



DA ANATOMIA DO DISCURSO URBANÍSTICO, (TAKE TWO)

De como algumas cidades optaram por transportar subterraneamente - I

Diz-se que, mesmo nas cidades onde a substância edificada se substituiu completamente, mas que permaneceram as tipologias das parcelas da propriedade e do solo e a estrutura dos espaços públicos, a cidade em grande medida ainda é a mesma.

Mário Duque
hoje@macau.ctm.net

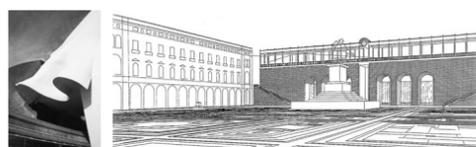
A introdução dos transportes urbanos sobre carris determinaram a génese de dois modelos e duas gerações de cidade ideal.

O primeiro remonta aos primórdios das máquinas, quando os novos dispositivos tecnológicos eram incorporadas nos elementos da arquitectura, como se lá pertencessem, e como se lá sempre tivessem existido. Isto porque se acreditava que havia um sentido universal na disciplina do espaço e que a arquitectura, munida de modelos civilizacionais consolidados a que se chamam "clássicos", estaria em capacidade resolver qualquer realidade espacial e urbanística emergente.

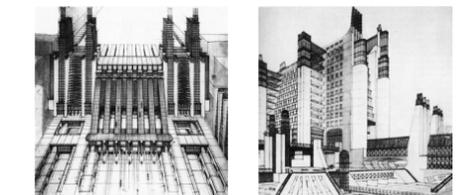


Isso aconteceu à escala das cidades, de entre as quais Berlim e Budapeste são bons exemplos, e também aconteceu à escala dos dispositivos e aparelhos utilitários.

Não é de todo estranha a memória de edifícios que servem de pódio a vias ferroviárias, de estações de metropolitano em salões abobadados, cenas pictóricas urbanas com percursos ferroviários que bordejam praças sobranceiramente, ou mesmo, meros dispositivos como um terminal de telegrafo montados sobre um pedestal arquitectónico.



O outro modelo é o da ficção visionária, da cidade do futuro, que naturalmente não inclui as preexistências que conhecemos das cidades (as ruas, as praças e as tipologias tradicionais dos edifícios), porque se acreditava que o mundo nunca mais seria como foi, onde as redes de serviços, tais como comunicações e canalizações de abastecimentos e de efluentes, e principalmente os transportes automáticos de passageiros, passariam a ter um desempenho autónomo e exposto no funcionamento dessas cidades, conferindo à cidade a expressão de um "organismo" com um "sistema circulatório" tecnológico.



Mas na realidade, podendo ter sido tudo isso a imagem da cidade no futuro, no limite tudo isso acabou por não corresponder ao prognóstico porque para a primeira visão os espaços necessários simplesmente não estão disponíveis e, para a segunda visão, muito da nossa vida ainda é como é, e persiste, o mesmo é dizer, da vida das cidades.

Em verdade a ficção vislumbrava que em 1999 já existisse uma população civil a residir na Lua. Na realidade em 2007 só transportamos magnatas ao espaço, e apenas para seu capricho.

Por outro lado, as ficções visionárias conhecidas, que concorrem para o mesmo sentido de cidade como organismo, já divergiram em total oposição consoante essa visão é no sentido das cidades poderem desenvolver uma nova lógica harmónica de relação, uma espécie de novo DNA, ou, pelo contrário, poderem tornar-se em organismos mutantes, autónomos e anómalos, onde algo de errado tomou conta dos seus genes e tudo está para além do que é já possível controlar, planear ou gerir.



A primeira visão corresponde à ideia de Brave New World e a segunda à ideia de Metropolis ou de Blade Runner.



Para o primeiro caso concorre um sentido químico e cinematográfico de que o futuro seria uma eterna sala de visitas onde vivem humanos entediados. Para o segundo caso concorre a ideia expressionista e igualmente cinematográfica de uma realidade tendencialmente imperfeita, senão corrupta, mera contingência das imperfeições resultantes da interacção entre os humanos, mas também onde acaba por se revelar, de entre esse caos, a riqueza e o relevo do tecido humano.

Como se a cidade fosse um eterno laboratório da condição humana onde os humanos podem revelar aspectos sublimes de uma realidade manifestamente imperfeita, mas também onde sucumbem por via da sua própria condição e onde nem sempre está disponível o sentido literário do poeta, sequer toca em fundo o violoncelo de Fan Zong-Pei, ou uma indústria cinematográfica que sublima aquilo de que a vida é feita à medida que passa.

Mas, podendo ser a vida isso tudo, no limite tudo acaba por se afastar, porque na primeira visão reconhecemos que não temos interesse, ou não temos acesso e, na segunda visão, achamos que não merecemos, tomamo-la como aviso e disponibilizamo-nos a encetar esforços para que, no final, não seja assim.

Ariscando uma ideia mais ou menos complicada, a razão também porque muito do nosso quotidiano ainda é como é, e persiste, é que admitimos que possa existir um quadro de possibilidades infinitas e um futuro absolutamente diferente, mas que possivelmente não vamos fazer parte dele. Já não aderimos tão facilmente à ideia de

que entre hoje e amanhã possa existir o mesmo quadro de possibilidades infinitas, para além das aleatórias, ou que os humanos possam ter nisso intervenção.

Isto porque partimos do princípio que o dia de amanhã não é suposto ser demasiado diferente do dia de hoje e, mesmo que tenhamos a expectativa que amanhã aconteça qualquer coisa de extraordinário, esperamos que tudo o que nos rodeia se mantenha como está, porque senão, poderemos não saber como usufruir desse acontecimento. Como se almejássemos poder ganhar a lotaria, mas contando que tudo o que o dinheiro pode comprar continue disponível para se poder adquirir.

Se a ciência trabalha com realidades que correspondam a estes dois universos de expectativas, ocorre essas realidades serem as ideias de infinito e de infinitesimal.

Nessa correspondência, poderá caber na categoria de futuro, ou seja de infinito o que espírito humano idealiza, mas já o que os homens projectam ou planeiam cabe na categoria de "entre hoje e amanhã" se não mesmo de "aqui e agora", ou seja de infinitesimal. Característica de qualquer ser vivo para quem a vida é sempre um ápice seja para a bactéria ou para a baleia.

O "modo de fazer contas" aos projectos e às ideias é também completamente diferente. Os gestores sabem fazer um plano de amortização de um projecto, não sabem fazer um plano de amortização de uma ideia.

Tudo o que o urbanismo de um cidade consubstancia forma-se de projectos, possivelmente todos amortizáveis, mas também contribuintes para a substância que configura a "ideia de cidade".

Por a cidade ser antes uma ideia já não é programaticamente amortizável como os projectos que nela figuram, quanto muito a cidade enquanto ideia é abandonada quando já não promovemos essa ideia.

Sempre que se sobrepõem novos projectos, em complemento ou em substituição de projectos anteriores, incorpora-se uma nova substância na cidade que poderá continuar, modificar ou simplesmente substituir a "ideia de cidade" tal como configurada.

Questão que só passou a ser preocupação quando os agentes e dispositivos que intervêm nas transformações das cidades passaram a ser de qualquer origem, potência, comando ou consciência, da mesma maneira que os agentes que transformam o ambiente natural passaram a ser de qualquer índole ou capacidade para além do que os ecossistemas têm capacidade de processar.

Aos curadores de valores patrimoniais culturais das cidades, que pelas mais diversas razões passaram a ser agentes imprescindíveis, cabe naturalmente estar em perfeita capacidade de conhecer e monitorizar a ideia que norteia a cidade, previamente à definição do detalhe que se entenda adequado especificar para os seus regimes de salvaguarda.

Os regimes que não se norteiam por uma "ideia de cidade", nunca hão-de ser capazes de salvaguardar coisa alguma porque de nada serve assegurar o detalhe regulamentar se não se conhece o seu conteúdo, ou sequer os mecanismos operadores desse conteúdo, para o qual são necessários obviamente instrumentos sistemáticos de diagnóstico que estão todos disponíveis na ICOMOS, organismo técnico não-governamental em que a UNESCO se suporta nas suas iniciativas sobre património cultural.

Admite-se também que a "ideia de cidade" possa persistir se somente os dispositivos de realização se actualizarem, e que qualquer clivagem entre o que é contemporâneo ou o que é antigo não seja necessariamente perturbador. Afinal todas as realizações foram contemporâneas no momento em que surgiram, não foram apenas modas ou nichos de mercado cuja apetência se extinguiu, antes modos que se conjugaram para dar sentido e suporte à vida na sua actualidade.

Diz-se que, mesmo nas cidades onde a substância edificada se substituiu completamente, mas que permaneceram as tipologias das parcelas de solo e a estrutura dos espaços públicos, a cidade em grande medida ainda é a mesma.

Mas também, se a substância entretanto realizada não se norteia pela ideia dessa cidade, todavia sem capacidade

de consolidar outra ideia de cidade, a cidade fragiliza na sua morfologia tanto física como social.



Por isso, para a tradição das escolas de arquitectura, nomeadamente da Europa, é condição essencial compreender o lugar que irá ser objecto de intervenção, previamente a qualquer exercício de projecto.

Quer isto dizer, faz pouco ou mesmo nenhum sentido, que um projecto pensado para um sítio seja executado noutra, porque, mesmo que a expectativa seja a mesma, as preexistências morfológicas e culturais são diferentes.

Ou sequer que o autor desse projecto nunca tenha posto os pés no lugar onde irá ser executado esse projecto para poder compreender o lugar.

O mesmo também não quer dizer que só os autores nesses lugares têm a capacidade de salvaguardar esse sentido. Essa capacidade de compreender um lugar não é inata ou exclusiva, antes adquirida por via de formação adequada. Já será grave quando os autores desses lugares se revelam avessos ou reduzidos dessa capacidade.

Se tomarmos por exemplo as encomendas de obras de arte urbana a artistas estrangeiros é muito normal esse processo incluir o convite ao artista a uma estadia prévia no território da futura intervenção, previamente a qualquer proposta. Esse tempo não serve para que o artista se molde às características do lugar, antes que interaja com ele.

Se o mesmo não acontece na arquitectura é simplesmente porque o argumento intelectual não corresponde ao argumento comercial. O prejuízo nessa falta de correspondência há-de sempre revelar-se no desperdício e no reconhecimento de que o argumento intelectual persiste mas não vingou, e que o argumento comercial vingou mas será abandonado logo que amortizado, todavia tarde demais para qualquer resultado por via do argumento intelectual.

Outra evidência de que muito da nossa vida ainda é como é, e persiste, o mesmo é dizer, da vida das cidades, está na constatação de que muito do que temos hoje disponível em termos tecnológicos serve-nos com mais eficácia, ou seja, com mais eficiência, rendimento e conforto, mas serve todavia para as mesmas coisas, porque muito pouco mudou no quadro das necessidades, motivações ou aspirações. Ou seja, as grandes transformações na era tecnológica são notórias ao nível dos instrumentos, já não têm a mesma correspondência ao nível das ideias.

E não existindo uma nova "ideia de cidade", ou sequer capacidade de revolucionar o espaço urbano, os municípios mais prudentes acharam ser de manter a "ideia de cidade", ou seja manter a matriz do seu urbanismo, e de não anular essa matriz por via de uma mera conveniência instrumentista, ou seja, de um mero sentido prático que, por si, não fosse portador de qualquer "ideia de cidade", reduzindo, ou mesmo, substituindo o valor fixado na cidade tal como consolidada.

Neste tipo de avaliações é impossível não ter presente o paradigma das grandes cidades asiáticas da actualidade e conhecer no que esse fenómeno se traduz e no que resultou.

Os transportes urbanos, nomeadamente os automáticos, cabem necessariamente na qualidade de instrumentos e a sua implementação determina esse tipo de prudência quando têm que assistir e servir uma cidade tradicional, ou não se quer correr o risco de, por via de mera conveniência instrumental, que nem sequer faz parte de uma ideia orientadora e geradora de urbanismo, reduzam, pelo seu impacto, a única "ideia de cidade" tal como configurada. (continua)