

# A GÊNESE E EVOLUÇÃO DO URBANISMO MODERNO E A PRODUÇÃO DA CIDADE: algumas reflexões<sup>1</sup>

Lucemeire da Silva Costa<sup>2</sup>  
Mestranda em Geografia -UFU

**Abstract** - This article boards the appearance and the development of **modern city planning**, through a short historic view, pointing out the Capitalism decisive paper in the cities transformation. This evolution will be board, firstly, in an amplified view to, later, centralizes it in the Brazilian specific case.

In this meaning, it's presented the city planning appearance and development in the urban-industrial age, the Machine Age (1900-1940) commons urban landscapes, the currents and urban movements in the XIX and XX centuries and the principals planning standards of measure adopt in the post war.

In the Brazilian case, this study will be done through a historic periodization in four different moments, that identify the principal planning standards and recognize the social question theoretic-politic circumstances and how the urban is represented in this model.

**Key-words:** modern city planning, capitalism, planning standards, currents and urban movements.

---

## INTRODUÇÃO

A urbanização como processo e a cidade como forma material concreta deste processo marcam profundamente a sociedade contemporânea.

Partindo-se do entendimento que o espaço é construído historicamente, entende-se que a cidade atual representa o resultado processual e cumulativo de todas as

transformações ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações sócio-econômicas estabelecidas em cada momento histórico para atender as necessidades surgidas.

Neste sentido, o capitalismo, especialmente a partir de sua fase industrial (séc. XVIII), é por excelência o modo de produção que provocou fortes transformações na cidade, cada vez mais intensas e rápidas: a

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado e discutido na disciplina Produção da Cidade (Mestrado em Geografia), ministrada pelo prof. Júlio César de Lima Ramires, no primeiro semestre de 2001.

<sup>2</sup> Bolsista CAPES.

passagem da produção artesanal para a predominância da produção industrial representou mudanças efetivas, refletindo-se diretamente sobre a cidade, recebendo reflexos e dando suporte a essas transformações.

Assim, a indústria provoca um impacto sobre o urbano, não tratando-se apenas de um reforço do papel produtivo assumido pela cidade com o capitalismo comercial, visto que ao acentuar este papel, transforma-se a própria cidade.

O processo de urbanização verdadeiramente intenso, culminando numa grande expansão das cidades como forma espacial produzida socialmente, deu-se a partir da industrialização, configurando o que se pode chamar de explosão demográfica, conforme ressalta HARDUEL (1990:101) "*Enquanto a população mundial quadruplica após 1850, a população urbana se multiplica por dez.*"

Este processo é consequência dos progressos técnicos e científicos realizados a partir do fim do século XVIII, possibilitando um aumento da produção geral, concomitantemente aliado a uma intensa mecanização do campo, a qual provocou o

êxodo rural e transformou, mesmo a contragosto, muitos em cidadãos<sup>3</sup>.

Cabe lembrar que neste processo, o crescimento e o surgimento de novas cidades se intensifica; reconhecendo-se várias as funções urbanas: político-administrativas, religiosas, militares, turísticas, portuárias, industriais, etc., sendo que uma cidade pode assumir o destaque em uma ou várias destas funções.

Enfim, o que se denota é que as cidades ganharam fundamental importância a partir do capitalismo industrial por serem o centro do poder político e econômico.

Para lidar com o crescimento das cidades existentes na Europa, observa-se, desde o início, uma preocupação para clarificar a estrutura urbana, no que diz respeito ao centro da cidade, abrindo largas artérias retilíneas, quadriculadas. Na América do Norte, já no final do século XIX, observa-se a multiplicação de edifícios altos, verticalizando o centro da cidade com

<sup>3</sup> Merece ser ressaltado que este processo desencadeou-se na Europa Ocidental, que primeiro reuniu as condições históricas e econômico-sociais para tal (o berço da Revolução Industrial foi a Inglaterra). Depois tal processo foi sendo propagado em várias outras regiões e países do mundo. No caso dos países subdesenvolvidos, especialmente naqueles que foram colonizados pelas potências européias (países da América Latina, Ásia e África), a situação é diferenciada: até meados do século XX, de modo geral, a população que vivia no campo é bem superior à urbana, sendo o setor primário da economia significativamente mais importante que o secundário.

construções de 40 andares ou mais ao passo que nos países europeus esse tipo de verticalização só será permitida a partir de meados do século XX.

Em se falando de centro da cidade, outro fator que merece destaque é o despovoamento do mesmo nas grandes cidades, fato este que generaliza-se a partir da segunda metade do século XX, seja pelo valor do uso do solo que se encarece nas áreas centrais, expulsando a população de menor renda, seja pelo próprio uso, como por exemplo, pela proliferação de escritórios e bancos nestas áreas.

No que diz respeito aos subúrbios, antes da metade do século XX, eles representavam locais de passeio nos quais a burguesia possuía castelos e casas. Contudo, com a explosão demográfica, as aglomerações urbanas que não podem pagar outras áreas, se destinam à eles, havendo proliferação de construções de grandes conjuntos habitacionais, nem sempre de maneira ordenada e racional.

Quanto aos traçados urbanos adotados para a criação ou expansão das cidades, estes seguem principalmente um modelo quadriculado, tanto na América quanto na Europa, podendo surgir poucas diagonais rompendo o ângulo reto do traçado predominante. Encontravam-se alguns traçados em forma de estrela (Detroit), mas

que logo foram abandonados, adotando-se o quadricular. Outro modelo - o linear - uma estrutura em forma de fita que se alonga indefinidamente através dos campos, também foi adotado. Já no século XX, os planos ortogonais e traçados em estrela complexo surgem nas capitais (a exemplo de Nova Deli). Contudo, são os traçados quadriculados leves e funcionais que predominam na maioria dos países.

No que diz respeito aos equipamentos, a partir do século XVIII, surgem, com a evolução das técnicas, cada vez mais novos equipamentos que vão sendo incorporados à paisagem urbana: além dos cemitérios, teatros, bibliotecas, escolas, hospitais, acrescentam-se, aeroportos, ferrovias, auto-estradas, estacionamentos etc.

### **1 - As paisagens urbanas do princípio do século XX**

Especificamente no que se refere às configurações da paisagem urbana das quatro primeiras décadas do século XX, RELPH (1987) coloca que estas vão refletir os avanços tecnológicos e as novas técnicas de produção (aplicação da gestão científica de Taylor), gerando paisagens ditas pelos urbanistas desta época como vulgares, muitas vezes auto-construídas, sem preocupação com a graciosidade, com o estilo, enfim, gerando muito embora uma

certa funcionalidade, ao mesmo tempo, uma poluição visual.

São emaranhados de fios, postes e equipamentos tais como telefones, autos, máquinas de lavar, torradeiras, aspiradores de pó... que cada vez mais alteravam a paisagem urbana, desde, por exemplo, a necessidade de um novo espaço no ambiente da casa - a garagem para guardar o carro -, e no ambiente externo, a necessidade de mais e mais estacionamentos; desde mais tomadas, fios para os novos produtos eletrodomésticos... Enfim, até à própria estrutura da cidade, exigindo cada vez mais rearranjos e locais de compra, venda e reparos para os novos produtos.

Neste sentido, na geração desta nova paisagem urbana, o papel e a importância da gestão científica de Taylor atrelada ao consumo de massa, o qual também não pode ser dissociado da publicidade, é fundamental.

Assim, o estudo de Taylor sobre os tempos e métodos de trabalho, procurando melhores seqüências e ações para obter melhores resultados - a maior produção num menor tempo e ao menor custo -, representou, é claro, uma maior prosperidade para o patrão.

Uma das primeiras realizações em larga escala sobre a gestão científica aconteceu em 1913, na fábrica de automóveis de Henri

Ford, para o modelo Ford T, que reorganizou o processo de produção do planejamento e gestão, gerando uma linha de montagem em série, onde cada trabalhador executava uma função específica.

Um dos primeiros impactos foi o aumento da produtividade com redução dos custos, permitindo ofertar em massa esses produtos bem como baratear o preço final dos mesmos.

Vendo os resultados, logo novas áreas de produção industrial também passaram a aplicar a gestão científica e tiveram conseqüências semelhantes e, na concorrência promovida pela oferta em massa de produtos, a intensa publicidade comercial foi (é) uma arma para conquistar novos consumidores.

É importante não esquecer, por outro lado, que a intensa especialização do trabalho, por melhores resultados produtivos que tenha alcançado, também tornou o trabalhador operário praticamente um apêndice da máquina: mais que separar o planejamento e a gestão da execução do trabalho (os que pensam dos que fazem), aumentou muito a própria divisão do trabalho, cada um executando apenas determinada tarefa específica, quer seja a de apenas bater o martelo no parafuso, perdendo-se a visão e o conhecimento do todo do trabalho, além é

claro de tornar a atividade extremamente repetitiva e estressante<sup>4</sup>.

Decorrente desta nova situação de trabalho, o trabalhador também demonstrou resistência, fato este que levou a melhoria dos salários e diminuição das horas de trabalho. Conforme o exemplo de RELPH (1987), na linha de montagem da Ford, começou a haver um número muito grande de pedidos de dispensa, pois os trabalhadores não estavam satisfeitos com o novo processo, ainda mais com supervisores sempre vigiando e anotando tudo, principalmente fazendo-os concorrer com o próprio relógio. Então, a maneira encontrada de dar uma certa satisfação a este trabalhador foi aumentar os seus rendimentos, permitindo-lhe uma maior capacidade de consumo.

É evidente que a consolidação desse consumo de massa vai alterar a paisagem, visto que a ostentação é uma de suas molas propulsoras: mais e mais pessoas comprando e querendo usufruir e exibir seus novos produtos. Esta ostentação não será mais privilégio apenas das classes mais abastadas, muito embora continue existindo diferenças entre as classes (o automóvel do rico é

diferente do automóvel da classe média e da menos favorecida, mas existem os modelos populares e mesmo os usados, os quais eles conseguem comprar!).

RELPH (1987) em seu texto, chama a atenção para o automóvel como a máquina determinante da configuração da paisagem nas primeiras décadas do século XX: Ele vai influenciar desde a construção de novas ruas para o seu fluxo e uso de determinados materiais (o betão nas ruas, o cimento nas calçadas, a largura e tipos de cruzamentos...); desde o surgimento de novos produtos e necessidades (cada vez mais estacionamentos, medidas para controle de congestionamentos e acidentes, inclusive sinais de tráfego, oferecimento de serviços de abastecimento, reparos, venda...) até mesmo a expansão do comércio e serviços de outros ramos, visto a distância não ser mais um problema, tais como parques turísticos, hotéis, restaurantes, cinemas, trevos, motéis e muitos outros estabelecimentos, com seus produtos e serviços.

O automóvel exerceu também uma enorme influência na própria publicidade e comercialismo, trazendo implicações diretas para a paisagem: uma vez que ele permite uma maior rapidez no trânsito, para que o condutor (e também os demais ocupantes do

---

<sup>4</sup> Essa execução mecânica do trabalho também serviu para aumentar o individualismo e competição entre os próprios trabalhadores, através dos chamados prêmios de produtividade, o que, de certa forma enfraquece a classe de trabalhadores como um todo perante aos patrões.

veículo) pudessem ver e ler as propagandas, tornou-se necessário que estas se tornassem maiores, mais luminosas, proliferando os *outdoors*, painéis, placas e faixas, cada qual querendo ser mais chamativo que o outro e assim gerando uma poluição visual - muita cor, desordem.

Neste sentido, Tunnard e Pushkarev (*apud* RELPH, 1987:80) nos trazem um exemplo bastante concreto a esse respeito, dando uma visão clara desta influência do automóvel na paisagem:

*"Nos princípios dos anos trinta, uma inspeção a uma extensão de 50 Km de estrada, desde Newark a Trenton, em Nova Jérсия, contabilizou 300 bombas de gasolina, 472 painéis, 440 estabelecimentos comerciais e 165 cruzamentos."*

Esta poluição visual e falta de estética muito criticada pelos urbanistas da época se deve ao fato não somente da intensa concorrência publicitária comercial e industrial, como a proliferação de novos equipamentos (emaranhado de fios, postes, automóveis, eletrodomésticos...) e também ao fato de que muitos auto-construíam seus estabelecimentos, especialmente comerciais, dando um aspecto vulgar, sem graciosidade à paisagem urbana.

Este período, marcado pelo aumento da produtividade industrial de massa, configurando um consumo de massa e uma intensa publicidade competitiva, consolida vários ramos industriais, comerciais e de serviços, identificando-se já algumas grandes empresas, as quais começam inclusive a primar por uma certa padronização de sua aparência, o que persiste até a atualidade, a exemplo das companhias petrolíferas e de algumas redes de hotéis e restaurantes.

O que se pode denotar é que a paisagem estava, cada vez mais, subordinada aos interesses do lucro e da satisfação material consumista, dentro de uma lógica capitalista de produção.

## **2 - A gênese do urbanismo moderno**

Pode-se afirmar que com a consolidação da sociedade urbano-industrial e do progresso técnico-científico, permitiu-se a produção e reprodução do sistema sócio-econômico predominante de um lado. Contudo, por outro, gerou e multiplicou os problemas enfrentados em uma cidade: crescimento demográfico, condições de habitação da população operária, os objetos materiais cada vez mais numerosos e complexos e a quantidade crescente de prestações de serviços, questões ambientais e estéticas, entre outros.

Conforme RELPH (1987:51) é neste contexto de problemas que nasce, no início do século XX, o urbanismo moderno, o qual se pretende a ciência dos estabelecimentos humanos. Assim, um número de procedimentos e idéias para melhorar as condições de vida urbana foram reunidos num sistema coerente, denominado por Raymond Unwin de planeamento da cidade.

Este termo, segundo RELPH (1987:51), foi provavelmente criado por Unwin visto que o mesmo não tinha sido utilizado durante muitos anos até que ele o popularizou no seu livro "Planeamento da Cidade na Prática", publicado em 1909. Assim,

*De início, o planeamento da cidade foi concebido como meio de oferecer grandes soluções a todos os problemas urbanos, ou pela reconstrução radical para embelezamento da cidade ou pela construção de cidades-jardins completamente novas (RELPH ,1987:51).*

RELPH (1987) também faz questão de salientar que, antes mesmo de surgir o planeamento moderno, surgiram formas de reações contra os problemas enfrentados na cidade industrial, com destaque para:

➤ A determinação dos padrões de construção: os quais pretendiam

melhorar o desenho e o traçado das habitações, porém provocaram a construção monótona de filas de casas idênticas, sem áreas verdes e escolas.

➤ Os arranjos pitorescos da cidade: os quais primavam a revitalização do gótico na arquitetura, dando importância às fachadas, visando tentar diminuir a fealdade da cidade industrial.

➤ A reorganização de Paris por Haussman (séc. XIX): planejou as avenidas largas (que serviam tanto para melhorar o fluxo do tráfego como para o alinhamento rápido de soldados em caso de revolta popular); os *boulevards* e principais parques urbanos; também deu importância às fachadas góticas. Instalou outros equipamentos: rede de esgoto, distribuição de água e gás, mercados, feiras, colégios, prisões, etc. As grandes obras também serviram para expulsar a população de classe baixa das áreas centrais.

➤ As cidades industriais modelo (séc. XIX): fundadas por industriais filantropos para atender seus empregados. Tinham áreas separadas para casas, um parque, uma arcada central para lojas, uma biblioteca, um teatro e um circuito ferroviário para servir as fábricas da periferia (ex de Pulman, em Ilinóis, entre 1881-85).

Assim, a partir do contexto dos problemas enfrentados na cidade industrial e das formas de reação aos mesmos, uma série de pensadores elaboram modelos para tentar encontrar uma ordem, uma solução para estes problemas.

Neste sentido, apresenta-se a seguir, no quadro 1, as principais correntes urbanistas dos séculos XIX e XX, com seus teóricos e características mais notáveis, baseado nas informações fornecidas por HARDUEL (1990) e RELPH (1987).

Na América do Norte ocorre também o movimento chamado de Cidade Bela, durante os primeiros 15 anos do século XX, extinguindo-se gradualmente nos próximos 15 anos, sendo seu principal pensador Daniel Burnham. O seu objetivo era o embelezamento, conseguido através do realinhamento das ruas, transformando-as em avenidas largas, longas e arborizadas, destinadas a serviços públicos tais como edifícios governamentais, teatros, bibliotecas, museus...com estátuas e fontes em estilo renascentista clássico e com linhas uniformes.

O plano de Burnham para Chicago (1909), embora apenas parcialmente posto em prática, foi além desta proposta inicial de uma Cidade Bela, constituindo-se

mesmo no primeiro Plano Diretor de uma cidade. Definiu detalhadamente como esta seria num determinado ponto do futuro, estabelecendo objetivos para qual o seu desenvolvimento poderia caminhar e, assim, constituiu-se numa prática que se generalizaria, conforme RELPH (1987: 55-56) salienta:

*A tentativa de racionalizar as transformações na forma urbana por este meio tornou-se, posteriormente generalizada e quase todas as cidades devem agora ter um plano diretor qualquer, embora desde aproximadamente 1950 estes tenham sido tratados mais como linhas diretrizes do que como resultados finais para os quais o desenvolvimento deva ser orientado.*

E o autor prossegue afirmando, ainda, que:

*Na prática, claro que os planos diretores estabelecem metas que rapidamente são ultrapassadas, devido as transformações sociais e tecnológicas, e que, de qualquer modo, só podiam ser inteiramente realizados por métodos totalitários. (RELPH, 1987: 56).*

**QUADRO 1 - AS PRINCIPAIS CORRENTES DO URBANISMO NOS SÉCULOS XIX E XX**

CORRENTES	PENSADORES	CARACTERÍSTICAS
<u>Humanista</u>	Pugin, Ruskin, Morris, Geddes, Munford, Howard, UnWin  (europeu)	É anti-industrialista, a favor da cidade do passado, sobretudo no que se refere à sua arquitetura e cultura. Destaque para o projeto da <u>cidade-jardim</u> de Howard (1898), que procura reunir as vantagens da cidade e do campo. Nela o urbano compreende no centro, um espaço comercial e administrativo, depois uma zona anular destinada às habitações, cada uma provida de seu jardim, enfim uma zona industrial na periferia. Haveria avenidas largas e arborizadas que conduziram a um parque central; utilizava-se interseções em T em vez de cruzamentos para diminuir acidentes. Prezava uma vida comunal e autônoma porque localizadas a uma distância das cidades existentes, numa área de cerca de 6.000 acres, sendo que 5 mil seriam destinados para cultivo (uma espécie de cinturão verde de entorno) e os outros mil acres destinados à cidade propriamente. Para tanto haveria um controle rigoroso sobre os serviços e n.º de habitantes: o futuro crescimento - somente até 32 mil hab. - levaria à construção de uma nova cidade-jardim. Era como uma cooperativa; ao longo do tempo os habitantes poderiam se tornar proprietários do solo, não o sendo das casas e empresas.
<u>Naturalista</u>	Wright (norte- americano)	Intitulada de <u>Broadacre-city</u> , o projeto <u>não realizado</u> prevê habitações individuais, geralmente baixas, com esporádicos prédios isolados, uma paisagem ampla e democrática. Democrática porque descentralizada, com pequenas quintas, pequenas oficinas para a indústria, pequenas fábricas e escolas e todos podiam ter alguns acres, garantindo o acesso ao mundo natural. Possuía fraca densidade populacional. É anti-industrialista.
<u>Progressista</u>	Toni Garnier,  Le Corbusier (europeu)	Apresenta desprezo pela cidade antiga, salvo a conservação de alguns monumentos importantes (não sem luta, sem protestos). É obcecada pela modernidade, devendo a paisagem configurar os avanços técnico-científicos em equipamentos e uso de materiais (aeroportos, vidro, concreto, armações...). Fundamenta-se na análise das funções urbanas e acompanhadas por um zoneamento: as funções de habitação, trabalho e lazer são atribuídas à zonas específicas. O imóvel coletivo gigante - blocos de apartamentos e ou escritórios - representa o ideal a ser implantado, com largas avenidas e aumento dos espaços abertos.

Org. por COSTA, Lucemeire S., baseada em HARDUEL (1990) e RELPH (1987)

De modo geral, na análise destes modelos, destacam-se dois pontos, especialmente no que se refere à Cidade-jardim, que merecem ser considerados: de um lado, o ideal utópico de reforma econômico-social primando pela vida comunal e autônoma; e, de outro, a sua efetiva construção na realidade. Denota-se que, embora ela influencie a paisagem moderna, especialmente na Europa, foram apenas os traçados das ruas e a arquitetura que foram copiados do modelo original, não havendo, de fato, implantação das idéias acerca da vida comunal e da autonomia. De acordo com os interesses e planos subsequentes, foram sendo adaptadas as idéias, aproveitando-se o melhor em termos de funcionalidade: na atualidade pode-se observar os subúrbios-jardins, aqueles destinados a classes mais abastadas, com suas áreas residenciais e valorização das áreas verdes.

Frente a estas correntes e movimento apresentados, cabe também identificar que a principal corrente do urbanismo moderno foi a **Progressista**, sendo que em 1933 os arquitetos do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna elaboraram um documento padrão denominado Carta de Atenas, onde colocam suas idéias em forma de doutrina - enfim, quase tudo o que foi construído nos 50 anos posteriores a este documento corresponde, com maior ou

menor fidelidade, aos seus ideais, dando ênfase à higiene, à luz, ao espaço aberto e à água, por isso exigindo construções altas e distantes umas das outras.

Contudo, apesar de ser o predominante, o urbanismo progressista enfrenta críticas, pois, observa-se a proliferação de grandes conjuntos habitacionais, enormes "caixas" com emprego de concreto e outros materiais modernos, desnaturando os espaços, tomando-os muitas vezes desconfortáveis.

Além disto, este modelo progressista provocou um verdadeiro massacre da cidade antiga, destruindo o patrimônio arquitetônico anterior bem como a própria estrutura da cidade antiga (ruas, vilas...). Este fato fez florescer lutas provenientes tanto da opinião pública como de alguns setores governamentais e/ou particulares e algumas conseqüentes medidas para tentar proteger estas paisagens antigas bem como operações para reabilitação das mesmas.

Todavia, RARDUEL (1990:138) assevera:

*As ameaças que pairam sobre a cidade antiga estão longe de ser conjuradas. Todo arsenal de incentivos à renovação, e portanto à demolição, continua em vigor. Comparativamente, as medidas destinadas a incentivar a recuperação são bastante*

*limitadas. O peso dos hábitos e a atração das soluções fáceis conduzem vários administradores e políticos a continuar na direção da destruição e da desfiguração dos bairros antigos.*

### **1.3 - Padrões de medidas de planejamento no Pós-Guerra**

Somente a partir da Segunda Guerra Mundial, viabilizaram-se leis eficazes para concretizar os planos oficiais. Várias das medidas desenvolvidas nas quatro primeiras décadas do século XX, então, tornaram parte dos padrões destes planos, exercendo um efeito considerável na paisagem da cidade. Para RELPH (1987: 62) os mais notáveis são as unidades de vizinhança, o princípio de Radburn e o zoneamento das áreas. Para compreendê-los melhor, apresentam-se, a seguir, cada um destes padrões.

➤ Unidade de vizinhança: foi desenvolvida por Perry para ser aplicado em Nova York; tem sido utilizada como princípio básico da organização das novas cidades, na Europa e na América do Norte. Constitui-se nos princípios básicos: a escola e outras instituições deveriam estar no centro da unidade e o comércio na periferia, de preferência nos cruzamentos de artérias, as quais deveriam ser largas; o seu tamanho deveria ser determinado conforme o n.º

de habitantes (aproximadamente 5 mil hab.) e espaços livres deveriam constituir 10% da área. As críticas são: pode criar "ilhas urbanas" isoladas: os empregos podem faltar e, o princípio de escola no centro se dissolve quando da mudança etária e conseqüente nível de escolaridade da população.

➤ Princípio de Radburn: Radburn (Nova Jérsei) é uma cidade concebida por Stein a partir da reunião de todas as técnicas de planejamento suburbano desenvolvidas desde 1900, seguindo a tradição da cidade-jardim, adaptando-as ao automóvel. Adota princípios de unidade de vizinhança, com super-blocos e áreas de parque, onde existe uma escola, delimitadas por casas, as quais voltam-se para o parque, com vias de separação para peões e automóveis.

➤ Zoneamento das áreas: seu impacto é o maior na paisagem - consiste na prática de localizar diferentes áreas da cidade segundo suas diferentes funções (lazer, trabalho, residência...). Serve para controlar as infrações - direito a ar, a luz solar e organiza a cidade num sistema coerente de zonas de utilização do solo urbano, podendo especificar até a altura máxima das construções, a largura de pátios laterais e fronteiros, os materiais de construção, etc. A crítica é que tem

seu uso como instrumento de segregação para evitar a mudança e a interação social ou para manipular valores das propriedades.

Assim, pode-se afirmar que as idéias dos pensadores foram adaptadas e incorporadas na prática de maneira não pura (não como se apresentavam nas correntes urbanistas e movimento da Cidade Bela), exprimindo-se na paisagem urbana moderna através de cruzamentos em T, ruas largas, zoneamentos, unidades de vizinhança, verticalização intensa, modernidade... Contudo, excluindo-se ao máximo possível qualquer viés de reforma social: a preocupação maior é com a funcionalidade e a reprodução do sistema e não resolver, de fato, suas contradições, especialmente ao nível das desigualdades sócio-econômicas.

Após essa visão geral do desenvolvimento do urbanismo, torna-se mister, também a sua compreensão no caso específico brasileiro, o que será abordado a seguir.

## **2 - A GÊNESE E A EVOLUÇÃO DO URBANISMO NO BRASIL**

RIBEIRO e CARDOSO (1996) identificam os principais padrões de planejamento no Brasil, através de uma periodização histórica em quatro momentos principais, onde reconhecem as conjunturas teórico/políticas

da questão social e como o urbano é representado nestes padrões.

Já de início, os referidos autores apontam que as conjunturas teórico-políticas do nacionalismo (enquanto ideologia populista) e do desenvolvimentismo (como caráter de modernização) são as que se impõem no Brasil como principais no pensamento social, traduzindo-se, não raro, em ações e discursos antiurbanos, eximindo do urbano a questão social.

Apresenta-se, então o desenvolvimento do urbanismo de acordo com a periodização histórica estabelecida pelos autores citados:

### **A Primeira República (1880 - 1930)**

Este período é marcado pela herança escravista, com forte conotação racista<sup>5</sup> e pelo predomínio do ruralismo, o qual projeta no campo as bases fundamentais para a constituição da nação. Aliás, para que esta se constitua, ela deve ser "branqueada", daí o incentivo às migrações não poder ser visto apenas como para atender as necessidades advindas com a expansão do setor cafeeiro.

As oligarquias rurais vêem a população das cidades como "classes perigosas" e a cidade propriamente dita como o lugar da desordem

---

<sup>5</sup> O racismo é tão conotativo que nem fala-se em povo ao referir-se à nação, fala-se em classe agrícola, classe comercial... mas não em nação brasileira.

social e política, tendo-se, portanto, caráter antiurbanista..

Todavia, com o desenvolvimento da cultura cafeeira e o incremento do comércio internacional, a década de 1920 foi marcada pela necessidade de se introduzir o urbanismo no Brasil, visto as oligarquias passarem a atuar na cidade - a ter nela a referência para o comércio internacional.

Neste contexto, as intervenções urbanas voltam-se para reformas que tentam tirar da cidade toda a associação ao índio e ao negro, ao antigo e ao atrasado, enfim, procuram identificar-se com o modelo europeu, tido como "civilizado", tirando do centro, das vistas - especialmente do estrangeiro -, a população das classes baixas. A reforma modernizadora, então, cria uma cidade para "inglês ver": bela, higiênica, um espaço público para elites, mas fortemente excludente.

Assim, neste período, as intervenções são marcadas pelo higienismo, especialmente no trato da contenção às epidemias, pelo embelezamento e pela forte exclusão social.

### **O período Vargas (1930 - 1950)**

Trata-se de um governo populista, o qual já começa a considerar a pobreza como obstáculo à modernização. Daí, busca conter os conflitos sociais através de políticas

sociais, como a previdenciária e o plano de habitação popular.

Também possui caráter antiurbanista visto este período ainda ser marcado pelas fortes oligarquias rurais regionais. A "Marcha para o Oeste" representa bem este poder das oligarquias, uma vez que, ao se promover a ocupação do vazio, deixou intactas as relações de propriedade no campo já existentes.

De outro lado, esta "Marcha para o Oeste" também serviu para criar uma "válvula de escape" para as tensões e conflitos sociais já existentes nas grandes cidades, pois representou um forte apelo ao nacionalismo, no sentido de povoamento e ocupação do território nacional.

Nota-se que, apesar de começar a se pensar as questões sociais em termos de papel do Estado quanto à habitação e previdência social, o urbano, em si, ainda não é pensado. O que há é uma visão da oligarquia rural, mesmo na condução do processo de urbanização da "Marcha para o Oeste", com importação de modelos de planejamento urbano, os quais eram adaptados e aplicados em reformas pontuais, continuando-se o destaque para o higienismo/funcionalista, valorizando o embelezamento, a monumentalidade e o controle social intervencionista, a exemplo dos planos

diretores das cidades do Rio de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba, São Paulo e Recife.

### **A Era desenvolvimentista (1950 - ...)**

Esse período é marcado por uma modernização acelerada, baseada na internacionalização da economia (abertura ao capital externo, adquirindo volumosas dívidas). A economia é o próprio eixo dos projetos nacionais.

Concomitante a industrialização e mecanização do campo, a urbanização se intensifica: ocorre um inchaço das grandes cidades, com migrações desordenadas, aumento das tensões e conflitos urbanos - de um lado os que conseguiram se integrar ao sistema e, de outro, os marginalizados. O projeto de constituição nacional começa, então, a valorizar a perspectiva do urbano-industrial, fruto da modernização acelerada.

Observa-se, contudo, que a modernização empreendida se fez "conservadora" pois manteve e mesmo acirrou as desigualdades sócio-econômicas, conduzindo a uma agudização dos problemas sociais na cidade (e também no campo), começando a colocar em xeque a própria estabilidade do sistema, discutindo os benefícios gerados pela ação do Estado. Daí, logo veio a intervenção através do golpe militar para controlar tal situação.

Nesse período, o urbano passa a ser realmente tematizado, a princípio, como problema econômico a ser enfrentado pela política desenvolvimentista. Assim, o nacionalismo e a modernização referem-se ao social como uma questão do próprio desenvolvimento.

Na medida que a urbanização passa a ser um elemento da modernização, o urbanismo passa a servir como um instrumento fundamental no diagnóstico sobre os problemas urbanos, adotando, além do padrão higiênico/funcionalista (o qual se requalifica na Carta de Atenas com a concepção de cidade da era da máquina), outros modelos, como os que se seguem.

- Tecno-burocratismo desenvolvimentista: padrão marcado pela importação de idéias de racionalidade administrativa, o qual introduz uma tecnificação dos problemas urbanos e uma conseqüente e suposta "despolitização" dos mesmos. Trata-se de procurar gerir com eficiência a cidade real, sendo a modernização e a centralização administrativa os objetivos fundamentais da ação das políticas urbanas, constituindo-se a idéia de um sistema nacional de planejamento.
- Humanismo lebreiano: padrão desenvolvido pela influência do padre Lebrez nos círculos católicos progressistas dos anos 50. Dá ênfase à

questão social. O objeto da intervenção deve ser a conscientização e a humanização da sociedade, devendo-se conhecer as condições de vida do povo para reequilibrar com a racionalidade técnica.

➤ Reforma urbana modernizadora: trata-se de um diagnóstico dos problemas urbanos e habitacionais, com ênfase na habitação, devendo-se intervir no espaço nacional através de políticas centralizadoras, racionalizadoras e redistributivas. É uma proposta da esquerda política, em especial do Partido Comunista.

➤ Reforma urbana redistributiva: este padrão emerge em meados dos anos 80, em torno das discussões acerca da nova Constituinte do Brasil, em pleno processo de abertura democrática, sendo a exclusão social e política das camadas populares o seu diagnóstico. Assim, o objeto da intervenção deve ser a propriedade privada da terra, o uso do solo urbano e a participação da sociedade civil na gestão da cidade. Embora coloque como eixo a produção de novos direitos sociais, suas repercussões não se limitam ao campo jurídico, especialmente, no que concerne à força política dos movimentos populares organizados e na sua luta para

participar da gestão administrativa da cidade.

### **O novo padrão fundamentado no neoliberalismo e na questão ambiental**

Concomitantemente, no final do século XX para cá, um novo padrão também coexiste: o urbano passa a ter dois novos elementos no seu repensar - trata-se do neoliberalismo e da questão ambiental (ecológica), que surge mesmo como um novo paradigma.

As diferenças básicas entre os paradigmas, conforme RIBEIRO e CARDOSO (1996: 72-73) são as seguintes:

*(1) A ordem do social deixa de ser a base da legitimidade de discursos, sendo substituída pelo tema do ambiente, que incorporaria as idéias de participação, autonomia local e desregulamentação.*

*(2) A sociedade deixa de ser vista como objeto da ação, substituída pela caracterização da Natureza como sistema global, onde os homens são incluídos.*

*(3) O Estado Nacional deixa de ser a escala da formação das identidades coletivas e da constituição de instituições garantidoras dos direitos e deveres*

*inerentes a essas entidades. O planeta e o nível do local passam a ser os novos territórios da ação coletiva.*

Assim como as demais, estas idéias também vêm sendo desenvolvidas no Brasil, a partir de influências externas, no âmbito mundial, especialmente pela mediação das instituições de ajuda financeira e fomento à pesquisa. Daí não ser difícil estabelecer a ligação questão ambiental e neoliberalismo, redefinindo o papel do estado e trazendo nova legitimidade ao mercado internacional.

### 3 - À GUIA DE CONCLUSÃO

A consolidação da sociedade urbano-industrial e do progresso técnico-científico, permitiu a produção e reprodução do sistema sócio-econômico predominante. Contudo, por outro lado, gerou e multiplicou os problemas enfrentados em uma cidade: intenso crescimento demográfico, condições de habitação da população operária, os objetos materiais cada vez mais numerosos e complexos, a quantidade crescente de prestações de serviços, esgotamento nervoso dos habitantes, problemas de circulação e abastecimento, questões ambientais e estéticas, dentre outros.

Neste contexto de problemas nasceu, no início do século XX, o urbanismo moderno, o qual se pretende a ciência dos

estabelecimentos humanos: uma série de pensadores elaboraram modelos para tentar encontrar uma ordem, uma solução para estes problemas.

De modo geral, na análise dos modelos apresentados, destacaram-se dois pontos que merecem ser considerados: de um lado, o ideal utópico de reforma econômico-social dos primeiros pensadores e, de outro, a sua efetiva construção na realidade. Denota-se que, embora estes modelos influenciem a paisagem moderna, foram mais os traçados das ruas e a arquitetura que foram copiados do modelo original, não havendo, de fato, implantação das idéias acerca de reformas sociais. Pelo contrário, tais adaptações privilegiaram a exclusão social.

Assim, os resultados do urbanismo moderno nas paisagens urbanas são notáveis na atualidade - intensa verticalização, uso de materiais modernos, ruas largas, interseções em T, zoneamentos, embelezamento... -, especialmente configurados através de seu modelo predominante, o progressista.

Pode-se depreender, também, que de acordo com os interesses e planos subsequentes, foram sendo adaptadas as idéias, aproveitando-se o melhor em termos de funcionalidade de cada uma.

O que parece realmente é que primam-se os interesses de acumulação e reprodução do

capital - de garantir a funcionalidade do sistema -, permitindo-se, inclusive, a verdadeira destruição da cidade antiga (salvo, não sem luta, a preservação de alguns resquícios), em detrimento das questões sociais.

No entanto, ainda resta uma luz no fim do túnel, visto que a mesma estrutura político-social e econômica dominante também cria a sua reação: a contradição existe. E é justamente aí, por meio de uma sociedade civil organizada através de vários movimentos populares, seja ao nível da atuação junto a associações de moradores, a partidos políticos, a igrejas... Enfim, é no seu engatinhar cheio de tropeços e barreiras que ela pode ir tomando forças e conscientizando-se politicamente, cada vez mais, nessa luta e fazer-se ouvir, em busca de uma gestão participativa, fazendo ouvir e, quiçá, valer os desejos e apelos sociais na questão do urbano: de sua administração e planejamento.

## REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

RARDUEL, Jean-Louis. O urbanismo da era industrial. *In:* \_\_\_\_\_. **História do urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990. p. 101-148.

RELPH, Edward. A invenção do planejamento urbano moderno: 1890-1940.

*In:* \_\_\_\_\_. **A paisagem urbana moderna**. Lisboa: Edições 70, 1987. p. 51-72.

RELPH, Edward. As paisagens comuns da primeira idade da máquina: 1900-1940. *In:* \_\_\_\_\_. **A paisagem urbana moderna**. Lisboa: Edições 70, 1987. p. 73-90.

RIBEIRO, Luis Cesar de Q. e CARDOSO, Lúcio Adauto. Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil. *In:* RIBEIRO, Luis Cesar de Q. e PECHMAN, Robert (Orgs). **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p.53-78.