro, o seu **De re aedificatoria**, no qual se realiza metaforicamente, assim como a ciência do Urbanismo nasce no livro de Cerdá e a Barcelona do *Eixample* em seu plano. Ela é uma construção intelectual e o livro é, metaforicamente, também uma arquitetura (CHOAY, 2006, p. 388-ss.). Sem estas diversas portas conceituais da cidade, técnicas e também teóricas, sobretudo a porta da historicidade e da perspectiva que o tempo dá aos objetos, estas várias camadas de historicidade e de interpretação que constroem o nosso objeto, a história da cidade não vai além de sua opacidade.

## **SEVEN GATES AND ONE KEY: THE CONSTITUTION OF TECHNICAL AND THEORETICAL KNOWLEDGE ABOUT THE CITY**

### **ABSTRACT**

*This paper is about the formation of technical and theoretical knowledge about the city, and the formation of the Urbanism at Nineteenth Century as a scientific understanding about the urban interventions, and theoretical about the society's urbanization process. The second part of this paper deal with History as a interdisciplinary knowledge about the city and its possible contribution to the understanding of the urban.*

**KEY-WORDS:** *Cities. Engineering. Urban History. Urbanism.*

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, F. de. **A cultura brasileira**. 5. ed. revista e ampliada. São Paulo: Melhoramentos; Edusp, 1971.

BARLES, S. **La ville délétaire**. Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain XVIIIe-XIXe siècle. Seyssel: Champ Vallon, 1999.

BONET CORREA, A. La polémica arquitectos/ingenieros. In: VV.AA. **Cerdá y su influjo en los ensanches de poblaciones**. Madrid: Ministerio de Fomento, 2004.

BRAUDEL, F. **História e Ciências Sociais**. 6. ed. Lisboa: Presença, 1990.

BRESCIANI, M. S. M. Imagens de São Paulo: estética e cidadania. In: FERREIRA, A. C.; LUCA, T. R. de; IOKOI, Z. G. (Org.). **Encontros com a história**: percursos historiográficos e históricos de São Paulo. São Paulo: Unesp; Fapesp; Anpuh, 1999. p. 11-45.

BRUNO, E. S. **História e tradições da cidade de São Paulo**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1991. 3 v.

CABRÉ, A. M.; MUÑOZ, F. M. Ildefons Cerdá i la isuportable densitat urbana: algunes consideracions a partir de la cartografia i anàlisi de les estadístiques contingudes en la *Teoría General*. In: **Cerdá. Urbs i Territori**. Una visió de futur. Catàleg de la Mostra Cerdá. Urbs i Territori – setembre 1994-febrer 1995. 2. ed. Barcelona: Institut d'Estudis Territorials; Madrid: Electa, 2002.

CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. Trad. D. Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CAUQUELIN, A. **Essai de philosophie urbaine**. Paris: PUF, 1982.

CERDÁ, I. **Reforma y Ensanche de Barcelona**. Plan Económico. Barcelona: Narciso Ramírez, 1860.

\_\_\_\_\_. **Cuatro Palabras sobre el Ensanche**. Dirigidas al Público de Barcelona. Barcelona: Narciso Ramírez, 1861.

CHARVET, M. **Les fortifications de Paris**. De l'hygienisme à l'urbanisme, 1880-1919. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2005.

CHOAY, F. **A regra e o modelo**. Sobre a teoria da arquitetura e do urbanismo. Trad. G. G. de Souza. São Paulo: Perspectiva, 1985.

\_\_\_\_\_. **O urbanismo**: utopias e realidades. Uma antologia. 5. ed. Trad. D. N. Rodrigues. São Paulo: Perspectiva, 2000.

\_\_\_\_\_. **Pour une anthropologie de l'espace**. Paris: Seuil, 2006.

CORBIN, A. **Saberes e odores: o olfato e o imaginário social nos séculos XVIII e XIX**. Trad. L. Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

FREHSE, F. **No tempo das ruas na São Paulo de fins do Império**. São Paulo: Edusp, 2005.

GRAU, R. La ciencia de la urbanización como ciencia social. In: VV.AA. **Cerdá y su influjo en los ensanches de poblaciones**. Madrid: Ministerio de Fomento, 2004.

HOLANDA, S. B. de. **Raízes do Brasil**. 20. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1988.

KUHN, Th. S. **A estrutura das revoluções científicas**. Trad. B. V. Boeira, N. Boeira. 9. ed. São Paulo: Perspectiva, 2007.

LEPETIT, B. Tentons l'expérience. **Annales ESC**. Paris, 6, p. 1317-1323, nov./dec., 1989.

\_\_\_\_\_. **Por uma nova história urbana**. Org. H. A. Salgueiro. Trad. C. Arena. São Paulo: Edusp, 2001.

LÉVI-STRAUSS, C. **Tristes tropiques**. Paris: Plon, 2005.

MAGRINYÀ TORNER, F. La Teoría de la viabilidad urbana de Cerdá de 1861: un tractat de reforma interior de ciutats. In: **Cerdá. Urbs i Territori**. Una visió de futur. Catàleg de la Mostra Cerdá. Urbs i Territori – setembre 1994-febrer 1995. 2. ed. Barcelona: Institut d'Estudis Territorials; Madrid: Electa, 2002.

\_\_\_\_\_. Las influencias recibidas y proyectadas por Cerdá. In: VV.AA. **Cerdá y su influjo en los ensanches de poblaciones**. Madrid: Ministerio de Fomento, 2004.

MARTÍNEZ LEMOINE, R. The classical model of the Spanish-American colonial city. **The Journal of Architecture**. London: Routledge, 8, p. 355-368, autumn, 2003.

PAULA, E. S. de. A segunda fundação de São Paulo. **Revista de História**. São Paulo, 17, p. 167-179, 1954.

PATTE, P. **Mémoires sur les objets les plus importants de l'Architecture**. Paris: Rozet, 1769.

PICON, A. **Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières**. Marseille: Parenthèses, 1988.

ROSSI, A. **A arquitetura da cidade**. Trad. E. Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SANTA-MARIA BATLLÓ, G. **Barcelona 1843**. Progressisme versus muralles. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2005.

\_\_\_\_\_. **Decidir la ciutat futura**. Barcelona, 1859. Barcelona: Ajuntament de Barcelona; Museu d'Història de Barcelona, 2009.

SANT'ANNA, D. B. de. **São Paulo das águas**. Tese (Livre-docência em História), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). São Paulo, 2004.

SENNETT, R. **Carne e pedra**. O corpo e a cidade na civilização ocidental. Trad. M. A. Reis. 4. ed. Rio de Janeiro; São Paulo: Record, 2006.

TOPALOV, C. Os saberes sobre a cidade: tempos de crise? Trad. M. C. da S. Leme. **Espaço e Debates**. São Paulo: NERU, 34, p. 28-38, 1991.

TORRÃO FILHO, A. Um texto fundador e as raízes de uma interpretação: Sérgio Buarque de Holanda e a desordem pitoresca da cidade colonial. **Politeia: história e sociedade**. Vitória da Conquista: Uesb, 3(1), p. 113-132, 2003.

\_\_\_\_\_. **Paradigma do caos ou cidade da conversão?** São Paulo na administração do Morgado de Mateus. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.