2012.1 25

[CADERNOS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO]

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

CIDADE, DESEJO E REJEIÇÃO.

1º AUTOR

MAGALHÃES, Sérgio Magalhães; Doutor em Urbanismo pela UFRJ; Docente no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (Prourb); Faculdade de Arquitetura e Urbanismo; Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ); Rio de Janeiro; Brasil; sfmagalhaes@hotmail.com

Resumo

A ideia da cidade como instância pública se opõe à cidade como instância à sua dimensão privada, modelo difundido por empreendimentos isolados, e pela dispersão e fragmentação contemporâneas. Tal compreensão representa uma rejeição à cidade, levando, no limite, à anticidade. Na modernidade predomina a visão hegemônica onde o Planejamento é o instrumento de condução da cidade ordenada, regulada — lugar de um futuro promissor. róseo. A definição de volumes a partir do lote, valorizando o edifício autônomo, solto no lote, com o regime de "desenho por indicadores" transfere parte da forma urbana para a instância privada. Políticas de integração urbanístico-social de assentamentos populares reforçam a noção de cidade como instância pública. Ao reconhecer as preexistências urbanísticas e ambientais, elas potencializam os esforços que famílias pobres realizaram na concretização de seu desejo de cidade.

Palavras-chave: cidade contemporânea; instância publica; preexistências urbanísticas e ambientais; assentamentos populares; desejo de cidade.

ABSTRACT

The idea of city as a public instance opposes itself from city as private instance, which is a widespread model for isolated projects, dispersion and fragmentation that occurs nowadays. This understanding represents a *rejection to the city*, creating at most an anti-city. In modernity prevails a hegemonic vision where Planning is the instrument of a city being conducted in orderly, regulated fashion – place of a heavenly future. The definition

of volume based on lot, giving value to a standalone building loose in the lot, within the scheme of "drawing by indicators", transfers part of the urban form to the private instance. Urban-social integration policies for low cost settlements reinforce the notion of city as public instance. Recognizing pre-existing urban and environmental design leverage the efforts made by low-income families in achieving their *city desire*.

Keywords: contemporary city; public instance; pre-existing urban and environmental design; popular settlements; city of desire.

Resumen

La idea de la ciudad como instancia pública se opone a la ciudad como modelo de instancia privada, muy extendida para proyectos aislados, la dispersión y la fragmentación que se produce hoy en día. Este entendimiento representa un rechazo de la ciudad, lo que lleva, en última instancia, la anticidade. En la modernidad prevalece la visión hegemónica donde la planificación es el instrumento de la ciudad de conducción ordenada regulada, - en lugar del futuro color de rosa. La definición de volúmenes de la parcela, valorando el edificio independiente, "flojo del lote", con el esquema de "basándose en indicadores", transfiere parte de la forma urbana de la instancia privada. Las políticas de integración de los asentamientos precarios parecen reforzar la idea de la ciudad como instancia pública. Reconociendo la planificación preexistencias y ambiental, aprovechar los esfuerzos realizados en la consecución de las familias pobres su deseo para la ciudad.

Palabras clave: ciudad contemporánea, instancia pública, la planificación preexistencias y ambiental; asentamientos precarios; ciudad de deseo.

2012.1 27 [CADERNOS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO]
http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

CIDADE, DESEJO E REJEIÇÃO[1]

1 INTRODUÇÃO

A cidade da Modernidade se configurou a partir da Revolução Industrial e tornou-se complexa não apenas pelo tamanho territorial e demográfico, nunca antes alcançado, mas pelas exigências de infraestrutura e de serviços públicos — ainda crescentes. A articulação entre as diversas exigências, incluindo a conformação volumétrica das edificações, passou a ser uma atribuição do Estado. Ao longo do século XX, aos poucos se generaliza e se consolida a ideia da cidade como instância pública.

O período de mudança do milênio vê, contraditoriamente, a expansão de modelos urbanísticos e de ocupação territorial que se opõem à *condição urbana* da cidade contemporânea — de certo modo conduzindo ao retorno da cidade à instância privada. Pode-se dizer que tal compreensão representa uma *rejeição à cidade*, levando, no limite, à anticidade.

Políticas de integração urbanístico-social de assentamentos populares reforçam a noção de cidade como instância pública. Ao reconhecer as preexistências urbanísticas e ambientais, elas potencializam os esforços que famílias pobres realizaram na concretização de seu *desejo de cidade*.

[1] Uma versão modificada deste artigo foi apresentado no Semininário Internacional Museu Vale – Se essa rua fosse minha. Sobre desejos e Cidades em marco de 2012, em Vitória, Espírito Santo., e está publicado no livro de mesmo título. As ideias deste artigo foram objeto da Aula Inaugural conferida pelo autor no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo realizada em 10 de agosto de 2011.

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

2 INSTÂNCIA PÚBLICA

Importantes autores como Pierre Pinon (2002) e Leonardo Benévolo (2003) consideram que a cidade configurou-se como instância pública a partir das Grandes Obras dirigidas pelo barão Haussmann para a cidade de Paris, no alvorecer da segunda metade do século XIX (1853-1870). Até então, a cidade seria uma construção que resultava de interesses específicos, de setores ou estamentos. A capital francesa teria sido a primeira grande experiência da assunção do Estado como definidor do espaço e da forma urbana para o conjunto da cidade. A implantação das novas infraestruturas, dos caminhos de ferro às redes sanitárias, bem como a definição volumétrica das edificações, tudo tornou-se atribuição público-estatal. Inaugura-se a cidade da Modernidade.

Todas as cidades passaram a ser configuradas com a legitimidade do Estado como *desenhador urbano*, desde a cidade conservadora, que preserva (ou promove) contradições sociais, até a cidade da igualdade, que os modernistas vieram a aspirar em seus desenhos da idealização.

Nesse amplo espectro, por quase dois séculos vigorou a noção de que o futuro seria um lugar necessariamente róseo, onde se estabeleceria a felicidade perene. A confiança nesse futuro estabeleceu a base ética sobre a qual se estruturou o projeto moderno de ruptura com a cidade existente.

Tal foi o fundamento da ação urbanística que estimulou os arquitetos modernos a buscarem o desenho da nova cidade, a cidade ideal, base para a construção da nova sociedade.

A mesma fundamentação apoiou a ação urbanística nas cidades herdadas. Com o primado da “fabricação da cidade como instância pública”, a cidade requeria ser programada. O Planejamento é valorizado como instrumento condutor da transição entre a realidade conspícua herdada e a realidade da nova sociedade. Na visão hegemônica desse período, o Planejamento é o instrumento de condução à cidade ordenada, regulada — lugar do futuro róseo.

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

A tônica do urbanismo desde o século XIX foi a idealização da forma da cidade (seja nova, seja herdada) e a composição de instrumentos projetuais e legais que conduzissem à sua concretização.

Haussmann construiu a moderna metrópole parisiense com a concepção do conjunto plenamente definido, no traçado e nos volumes. Ildefonso Cerdà, em seu plano para Barcelona (1859), concebe a cidade moderna em um tramado igualitário, racionalmente distribuídos os equipamentos e os serviços, totalmente definidas suas volumetrias e localizações. Alfred Agache (1930) formula um Plano Diretor para o Rio de Janeiro em 1929 onde a cidade se encontra perfeitamente desenhada, nos espaços, nos edifícios, nos grandes arranjos monumentais. Lucio Costa concebe Brasília integralmente (1957), até no detalhe da numeração das edificações, cidade-capital que vinte anos depois de inaugurada é tombada pelo Patrimônio Nacional.

Com as variedades possíveis, o Estado detém o poder de dizer como será a cidade. É ele quem tem a legitimidade de projetar o que será mais conveniente para o conjunto social, definindo espaços coletivos e volumetrias, sistemas de mobilidade e de infraestrutura.

A legitimidade de o poder público definir a forma urbana não é contestada em nossa sociedade. Ao contrário, está firmemente assente nos estatutos reconhecidos amplamente.

2.1 HÁ EXCEÇÕES

Embora tenha havido pleno acordo quanto às responsabilidades assumidas pelo Estado no âmbito da promoção urbana, no Brasil, ao longo de todo o século XX, os limites consensuados para o exercício desse poder foram bastante elásticos.

Tal elasticidade parece ter sido invocada quando a ideia de definição dos volumes segundo a composição do espaço público foi substituída pela ideia de definição dos volumes segundo as condições do lote.

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

A primeira ideia, definir volumes construídos em composição com o espaço público, pode ser exemplificada nos casos típicos de Copacabana e do Castelo, ambos no Rio. O *continuum construído*, com edifícios justapostos e de mesma altura, era a característica morfológica dessas ordenações urbanísticas e dos espaços públicos.

A segunda ideia, definir volumes a partir do lote, parece ser hegemônica nas cidades brasileiras a partir dos anos 1970. Por razões diversas, inclusive de natureza doutrinária no âmbito da arquitetura, desejou-se valorizar o edifício autônomo, livre de seus confrontantes, solto no lote. Adotou-se o regime de "desenho por indicadores": taxas de ocupação, índices de aproveitamento do terreno, afastamentos, entre outros, o que, na prática, conduziu a que o volume da edificação passasse a ser majoritariamente resultado de instância privada. Conforme o tamanho do lote — ou dos lotes a remembrar —, a edificação assumiria formas distintas. Ou seja, a composição de parte considerável da forma urbana foi transferida para a instância privada.

2.2 A IMAGEM NÃO É PLANEJADA

Talvez a cidade de Nova York seja a melhor evidência desse regime. Com seu desenho urbano definido em 1811, a forma urbana nova-iorquina é apoiada no traçado das ruas, mas é efetivamente construída pelas possibilidades dos grandes edifícios.

Enquanto a tecnologia construtiva hegemônica era a vernacular, a forma da cidade era previsível, composta entre o traçado e os edifícios, regulados pelo regime fundiário. Mas quando a tecnologia construtiva permite o edifício alto, e, depois, o arranha-céu, há um protagonismo dessas construções na definição da imagem ambiental de Nova York. Nesse sentido, a cidade se expressa simbolicamente em grande medida como resultado do desenho na instância privada.

Não obstante, é indissociável desse quadro semiológico a complexa rede de infraestrutura que dá condições à ilha de Manhattan de se configurar como núcleo da metrópole e como expressão do tempo. E tal rede é uma produção pública.

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

Assim, em Nova York, há um encontro entre as instâncias pública e privada para a definição de sua forma urbana, o que resulta em experiência diversa daquela de Paris, onde, desde Haussmann, a cidade é produto da instância pública, seja na concepção do espaço público, seja na definição dos volumes componentes da imagem ambiental.

Nas cidades que seguem o modelo nova-iorquino[2], o volume e o lugar edificados são escolhas individuais, não são atributos da ordenação pública, do Planejamento.

Isto é, a forma urbana, a composição do espaço público, bem como a definição dos elementos que influem para a formação da identidade coletiva são em grande medida compartilhados entre a instância pública e a instância privada.

3 INSTÂNCIA PRIVADA

O sistema urbano brasileiro, que hoje abriga 170 milhões de pessoas, teve um espetacular crescimento a partir de meados do século XX. Nesse momento inicial, já se consolidara a ideia da cidade como instância pública. Os principais municípios já dispunham de Plano Diretor, as concepções quanto à forma urbana estavam elaboradas ou em debate.

Não obstante, razões externas ao urbanismo, mas poderosamente fincadas no âmbito da economia e da política nacionais, determinam o desenho (ou o redesenho) de nossas cidades.

Destacaria duas dessas razões. Primeira, a opção preferencial do governo brasileiro, feita nos anos 1960, pelo transporte urbano no modo rodoviário, em detrimento do transporte sobre trilhos, bondes e trens, então estruturadores das principais cidades. Segunda, a ausência de política habitacional e de financiamento para a moradia popular, o que obrigou às famílias pobres a proverem sua necessidade habitacional na irregularidade, seja em loteamentos, seja em favelas.

[2] "modelo novaiorquino" é dito apenas para simplificação do entendimento, dada a notoriedade do vínculo entre edifício alto/arranha-céu e Nova York.

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

O modo rodoviário, por automóveis e ônibus, sem exigir infraestrutura mais aperfeiçoada do que o simples caminho carroçável, permitiu a ocupação do território segundo a conveniência do interessado. Não seria necessária a prévia participação do poder público para dirigir a expansão do tecido urbano. Desse modo, ante a pressão por habitações, parte significativa da população optou por construir suas moradias segundo seus próprios recursos nas terras mais baratas, isto é, mais distantes, sem infraestrutura e sem serviços — mas acessível pelo menos por ônibus.

Enquanto a cidade oficial incrementava sua regulação, cada vez mais exigente e perfunctória, na suposição de que o seu desenho planejado nos estamentos técnico-burocráticos estava sendo materializado, na prática a cidade se concretizava em dupla vertente, ambas afastadas da instância pública: (i) a produção da cidade *informal* dos loteamentos e favelas; e (ii) a expansão aleatória promovida pelo automóvel e pelo ônibus.

Se considerarmos que a cidade pré-moderna era basicamente produzida pela justaposição dos esforços individuais voltados para a construção da moradia em acordo com as possibilidades de locomoção, sem trâmites coletivos balizadores, então poderíamos dizer que nossas cidades da segunda metade do século XX continuavam sendo erguidas como se permanecêssemos nos tempos anteriores da Modernidade.

Mas há outros elementos que ajudam a compor um quadro de promoção da cidade como instância privada — e, dentre eles, destacaria os condomínios fechados e os *shopping centers*, que adentram o cenário urbano brasileiro nas últimas décadas do século XX.

À medida que a cidade exigia uma crescente publicização dos equipamentos e dos serviços urbanos, e que sua expansão exagerada e em baixa densidade demográfica evidenciava a carência de recursos financeiros para a universalização desses, estratos mais ricos da sociedade buscavam suprir por si e para si próprios o padrão de qualidade que o conjunto não seria capaz de alcançar. O condomínio fechado e o *shopping center*, que pretendem se destacar da cidade justamente para não serem confundidos com o coletivo, inauguram uma vertente, para os ricos, de promoção privada do urbano.

Ambas as tipologias são associadas ao automóvel. É o veículo individual que permite que a localização delas se dê no contrapelo da densidade, ou seja, onde o tecido urbano é menos

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

requisitado. Não dependem do transporte coletivo, que na cidade grande e bem estruturada quanto à mobilidade é um instrumento igualitário.

No Brasil, o condomínio fechado tem sido implantado nas franjas da cidade, onde as terras são mais baratas, permitindo que possa haver uma relativa abundância de território para as moradias. Em Goiânia, capital do Estado de Goiás, uma empresa promotora de condomínios de luxo adquiriu extensa área para além da cidade e implantou alguns condomínios, levando consigo, como brinde para a administração pública, a sede da própria prefeitura, que construiu graciosamente para o erário municipal...

O *shopping center*, na origem norte-americana, também se localizou junto às rodovias, fora da cidade. No Rio, o primeiro e mais bem-sucedido dessa modalidade, o Barrashopping, já completou trinta anos — e ainda é muito precário o acesso para funcionários e vendedores desprovidos de automóvel.

O condomínio fechado e o *shopping* exaltam a especialização de funções urbanas. A multiplicidade e a variedade, tão valorizadas na cidade comum, aqui não são consideradas. O importante para os promotores imobiliários e para os aderentes a tais propostas é a sensação de que o modelo é algo à parte do conjunto.

No condomínio fechado e no *shopping*, há uma explícita rejeição à cidade. Ao, contrário, é a favela uma explicitação de adesão à cidade e à vida urbana.

3.1 ADESÃO À CIDADE

Diferentemente do que alguns pensam, quando supõem que o favelado é inadaptável às exigências da cidade ou que delas não compartilha, a favela é uma expressão do desejo de famílias pobres de inserção na vida moderna e urbana.

Na falta de possibilidades para suprir sua necessidade de moradia no âmbito da cidade regulada, a família constrói na irregularidade. Isto é, evidencia sua decisão de compartilhar a vida coletiva urbana, conseguir o emprego que a sustenta, a escola para

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

que a próxima geração tenha novas perspectivas, a saúde, a interação social. A favela, tal como a cidade antiga, é produzida como instância privada, também na justaposição do esforço individual, sem traçados prévios, sem idealização do futuro construído — mas na conformação que o domínio da tecnologia rudimentar admite.

Na favela o ambiente privado domina o ambiente público. Mas, paradoxalmente, a vida individual se encontra bastante imbricada na vida coletiva.

O espaço público bastante indefinido e, em geral, mal dimensionado para as exigências contemporâneas, não obstante, cumpre papel aglutinador e socializador de razoável expressão. A favela está fechada urbanisticamente pela insuficiência de conexões e, sobretudo, pela ausência de serviços públicos. É um fechamento decorrente, não é um fechamento projetado.

4 PARADOXOS ENTRELAÇADOS

Com o crescimento demográfico brasileiro e a expansão de seu sistema urbano, plenamente destituído de políticas públicas, as áreas informais adquirem relevo e, em muitos casos, passam a compor a maior parte das cidades. Loteamentos e favelas, lugares preferenciais onde as famílias pobres erguem suas moradias, são construídos sem infraestrutura e permanecem por longo prazo sem prestação dos serviços públicos — incluindo o de segurança.

Se o loteamento, seja irregular, seja clandestino, ainda obedece a um desenho prévio, a favela, ao contrário, é a própria ocupação espontânea, sem predefinições espaciais.

O loteamento, com o passar do tempo, adquire aspecto tal que pode ser percebido como parte da cidade formal. E, no limite, passa a sê-lo, desde que receba as infraestruturas e seja regularizada a propriedade. A forma urbana é uma daquelas contempladas na legislação urbanística. Assim, o processo de implantação das infraestruturas confere ao loteamento o *status* de cidade que, na origem, não tinha.

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

Mas com a favela é diferente. A forma urbana da favela é muito distinta daquela regulada. As construções, pobres, de parco acabamento, em ruas de traçado irregular, denunciam um ambiente que se dissocia da cidade ordenada pelas regras urbanísticas da Modernidade. Tal como as antigas cidades antigas, construídas pela justaposição das edificações segundo uma mesma tecnologia, as favelas características em grandes cidades brasileiras, consolidadas por gerações, são resultado do esforço individual, privado, sem a participação pública.

Isto é, enquanto por um século e meio se concebe e se desenvolve a ideia da cidade como instância pública, uma parte maiúscula dessa mesma cidade é construída com o esforço individual, como instância privada.

Mas, na medida em que o processo se consolidou, o embate político se estabeleceu entre os defensores da permanência da favela e os defensores de sua remoção. Quando parcelas significativas e poderosas da sociedade se deram conta de que a favela não se apresentava como assentamento provisório, como "transitória", estabeleceram programas de remoção compulsória. Grandes conjuntos residenciais foram construídos pelo poder público com o objetivo da transferência dos moradores, tal como são exemplares os construídos no Rio de Janeiro na década de 1960.

Mas não foram suficientes o tempo e o dinheiro para a remoção de todas as favelas, antes que a organização política dos próprios favelados e de parte também expressiva da população reagisse — e se opusesse à remoção. As décadas seguintes não tiveram política hegemônica em nenhuma direção. É nos anos 1990, com os programas de urbanização de favelas, tal como o Favela-Bairro, realizado no Rio de Janeiro, e o Projeto Guarapiranga, em São Paulo, que se estabelece um contraponto à remoção. A urbanização das favelas, nesses programas e em outros de mesmo gênero, constitui-se em uma intervenção pública abrangente e integral, de certo modo retomando o critério da construção da cidade como instância pública, tal como, talvez, tenha sido o processo que as cidades antigas europeias experimentaram a partir do século XIX, notadamente com a experiência inovadora de Paris sob Haussmann.

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

5 IMAGEM AMBIENTAL URBANA

Apesar do ímpeto com que emergem no cenário urbano elementos urbanísticos francamente associados à rejeição da cidade, como o rodoviarismo, o condomínio fechado e o *shopping*, é inegável que dois dos principais elementos conformadores da imagem ambiental urbana são resultado da firme adesão à ideia de cidade. Refiro-me aos assentamentos populares e ao edifício alto/arranha-céu.

No espectro urbanístico, assentamentos populares e arranha-céu estão situados simetricamente, na referência à renda, à regulação, ao *status* social, à localização.

Se o arranha-céu impacta a imagem ambiental com alta concentração de carga simbólica em pequeno território, os assentamentos populares têm baixa concentração em larguíssimo território — a maior parte das metrópoles.

Mas, entre os assentamentos populares, a favela tem um regime próprio. Sua carga simbólica é variável segundo o lugar onde se insere no tecido urbano, proporcional à renda do lugar: quanto mais rico o bairro, mais alta é a carga simbólica da favela.

Arranha-céu, assentamento popular ou favela de certa maneira compõem a imagem ambiental urbana à margem das definições do Planejamento. Esses elementos são, na origem, como vimos, construções no âmbito da instância privada.

Não obstante essa origem, os assentamentos populares do tipo loteamento, por sua morfologia baseada na produção vernacular das edificações e do traçado, são passíveis de franca incorporação ao léxico semiológico da cidade regular, uma vez superadas as carências de infraestrutura e de serviços — atribuições do poder público.

Já no caso das favelas é algo diferente. Embora as favelas não sejam homogêneas quanto à forma urbana, prevalece a irregularidade no traçado das áreas públicas e da precariedade das edificações. Assim, intervenções do poder público no sentido de sua urbanização podem fazer que a percepção da favela como integrante da cidade seja bastante ampliada. Esse processo pode se acelerar quando a melhora das edificações passa a ser uma evidência.

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

Ao contrário, no caso do arranha-céu, sua carga semântica somente poderá ser reduzida — ou equilibrada — pela multiplicação de outros indivíduos tão ou mais destacados do que o próprio. Ou seja, é decrescente no tempo a partir de novas ações no âmbito da instância privada.

6 INTEGRADA OU FRAGMENTADA?

Na virada do milênio temos experiência de grandes cidades brasileiras que se aproximam de constituir-se hegemonicamente em instância pública. Pelas duas vertentes, a da cidade regulada e legal e a da cidade informal, parecem querer ajustar-se as realidades urbanas nas metrópoles brasileiras.

Mas também é na virada do milênio que, paradoxalmente, parece emergir um outro movimento em oposição.

A exacerbação do rodoviarismo, que acelera a expansão em baixa densidade das manchas urbanas, a reiteração dos modelos de condomínios fechados e de *shopping centers* até mesmo em cidades médias, bem como a crescente rejeição à urbanização de favelas (isto é, a rejeição à incorporação da favela à instância pública da cidade) parecem indicar um fortalecimento do modelo de produção da cidade como instância privada.

Nessa mesma direção se encontra a inapetência do Estado em exercer seu dever de orientar a configuração urbana, abrindo mão em favor de maior renda na venda de índices de construção, independentemente da qualidade do ambiente urbano a ser produzido.

No âmbito arquitetônico, reconhece-se, igualmente, uma exaltação extemporânea da obra ímpar, do edifício autônomo do seu entorno.

A comprovar-se nas principais publicações do gênero, destacam-se imagens edilícias destituídas de contexto. Edificações que buscam a si próprias como exemplares magníficos de expressões puramente autorais. Por certo, há um encantamento com os modelos

http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau ISSN 1809-4120

traçados no âmbito das "estrelas arquitetônicas" do Primeiro Mundo, que constituem grande apelo midiático e, *pour cause*, de grande repercussão entre os arquitetos em geral.

Mesmo quando se trata de programas de urbanização de favelas, em que a ênfase será na busca de soluções que garantam a implantação das condições de contemporaneidade no interior dos assentamentos, verifica-se que esforços importantes são destinados meramente à produção edilícia com gênese *estrelar*. E, em consequência, que buscam se impor autoritariamente sobre um tecido urbano delicado, miúdo, definido na precariedade e na poupança cotidiana dos fundadores do lugar.

É uma arquitetura em oposição ao seu próprio chamado.

É com essa atitude projetual que se estabelece um conflito de conceitos, tanto para o programa de urbanização ao qual a arquitetura está sendo demandada, quanto para a própria sociedade demandante, que fica, talvez auspiciosamente, atenta a uma possível reversão de políticas, em benefício da plena remoção do assentamento.

Sim, essa contradição entre urbanizar em reconhecimento das preexistências da precariedade, para dotar-lhes de contemporaneidade essencial, e, simultaneamente, demonstrar os valores supostamente superiores da grande arte estabelece um patamar para o debate mais franco sobre os próprios rumos da cidade.

REFERÊNCIAS

AGACHE, Alfred. **Cidade do Rio de Janeiro**: remodelação, extensão e embelezamento, 1926-1930. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 3ª edição/2ª reimpressão em 2003 (ed. Orig. Storia dela Città. Bari/Roma: Laterza & Figli).

COSTA, Lúcio. Plano Piloto para Urbanização da Baixada Compreendida entre a Barra de Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. Rio de Janeiro: Agência Jornalística Image Ltda., 1969. (folheto da Memória do projeto)

PINON, Pierre. **Atlas de Paris Haussmannien**. Paris: Editions Parigramme, 2002.