

MUNFORD, Lewis. "A CIDADE NA HISTÓRIA: SUAS
ORIGENS, TRANSFORMAÇÕES E PERSPECTIVAS", SÃO
PAULO: MARTINS FONTES, 1982.

CAPÍTULO XVI

O subúrbio — E depois

1. O Subúrbio Histórico

Aqueles que encabeçaram a "marcha da civilização", a partir do século XVIII, inclinavam-se a mostrar certo desdém para com o campo, morada de agricultores atrasados, rústicos, sem maneiras ou aristocratas que procuravam o prazer à custa de suas rendas e não dos lucros obtidos no comércio e na indústria. Contudo, mesmo entre os líderes e beneficiários utilitaristas, o impulso no sentido de escapar ao ambiente industrial era comum; na verdade, possuir riqueza bastante para fugir a ele era marca de êxito.

Muito antes que a cidade industrial houvesse tomado forma, a idéia de se deixarem para trás as complexidades da civilização tinha-se tornado atraente, mais uma vez, à mente européia, tal como acontecera durante a decadência de Roma. Para os que eram inquietos e ousados, havia a conquista e a colonização de novas terras, de mistura com o romântico chamado dos desertos virgens; para as almas de natureza mais doméstica e reflexiva, havia as pescarias, os passeios ao léu, a coleção de espécimes botânicos, a realização de piqueniques em família ou a meditação solitária no coração das florestas. Sem esperar que Rousseau provasse que a maior parte dos males da vida derivava dos áridos rituais de uma civilização ultra-requintada, muitos europeus já tinham começado a agir segundo essas idéias. A vida no campo parecia a melhor, e quanto mais se afastava da cidade, mais se ganhava em saúde, liberdade, independência. A maior parte dos salubres caracteres do subúrbio do século XIX já fora, na verdade, incorporada à pequena cidade, com um respeito maior pela mistura e cooperação social do que seria possível alcançar na comunidade suburbana de uma só classe. As próprias tabelas atuariais demonstravam a superioridade do campo em matéria de vitalidade animal: na Inglaterra, o camponês e o proprietário rural residente tinham uma esperança de vida mais elevada.

Embora a ascensão do subúrbio viesse provocar significativas modificações assim no conteúdo social como na ordem espacial da cidade, a maior parte dos intérpretes da cidade, até ainda ontem, estranhamente deixou de

perceber isso; e mesmo os poucos autores que abordaram o planejamento dos subúrbios, particularmente o professor Christopher Tunnard, trataram-no como fenômeno relativamente recente. Mas o fato é que o subúrbio se torna visível quase tão cedo quanto a própria cidade, e talvez explique a capacidade de sobrevivência da cidade antiga, frente às condições insalubres que predominavam dentro dos seus muros. (Woolley encontrou restos de núcleos suburbanos fora da área construída da "Grande Ur" — edifícios dispersos, tão distantes quanto o templo de al'Ubaid, a seis quilômetros.) Se temos dúvidas quanto ao traçado e ao núcleo central da cidade egípcia, há tanto pinturas quanto modelos funerários que nos mostram a vila suburbana, com seus espaçosos jardins. Nos tempos bíblicos, encontramos referências a pequenas tendas que eram construídas no meio dos campos e vinhais abertos, talvez para guardar as safras noite e dia, quando estavam prestes a serem colhidas, mas sem dúvida também para refrescar a alma, cansada dos tijolos cozidos e dos maus odores da própria cidade. Aqueles frágeis abrigos ainda são comemorados na festa da colheita de outono dos judeus.

Em toda a História, aqueles que possuíam ou arrendavam terras fora dos muros da cidade gostavam de ter um lugar no campo, mesmo que não desempenhassem ativamente trabalhos relacionados com a agricultura: uma cabana, uma casa de campo, um caramanchão com parreiras, construído para servir de retiro temporário, quando não para a ocupação permanente. Os moradores da cidade antiga não esperavam que os transportes rápidos viessem tirar partido dessa cessação rural. Enquanto a cidade permaneceu relativamente compacta e contida em si mesma, foi possível manter certo equilíbrio entre as ocupações rurais e urbanas, com certeza, e entre os prazeres rurais e urbanos: comer, beber, dançar, praticar esportes atléticos, entregar-se ao amor físico, todos os modos de relaxamento tinham uma aura especial de festividade, numa paisagem verdejante e ensolarada. Uma das primeiras penas da continuação do crescimento urbano foi o fato de deixar aquele agradável cenário a tal distância e de o haver confinado cada vez mais às classes dominantes.

Vimos que, em períodos mais remotos, novos grupos e instituições, com exigências maiores de espaço do que poderia oferecer a cidade densamente povoada, necessariamente se fixaram fora dos muros, em pequenos enclaves suburbanos. Não só ficava o Asclépio de Cós fora da cidade, como Sarton nos conta, mas o ginásio e mesmo a academia muitas vezes se localizavam nos subúrbios da cidade helênica, como o jardim que associamos ao filósofo Epicuro.

Nos tempos medievais, vimos também que o mosteiro muitas vezes se instalou fora dos muros da cidade, depois do século XII, antes que, pelo seu crescimento posterior, a cidade viesse rodeá-lo. Em todos os casos, o padrão suburbano era tipicamente aberto: jardins, pomares e calçadas cobertas, não

apenas o espaço vazio, acompanhavam os prédios. Grandes universidades como Oxford e Cambridge, que cresceram em cidades, procuraram e formularam para seu próprio uso o mesmo tipo de ambiente de parque; aliás, talvez os seus esforços no sentido de se assegurarem o luxo do espaço intensificasse o antagonismo entre cidadãos e estudantes.

O aparecimento antigo do subúrbio mostra ainda outro fato, mais importante: os órgãos de manutenção da vida, a jardinagem e a cultura do campo, a recreação e os jogos, os sanatórios e casas de saúde, casam-se com o campo circunvizinho, mesmo quando as funções por eles incentivadas decorrem das necessidades ou deficiências da cidade. No século XVIII, é verdade, o movimento romântico produziu um novo motivo racional para o êxodo suburbano, e a cidade cada vez mais enfumaçada e congestionada proporcionava um novo incentivo. Seria, porém, um erro considerar o suburbanismo como simples derivado dessa ideologia, pois teve raízes mais antigas e mais profundas. O que se tem de levar em conta não é o culto da natureza que se tornou popular no século XVII, afetando tudo, da medicina à educação, da arquitetura à culinária, mas antes a teimosia com que as pessoas muitas vezes se haviam apegado, durante séculos, a um ambiente acanhado, arruinado, desnaturado e restrito, cujo principal consolo da miséria era a companhia de pessoas igualmente miseráveis.

Pela época em que se fizeram mapas e levantamentos aéreos de cidades da alta Idade Média, encontramos documentos detalhados de pequenas tendas, cabanas e vilas, com amplos jardins, brotando fora dos muros da cidade. No século XVI, a terra assim usada servia mais de residência de verão e para recreação. Aliás, já no século XIII, Villani informava que as terras, num raio de quatro quilômetros e meio ao redor de Florença, eram ocupadas por prósperas propriedades com dispendiosas mansões; e as famílias venezianas não ficaram atrás em suas vilas à margem do Brenta. Desde o princípio, os privilégios e deleites do suburbanismo ficaram em grande parte reservados às classes superiores, de modo que o subúrbio podia ser descrito quase como a forma urbana coletiva da casa de campo — a casa num parque —, como o modo de vida suburbano é, em tão grande parte, um derivado da vida descansada, jovial e consumidora da aristocracia, que se desenvolveu a partir da existência rude, belicosa e árdua da fortaleza feudal.

Alguns séculos depois de Villani, Stow notou que, fora dos muros de Londres, as pessoas estavam abrindo jardins e construindo fantásticas casas de verão, "com alegorias de meados de verão, com torres, torreões e chaminés", bem uns duzentos anos antes que alguém começasse, embarçadamente, a produzir as fantásticas vilas e loucuras da revivescência gótica. Há uma alusão ao novo tipo de subúrbio em *The English Courtier*. "O hábito da maioria dos gentis-homens e nobres é alojarem-se (se têm meio para isso) nos subúrbios da cidade, porque, via de regra, sendo ali o ar mais ou menos farto,

não é tão grande o ruído; e assim, conseqüentemente, são lugares tranquilos. Já quanto à comodidade, encontramos muitas residências, muito espaçosas e com numerosos quartos, com jardins e pomares muito deleitáveis. Assim, com bom discernimento, pouca razão temos para temer a infecção vivendo no campo; a nossa água é excelente e muito melhor do que a que se tem aqui, em terrenos e campos os mais agradáveis.”

Embora a superioridade higiênica do subúrbio fosse uma das suas principais atrações, persistentemente recomendada pelos médicos, algo mais que isso convidava os homens a deixar a cidade. E, assim como se encontra a mais remota evidência do movimento de volta à natureza nos quadros de Piero di Cosimo, assim também encontra-se uma justificação estética e psicológica do desenvolvimento suburbano no tratado de construção de Alberti. Observava Alberti que “há enorme dose de satisfação num retiro conveniente perto da cidade, onde um homem tem liberdade para fazer aquilo que lhe agrada”. Isso parece vibrar a verdadeira nota suburbana: na verdade, antecipa mesmo a atual ênfase “exurbana” no vestuário informal, pois Alberti insiste em dizer que: “Eu, por minha parte, não sou a favor de possuir uma [vila] num lugar de tal recurso em que eu jamais me deva arriscar a sair a minha porta sem estar completamente vestido”.

Quanto aos atributos estéticos da casa e do sítio, as primeiras percepções de Alberti poderiam quase valer como a última palavra clássica: “As grandes belezas de tal retiro são ficar perto da cidade, à margem de uma estrada aberta e arejada e num local agradável do terreno. A sua maior recomendação é o fato de emprestar uma aparência alegre àqueles que se afastam um pouco da cidade para tomar ar; como se parecesse convidar a cada um que contempla. (. . .) Tampouco deve haver qualquer carência de agradáveis paisagens, prados floridos, campanhas abertas, bosques ensombrados ou límpidos regatos, ou correntes e lagos para nadar, com todos os outros deleites da mesma espécie. Por fim, . . . eu gostaria de ter a frente e todo o corpo da casa perfeitamente iluminado, e que seja aberta para receber boa quantidade de luz e sol, uma quantidade suficiente de ar puro”. Quando passa a advogar aposentos tanto redondos quanto quadrados, e com todos os quartos possíveis num pavimento, deve-se perguntar quanto teria ele deixado para ser inventado pelo arquiteto do princípio do século XX. Acha-se ali todo o programa suburbano doméstico.

Embora o afastamento da cidade apresentasse vantagens evidentes para a saúde e a vida familiar, era igualmente uma tentativa de conseguir a liberação ante as convenções e compulsões às vezes estéreis de uma sociedade urbana: um esforço, dados os necessários meios financeiros, no sentido de viver a vida em seus próprios termos, mesmo que isso significasse vivê-la sozinho; o anarquismo da bolsa recheada, a heresia do indivíduo privado a procurar conter dentro dos limites de uma família particular as funções de

uma comunidade inteira. Isto se aplicava tanto ao ocupante suburbano quanto a sua casa; e aqui, mais uma vez, Alberti fornece a citação clássica, sobre a diferença entre a vida doméstica na cidade e no campo > “que é a de que na cidade se é obrigado a moderar-se em vários particulares segundo os privilégios do vizinho que se tem; assim, pois, tem-se muito mais liberdade no campo”.

Ser aquilo mesmo que se é; construir sua própria casa, única, no meio de uma paisagem única; viver uma vida centralizada em si mesma, nesse Domínio de Arnheim, no qual a fantasia privada e o capricho teriam licença para se expressar abertamente; em suma, retirar-se como um monge e viver como um príncipe — essa foi a finalidade dos criadores originais do subúrbio. Propunham eles, com efeito, criar um asilo, no qual pudessem, como indivíduos, vencer os defeitos crônicos da civilização, embora comandando ainda à vontade os privilégios e benefícios da sociedade urbana. Essa utopia se revelou, até certo ponto, realizável: tão encantadora que aqueles que a conceberam deixaram de perceber o castigo final a ela ligado — o castigo da popularidade, a inundação fatal de um movimento de massa cujos números acabariam por fazer desaparecer os bens que cada indivíduo procurava para seu próprio círculo doméstico e, pior ainda, por substituí-los por uma vida que não era sequer uma falsificação barata, mas, pelo contrário, a desoladora antítese.

O resultado final da separação entre o subúrbio e a cidade só se tornou visível no século XX, com a propagação do ideal democrático, valendo-se das conveniências da multiplicação e da produção em massa. No movimento coletivo em direção às áreas suburbanas, produziu-se uma nova espécie de comunidade, que constituía uma caricatura assim da cidade histórica como do refúgio suburbano arquetípico: uma multidão de casas uniformes, inidentificáveis, alinhadas de maneira inflexível, a distâncias uniformes, em estradas uniformes, num deserto comunal desprovido de árvores, habitado por pessoas da mesma classe, mesma renda, mesmo grupo de idade, assistindo aos mesmos programas de televisão, comendo os mesmos alimentos pré-fabricados e sem gosto, guardados nas mesmas geladeiras, conformando-se, no aspecto externo como no interno, a um modelo comum, manufaturado na metrópole central. Assim, o efeito último da fuga suburbana, em nosso tempo, é, ironicamente, um ambiente uniforme de baixo grau, do qual é impossível fugir. O que ocorreu com o êxodo suburbano nos Estados Unidos ameaça agora, graças aos mesmos instrumentos mecânicos, verificar-se, em velocidade igualmente acelerada, em todo o resto do mundo — a menos que sejam tomadas as mais vigorosas medidas em contrário.

Antes, porém, que enfrentemos essa caricatura final da vida suburbana sem rebuços, vivida de acordo com a natureza, tendo em vista a saúde e a criação dos filhos, consideremos mais de perto o real desenvolvimento do recipiente suburbano. Veremos, com efeito, que, dessa derrubada das antigas

formas suburbanas, da liberdade caótica e da frouxidão espacial da comunidade suburbana, surgiram as primeiras modificações substanciais da estrutura urbana, que inconscientemente se combinaram com as mudanças que vêm tendo lugar em toda a nossa concepção do cosmos. A contextura aberta, à feição de tela, do subúrbio pouca semelhança tem com o sólido recipiente de pedra da alta cultura neolítica. Embora faltassem ao subúrbio muitos dos atributos da cidade antiga, serviu ele como campo experimental para o aperfeiçoamento de um novo tipo de planta aberta e uma nova distribuição de funções urbanas.

Assim, preparou o subúrbio o caminho de uma ordem melhor de planejamento, ainda não plenamente expressa ou alcançada em parte alguma, na qual tanto as funções estáticas como as dinâmicas, as do recipiente e as do ímã, encontrariam nova expressão. Embora o subúrbio como tal pertença ao passado e já tenha sido envolvido pela conurbação, algumas das lições que os planejadores modernos dominaram primeiro no subúrbio devem ser incorporadas ao novo conceito da cidade.

2. Fases do Crescimento Suburbano

A partir do século XIII, o medo da peste instigou uma fuga periódica da cidade; e, naquele mesmo sentido, pode-se dizer que o subúrbio moderno começou como uma espécie de enfermaria de isolamento rural. Ainda hoje, num levantamento das razões de se mudarem os suburbanos de Cleveland para os arrabaldes, a maior percentagem de razões favoráveis a essa mudança, 61 por cento, foi "viver numa vizinhança mais limpa e sadia", ao passo que apenas 48 por cento das respostas eram favoráveis a melhores escolas ou à oportunidade de possuir suas próprias casas, e apenas 28 por cento desejavam ter um quintal ou jardim.

Em todas as épocas, portanto, e medo das infecções da cidade e as atrações do campo aberto proporcionaram estímulos tanto negativos quanto positivos. Ambas as razões, evidentemente, fizeram-se sentir no caso das damas e cavalheiros de Boccaccio, no *Decameron*, que fugiram de Florença, assoladas pelas pragas, ameaçadas igualmente pelos cadáveres dos mortos e pelos excrementos dos vivos, para uma vila rural no alto de Fiesole, cuja própria localização mostra que os etruscos sabiam, melhor que os romanos que fundaram Florença, apreciar um sítio salubre.

Água e ar puro, fuga aos ásperos ruídos humanos, extensões abertas para cavalgar, caçar, praticar o arco, caminhar pelo campo — tais são as qualidades que a aristocracia sempre apreciou em toda parte; e são responsáveis talvez pela sua higidez física e autoconfiança, que contrasta com as incapacidades e deformações ocupacionais do labor urbano especializado, confinado

demasiadamente à oficina, ao escritório de contabilidade, à biblioteca. Ao tempo da rainha Elizabeth, as grandes casas da aristocracia ladeavam o Strand de Londres e seus jardins estendiam-se até a beira-rio, ao passo que um trecho de fazendas as separava do Templo e da movimentada cidade a leste. Os "hotéis" da gente nobre de Paris, na Rive Gauche, eram igualmente suburbanos na sua amplitude, muito embora seus pátios murados e mansões, formando uma fachada contínua para a rua, ocultassem os generosos jardins que havia por trás.

Quero assinalar particularmente a exigência de espaço, que veio mudar totalmente as dimensões do planejamento urbano, tão logo a fortificação protetora deixou de ser essencial para a segurança. Não importa o que mais tenha o subúrbio representado, é certo que exigiu uma expansão das áreas de verdura aberta e de jardins, como complementos adequados da cidade. O que outrora só podia ser exigido pelos reis constituía agora prerrogativa de todos os comuns que pudessem possuir uma parcela da própria terra. Quanto mais apertadas as antigas localidades da cidade, quanto mais densamente apinhadas suas ruas e moradias, maior era o alívio visual proporcionado pela amplidão do subúrbio: aliás, parte do valor estético do subúrbio, sua virtude psicológica especial, decorre do cotidiano ir e vir para a cidade, com a sua alternância de amplidão e enclausuramento; liberdade e constrição, facilidade de movimentos e embargos de tráfego, espaço e congestionamento. Todos os valores estéticos inerentes ao subúrbio são aguçados por esses contrastes.

A medida que o congestionamento das grandes metrópoles e a propagação das cidades industriais tornavam-se crônicos, no século XVIII, a necessidade de fugir à cidade tornava-se conseqüentemente mais imperiosa e inegável. Quando não se abandonava a cidade para sempre, por iniciativa própria, as ordens do médico impeliam a se alojar temporariamente num balneário de saúde, num banho, numa fonte hidromineral ou num retiro à beira-mar, ou permanentemente num subúrbio fora da melancólica cidade. Soame Jenyns observava, em 1795, que as esposas dos comerciantes, que se sentiam sufocadas pela fumaça de Londres, precisavam ter suas vilas em Clapham; e Hampstead era um local ainda mais apreciado por aqueles que se podiam dar a tal luxo, pois sua localização elevada, numa colina, ainda lhe proporciona ar puro quando o resto de Londres sufoca e tosse, envolto no *smog*. Em meados do século XIX, a ameaça de pobreza acrescentou um novo incentivo ao êxodo. "Nada — observava um escritor na *Quarterly Review*, em 1850 — contribuiu tanto para afastar os opulentos das moradas dos pobres quanto o medo de sua insalubridade e imundície."

Esse movimento suburbano se desenvolveu mais lentamente em áreas urbanas rigorosamente industriais, onde a vegetação, perseguida pelo fumo, crescia com dificuldade, e parques e jardins em potencial eram invadidos, para servirem de depósitos de detritos e restos, onde o acúmulo de chaminés de

fábricas produzia, na realidade, eflúvios suficientes para debilitar um campo inteiro. Mas o subúrbio floresceu ao redor de cidades de população mais misturada, com sua infiltração de aristocracia rural e de gente abastada; e afinal, como em Edgbaston, em Birmingham, abrangeu os mais empedernidos Bounderbys e Gradgrinds. A princípio, sem dúvida, as possibilidades de vida suburbana eram limitadas àqueles que, como o pai de John Ruskin, podiam custear cavalo, carro e cocheiro, ou pelo menos dar-se ao luxo de uma caravana diária, pela diligência pública; mas, pelo fim do século XVIII, em Londres — mais tarde, evidentemente, noutros lugares —, um novo ambiente tomava forma nos arrabaldes: Barnes, St. John's Woods, Hampstead, mais tarde, Bedford Park, Putney e Hammersmith. A estrada de ferro e os transportes coletivos metropolitanos só serviram para aumentar a base econômica de um movimento que tivera início entre as classes superiores, muito antes da sua invenção.

Por algum tempo, o padrão de ruas dos novos distritos residenciais permaneceu regular e quase não se distinguia do existente na cidade central. Em sua disposição formal, pouca coisa havia para assinalar um antigo subúrbio vitoriano, exceto a ampliação do espaço destinado a jardins; e mesmo isso não era diferente dos novos bairros de um balneário de saúde independente e de um retiro de pensionistas, como Great Malvern. As casas eram as mesmas casas urbanas espaçosas, com plantas baixas regulares, não raro quadradas, e aposentos de tetos altos; vilas paladianas, senão góticas, ou — nos Estados Unidos — pseudotemplos gregos, ostentando a dignidade do mármore em meio a um gramado amplo que jamais crescera na Grécia. Mas, pelos meados do século XIX, o impulso romântico de planejamento paisagístico começou a afetar a arquitetura e o urbanismo, favorecendo o "natural", isto é, o informal, o acidental, o caprichoso e o selvagem. O princípio de *laissez-faire* era aplicado pelos novos planejadores urbanos tanto ao ambiente quanto à edificação do homem. A ordem romântica representava uma revolta contra a ordem: um alívio ante as implacáveis necessidades de uma rotina diária monótona e ultra-regimentada. Esse exagero de jovialidade e espontaneidade, com sua rejeição das orientações tradicionais e das disciplinas operativas, finalmente penetrou também na educação dos jovens.

O artista romântico preferia a rude originalidade à polida conformidade, mesmo que tal rudeza fosse coletivamente tolerável apenas pelo completo afastamento espacial do resto da comunidade. Só no parque paisagístico podiam ser levados ao seu limite ideal esses princípios de estudo acaso e proposital desperdício; assim, a nova forma do subúrbio passou a ser a de edificações espalhadas num parque. Em todos os sentidos, o parque precedeu a nova forma urbana e nela estampou certas características que jamais tinham sido antes desejadas ou concebidas. Essa liberdade marcou o caminho para novas invenções. Nesse sistema de circulação, o Central Park de Olmstead e

de Vaux era superior a qualquer planta urbana convencional de duas dimensões, pois, usando passagens suspensas e subterrâneas, sempre que possível, proporcionava quatro redes de tráfego independentes: caminhos para pedestres, trilhas para cavaleiros, estradas para veículos de rodas e artérias transversais para o tráfego da cidade. Nas suas disposições tendo em vista a circulação desembaraçada e os cruzamentos seguros, esse esquema proporcionou uma contribuição singular ao planejamento urbano.

Segundo os princípios românticos, a casa, o lote e o jardim suburbano eram deliberadamente desformalizados. A rua evitava as linhas retas, mesmo quando não havia curvas proporcionadas pela natureza: podia desviar-se para poupar uma árvore, ou mesmo para preservar os vigorosos contornos de uma encosta. Pelos fins do século XIX, esse impulso no sentido de se respeitar a natureza fez com que se tratassem pequenas variações de contorno como linhas de orientação definitivas, apenas pela irregularidade que produziam: censura exagerada ao dispendioso hábito de o engenheiro municipal esquecê-las completamente.

Ora, ocorre que formas simples e naturais são muitas vezes menos caras que seus sucedâneos mecânicos: foi essa uma descoberta de não pequena importância, numa época em que se preferiam cercas de ferro a sebes de estacas, o calçamento à relva, ou flores de cera e papel fabricadas em oficinas a flores brotadas da terra. Vale ainda a pena lembrar isso na época presente, quando os arquitetos traçam edifícios sem levar em conta a orientação, a visão ou o microclima, a fim de justificar um sistema mecanicamente complicado de condicionamento de ar, e selam seus edifícios em vidros e venezianas, que removem todos os valores higiênicos que se podem derivar do sol aberto e do ar naturalmente puro.

Em contraste com o atual e espúrio "romantismo da máquina", os arquitetos e urbanistas do início do movimento romântico eram demonstravelmente mais científicos e racionais. Como o plano suburbano economizava em aperfeiçoamentos mecânicos, tinha espaço e facilidades para as funções mais vitais. A casa suburbana era muitas vezes conscientemente orientada para o sol, para as brisas de verão, para uma vista, ao passo que a plantação de árvores e bosques servia de quebra-vento tanto para o jardim quanto para a casa. Por uma questão de respeito a um complexo inteiro de interesses biológicos e domésticos, a moradia suburbana alcançou uma nova forma, mais de acordo com a vida familiar em todas as suas fases de desenvolvimento.

Do subúrbio brotou, na realidade, uma nova arquitetura doméstica, organicamente coerente, tanto em função quanto em imagem, com a vida no interior e a paisagem no exterior: casas e jardins que proporcionavam perfeição consciente às virtudes tradicionais da casa de fazenda, mediante novos aperfeiçoamentos só possíveis em nossos próprios dias. Com a economia em calçamento, meios-fios, elevadas paredes de alvenaria e ruas e avenidas desne-

cessariamente largas, o planejador suburbano poupava dinheiro para árvores, jardins, bosques, campos de jogos. Edificando as casas em quarteirões bastante amplos, duas a cinco vezes maiores que os quarteirões habituais nas cidades, a nova densidade residencial suburbana, de menos de uma a não mais que três casas por hectare, foi em parte mantida pela própria planta. De H. H. Richardson a Frank Lloyd Wright, as expressões mais graciosamente originais da forma moderna foram alcançadas na vivenda suburbana.

Naqueles novos subúrbios, o problema de criar um ambiente urbano favorável à saúde e à criação dos filhos foi resolvido pelas classes médias, como jamais tinha sido resolvido antes, exceto na pequena cidade ou aldeia, quase igualmente aberta. A mera desobstrução do espaço constituía uma parte essencial da solução. Contudo, a mudança de dimensões e a difusão de moradias levantou um problema rural mais antigo, o do isolamento; e, para alcançar qualquer grau de vantagem social, amplificou a necessidade de transportes por veículos particulares, já que, também aqui, a própria dispersão da moradia tornava qualquer sistema de transportes mais público, para distâncias curtas, proibitivo.

Afinal, logo que o crescimento suburbano passou a não ter mais peias, a planta aberta tornou necessária a rapidez de locomoção e um extravagante sistema de estradas, à custa da maior parte das outras qualidades, que tinham tomado o subúrbio originariamente atraente. Assim, vencendo as dificuldades da cidade supercongestionada e demasiado extensa, o subúrbio se revelou a um tempo uma solução temporária e dispendiosa. Tão logo o padrão suburbano se tornou universal, as virtudes de que se gabara inicialmente começaram a desaparecer.

Enquanto o subúrbio continuou sendo um conveniente anexo à cidade, a parte que desempenhava, ainda que temporária, era, não raro, salutar. Contudo, mesmo numa fase inicial, a popularidade da moda de fugir solapou alguns dos resultados que tencionava alcançar, acima de tudo o isolamento e a solidão. O que Francis Parkman dissera sobre a marcha para oeste do pioneiro era igualmente verdadeiro quanto ao subúrbio: "Os filhos da civilização, atraídos pelas fascinações de uma vida mais nova e ousada, encaminharam-se em massa para os páramos do oeste, em multidões que arruinaram o encantamento que os havia seduzido". Aquela forma de ruína suburbana já era visível em data remota. Os valores dos terrenos subiram, nas áreas recentemente invadidas, desde o momento em que a estrada de ferro as tornou acessíveis: quanto maior o trânsito de provisões, tanto maiores os valores e mais amplo o anel suburbano. Enquanto a cidade se estendia para os subúrbios, a nota rural desaparecia: com o tempo, o suburbano não gozava das vantagens da sociedade nem das da solidão. Mesmo no século XIX, as fraquezas sociais do subúrbio eram aparentes: pagava-se um preço elevado pelo ar puro.

Houve, porém, um momento em que as liberdades compensatórias do

subúrbio fizeram-no parecer a resposta aos problemas cada vez maiores da cidade que crescia: se não era possível conquistar a cidade, podia-se ao menos fugir a ela. Quando menos, o subúrbio era um protesto contra a inevitabilidade do inevitável. J. W. Richards, em seu nostálgico *jeu d'esprit* da guerra, *Castelo no Chão*, fez justiça tanto à disposição quanto a seu produto: a improvisação sonhadora da arquitetura suburbana, a edificação repentina de um torreão, o vulto de um balcão coberto ou de uma torre, a explosão de um bate-papo agramatical numa língua estrangeira, a erupção de um oásis de rochas floridas no meio de um relvado veludoso: excursões baratas em terras distantes ou em momentos passados da História. Que constituíam todas essas arditosas exposições domésticas, senão serviços prestados pelos Subúrbios a "Cada Qual Com seu Humor"? Dickens caricaturou esses caprichos privados em *Grandes Esperanças*, ao retratar o Velho 'Un, pai do Sr. Wemmick, com sua casa acastelada, seu fosso e sua ponte levadiça, e sua salva ao sol poente, com um canhão de brinquedo. Todavia, algo que se havia perdido na cidade achava-se ali de volta sob uma forma inocente — o poder de viver uma vida imaginada, mais perto da própria vida interior do que as coisas impostas pela rotina cotidiana.

Assim, em sua mais antiga forma, o subúrbio reconhecia as variedades de temperamento e aspiração humana, a necessidade de mudança, contraste e aventura, e acima de tudo, de um ambiente visivelmente sensível aos nossos esforços pessoais, como mesmo o menor dos jardins é sensível. Aqui, nada era por demais absurdo para ser tentado, na arquitetura ou na jardinagem: praticamente nada era demasiado neurótico para ser francamente expresso. O capricho doméstico ofuscava o rigor produtivo e a monotonia utilitarista.

Em suma, o antigo subúrbio romântico era um esforço de classe média no sentido de encontrar uma solução privada para a depressão e a desordem da metrópole imunda: uma efusão de gosto romântico, mas também uma fuga à responsabilidade cívica e à previsão municipal. Os instintos que impulsionaram esse êxodo eram válidos: apanhado na nova destruição urbana, o velho grito, "Mulheres e crianças primeiro" tinha bastante significado. A vida realmente se achava em perigo naquele novo meio urbano de industrialismo e de comercialismo, e o mais simples conselho da prudência era o que mandava fugir — fugir com todos os bens, como Lot e sua casa tinham fugido do terrível infemo de Sodoma e Gomorra. Infelizmente, porém, aquele válido lema não se aplicava às mulheres e crianças das classes trabalhadoras, a despeito de inúmeras piedosas esperanças incentivadas no meio do século XIX, de que passagens baratas e trens especiais para os trabalhadores viessem desde logo resolver o problema de habitação dos pobres e permitir que todos passassem parte de seu dia num ambiente rural. Ainda mais infelizmente, na medida em que as classes médias inferiores de fato o seguiram, levaram consigo seu ambiente deprimido, ainda que respeitável.

Para os poucos afortunados, o subúrbio atendia às necessidades da geração e criação de filhos: com o predomínio de mulheres naquela comunidade durante todo o dia, representava uma espécie de matriarcado arcaico, com um espírito mais jovial e relaxado. Aparentemente, durante certo tempo, os suburbanos tiveram nas mãos o controle do seu destino: a doença, a desordem, a prostituição, o crime, a violência, tudo isso se achava afastado, numa metrópole insuportável. Mas apenas parte da vida ali era vivida: todas aquelas formas mobilizadoras e estimulantes, todas aquelas tensões e lutas dialéticas que tinham tornado estimulante e significativa a vida na cidade, achavam-se agora relegadas ao romance. O que se precisava não era de um plano que alargasse o afastamento da cidade, mas da volta ao núcleo original, com um novo método de conter e distribuir seu grande número de habitantes, de sorte que, no coração da cidade, os feitos do subúrbio seriam perpetuados de uma forma ainda mais conveniente e duradoura.

O subúrbio, tomado em seus melhores momentos, proporcionava um cenário de parque à moradia da família; e para todas as atividades domésticas associadas a ela. Na cozinha, no jardim, na oficina, atividades que outrora tinham sido necessidades da vida rural podiam ser agora levadas a cabo como um alívio da desoladora, monótona e aprisionada rotina da cidade. Aliás, por um curto período, antigos hábitos do campo tinham sido transportados ao subúrbio, de tal sorte que Ruskin, por exemplo, recordava-se não somente do cenário da casa de seus pais, em Denmark Hill, mas dos generosos canteiros de hortaliças, do cavalo e do estábulo, e mesmo dos porcos e galinhas, que enriqueciam a mesa do jantar. Tratava-se, na verdade, de uma reprodução para colorir da antiga cultura da Casa de Campo, com excursões diárias e não periódicas à cidade.

Tendo-se iniciado como um mecanismo de fuga, o subúrbio transformou-se em seu próprio inverso. À parte algumas atividades residuais do tipo “faça você mesmo”, no jardim, na oficina, ou na cozinha, tudo o que resta do impulso original para a autonomia e iniciativa é o guiar o automóvel próprio; mas isso mesmo é uma condição compulsória e inevitável da existência suburbana; e engenheiros espertos já ameaçaram remover o controle individual, por meio de um sistema de automação. O atual custo dessa forma de “liberdade”, nos Estados Unidos – 40 000 mortos e mais de milhão de feridos e mutilados para toda vida, por ano –, deve ser parcialmente debitado em oposição ao lado favorável do movimento suburbano.

3. O Modo de Vida Suburbano

No princípio, o subúrbio era a expressão de um novo modo de vida, menos custoso, menos arregimentado, menos estéril, menos formalizado, em todos os aspectos, do que os centros urbanos onde só se pensava em produção; e, com novos ganhos na produção, como a ênfase se tem transferido para o consumo, esse novo modo de vida tem-se mostrado inclinado a tornar-se mais universal e já não é puramente uma manifestação de descontentamento com a desordenada cidade; porque até mesmo minúsculas cidades históricas, como Villeneuve-les-Avignon, possuem agora a sua ourela suburbana.

Pela própria natureza do retiro, o subúrbio poderia ser identificado através de numerosas características sociais correlatas. E, em primeiro lugar, constituía uma comunidade segregada, apartada da cidade não só pelo espaço, mas pela estratificação de classes – uma espécie de gueto verde dedicado à elite. Aquela enfatuada expressão vitoriana, “Nós nos mantemos dentro de nós mesmos”, exprime o espírito do subúrbio, em contraste com a cidade, pois esta, pela sua natureza, é um ambiente multiforme e não segregado. É verdade que pequenos grupos podem formar ilhas sociais dentro de uma cidade, assim como tendiam a fazê-lo as antigas tribos nas primeiras cidades do Islã, ou ainda como as pessoas oriundas de uma aldeia grega ou polonesa poderiam formar quistos provisórios no mesmo quarteirão de Chicago ou Nova Iorque. A metrópole, porém, era uma mistura de pessoas que vinham de diferentes lugares, exerciam diferentes ocupações, encontravam outras personalidades, reunindo-se e se misturando, cooperando e chocando-se umas com as outras, os ricos com os pobres, os orgulhosos com os humildes.

A não ser nos casos em que o subúrbio rodeava o núcleo original de uma pequena cidade, tendia a permanecer uma comunidade de uma só classe, tendo apenas a margem de negociantes e de servidores suficiente para a sua própria manutenção – condenados estes últimos a usar a metrópole central como seu dormitório. Segregação, na prática, significa associação compulsória, ou pelo menos coabitação, pois, se há alguma alternativa, esta há de ser encontrada fora da comunidade imediata. Daí a grande liberdade residual do suburbano ser a da locomoção. Em matéria de estímulo estético e intelectual, o subúrbio ainda depende da grande cidade: o teatro, a ópera, a orquestra, a galeria de arte, a universidade, o museu já não fazem parte do ambiente cotidiano. O problema de se restabelecerem conexões, em base regional e não em base metropolitana, é um dos principais problemas do urbanismo, em nosso tempo.

O subúrbio não só mantém as empresas mais barulhentas, mais sujas, mais produtivas, à distância, como também afastou para longe as atividades criadoras da cidade. Nele, a vida deixou de ser um drama, cheio de inesperados desafios, tensões e dilemas: passou a ser um ameno ritual de gastos competi-

tivos. "Metade de seu problema, escreveu Rudyard Kipling a William James, em 1896, é a maldição da América — o tédio puro, desesperado, bem ordenado; e esse tédio vai ser, um dia, a maldição do mundo." Kipling, já naquela época, tocava com o dedo a fraqueza do modo de vida suburbano.

Assim, os benefícios biológicos do subúrbio foram minados pelos seus defeitos psicológicos e sociais: acima de tudo, a irrealidade de seu retiro. Na cidade, os pobres faziam manifestações; os mendigos estendiam as mãos na rua; a doença propagava-se rapidamente, dos bairros pobres para as residências dos abastados, servindo-se do moço de recados, da lavadeira, da costureira ou de outros servidores necessários, como veículos: o olhar, quando não cuidadosamente desviado, numa caminhada de cinco minutos em qualquer direção, podia ver um cortiço ou pelo menos o filho de um cortiço, esfarrapado e sujo.

Mesmo no apogeu de Coketown, as almas sensíveis e inteligentes não eram capazes de permanecer muito tempo num ambiente assim, sem se reunirem procurando fazer alguma coisa para melhorá-lo: faziam exortações e agitações, promoviam reuniões e saíam em paradas, redigiam petições e assediavam os legisladores, extorquiam dinheiro dos ricos e prestavam ajuda aos pobres, fundando instituições distribuidoras de sopa e habitações coletivas modelo, aprovando leis de habitação e adquirindo terras destinadas a parques, criando hospitais e centros de saúde, bibliotecas e universidades, nas quais a comunidade inteira tinha um papel a desempenhar e um benefício a ganhar.

No subúrbio, podia-se viver e morrer sem macular a imagem de um mundo inocente, a não ser quando alguma sombra de seu mal aparecia na coluna de um jornal. Assim, servia o subúrbio de asilo para preservação de uma ilusão. Ali, a domesticidade podia florescer sem se lembrar da exploração em que era baseada uma parte tão grande dela. Ali, a individualidade podia prosperar, esquecida da generalizada arregimentação que se fazia além. Era um ambiente não só centralizado na criança: baseava-se também numa visão pueril do mundo, no qual a realidade era sacrificada ao princípio do prazer.

Como tentativa de recuperação daquilo que faltava na cidade, o êxodo suburbano pode ser amplamente justificado, pois preocupava-se com necessidades humanas fundamentais. Havia, contudo, outro aspecto: a tentação de fugir a realidades desagradáveis, de não cumprir deveres públicos e de encontrar todo o significado da vida no grupo social mais elementar, a família, ou mesmo ainda no mais isolado indivíduo centralizado em si mesmo. Aquilo que, na realidade, constituía um princípio, era tratado como um fim.

Em muitos lugares, é possível marcar-se a data em que se deu a passagem para o vazio jovial e a irresponsabilidade cívica. Numa conversa em particular, o ministro Brandeis, da Suprema Corte, me observou que se lembrava da ocasião em que, na virada do século, os ricos cidadãos de Boston diziam a seus filhos homens, quando chegavam à maturidade: "Boston nada lhe pode oferecer além de impostos elevados e má orientação política. Quando

se casar, procure um subúrbio para nele construir uma casa, entre para o Clube Campestre e faça o centro de sua vida ao redor do clube, do lar e dos filhos".

Aquele conselho era amplamente seguido, não só pelos patrícios de Boston e Filadélfia, mas pelos seus correspondentes de muitas outras grandes cidades, no mundo ocidental. Embora o resultado fosse uma ampla dispersão de subúrbios de classe superior, na primeira e segunda leva do defluxo metropolitano, o êxodo ativou também a corrupção interior da cidade e trabalhou no sentido da sua destruição.

Somente como local para a criação de filhos revelou-se o subúrbio um ambiente mais apropriado, particularmente nos primeiros dias do subúrbio ferroviário, em que cada núcleo era rodeado por um largo cinturão verde de matas e campos. Ali, as crianças podiam zanzar em segurança, sem supervisão; e ao redor das escolas suburbanas, havia espaço tão amplo para jogos que se tornou requisito ideal de todas as escolas futuras: espaço para a prática do tênis de grama e para o *croquet*, para o *baseball* e para o *cricket*, para o futebol ou o boliche. Já em seu *Journal*, Emerson assinalara claramente essas vantagens, em 1865: "Não há polícia tão eficiente como uma boa colina e uma pastagem nas imediações de uma aldeia, onde os meninos podem correr, brincar e consumir sua força e seu ânimo supérfluo". O subúrbio implantou aquele espaço para jogos como parte essencial da cidade, o qual não podia ser sobrepovoado a pretexto de serem elevados os preços dos terrenos. Essa foi uma contribuição permanente.

Não demorou, porém, que, ao se desligar da cidade, a parte passasse a substituir o todo, tal como uma fase única da vida, a infância, passou a ser o modelo para todas as sete idades do homem. Com o aumento geral do lazer, os folguedos tornaram-se uma séria preocupação da vida; e o campo de golfe, o clube campestre, a piscina e o coquetel tornaram-se os frívolos sucedâneos de uma vida mais variada e significativa. Assim, reagindo contra as desvantagens da cidade congestionada, o próprio subúrbio tornou-se uma comunidade por demais especializada, mais e mais comprometida com o descanso e os folguedos como fins em si mesmos. Em breve, o jogo compulsivo tornou-se a alternativa aceitável do trabalho compulsivo, com pequeno ganho quer em liberdade, quer em estímulo vital. Pela mesma razão, os dois modos de vida misturam-se um com o outro, pois tanto no subúrbio quanto na metrópole, a produção em massa, o consumo em massa e a recreação em massa produzem o mesmo tipo de ambiente padronizado e desnaturado.

As próprias crianças sofreram com essa transformação da comunidade inteira em mera área de recreação. Isso porque tal comunidade segregada, composta de camadas econômicas segregadas, tendo pouco contato diário visível com as realidades do mundo que trabalhava, impôs um encargo indevido de educação à escola e à família. A menor das aldeias, onde as pessoas

ainda cultivam o solo, pescam e caçam, a mais pobre cidade industrial, cuja população ainda se dedica a empreendimentos produtivos essenciais, gozam de possibilidades educacionais que não existem no subúrbio. Ao fim de tudo, as diferenças operativas entre o subúrbio contemporâneo e a grande cidade tornam-se cada vez mais minúsculas, pois, naqueles ambientes aparentemente diferentes, a realidade tem sido gradativamente reduzida àquilo que é filtrado da tela do televisor.

Mas tanto a infância quanto o subúrbio são estágios de transição: por isso, uma comunidade bem planejada deve ter um lugar para outras fases da vida e outros modos de viver. Um subúrbio universal, humanamente falando, representa um pesadelo, quase tanto quanto uma megalópole universal: no entanto, é para essa ficção proliferante que vem tendendo irresistivelmente o nosso crescimento urbano de hoje, obra do acaso e da má orientação. Um esquema gigantesco de vias expressas, aeroportos, parques de estacionamento cada vez maiores e pistas de golfe envolve um modo de vida de pequenas dimensões e cada vez mais acanhado.

Todavia, em seu esforço original, quando mais perto esteve da meta romântica, o subúrbio deu uma contribuição positiva à concepção emergente da cidade como um ambiente misto, cuja textura se entreligava com a do campo; e muitas dessas contribuições precisam ser avaliadas e seletivamente adaptadas e melhoradas, e não postas de lado.

4. Nada se Ganhou com o Congestionamento

Na hibridação do milho, muitas vezes é possível que uma espécie enfezada e aparentemente frágil se revele mais produtiva, em combinação com outra, de características mais normais, do que duas espécies igualmente bem desenvolvidas. Essa estranha fonte de vigor híbrido parece valer igualmente com relação ao subúrbio. O que era, essencialmente, um modo de vida urbano enfezado, favorável a uma única função, produziu, em combinação com as oportunidades oferecidas pelo campo, toda uma série de aperfeiçoamentos no plano da cidade existente.

Na sua livre utilização do espaço, o subúrbio representou exatamente o oposto da maior parte das cidades históricas do Ocidente. Nestas, encontramos espaços abertos dispersos, entre os prédios e por trás deles, e às vezes consideráveis áreas cultivadas entre muros. No subúrbio, por outro lado, houve uma dispersão de edificação em meio aos espaços abertos; o jardim, o parque, a alameda de árvores, a estrada de acesso formavam um contínuo estético. Já não eram as fileiras de construções que serviam de muralhas contínuas, ladeando ruas que formavam um corredor fechado: o edifício, divorciado de sua íntima associação com a rua, era envolvido pela paisagem e deli-

beradamente absorvido por ela. Com essa abertura do tecido denso da cidade tradicional, surgiu uma transformação necessária no tamanho do quarteirão residencial.

Em meados do século XIX, já começara a existir a superquadra suburbana, muitas vezes maior que o quarteirão urbano habitual. O acesso ao seu interior era proporcionado pelo *cul-de-sac*, ou por estreitas estradas em forma de U e de L, destinadas ao uso local limitado. Essa inovação proporcionava não só grandes jardins e liberdade em relação à incômoda corrente de tráfego, mas economizava também em matéria de custosa construção de estradas. Além disso, o planejador dos subúrbios, seguindo os contornos e estreitando as estradas de serviço, poupava tanto em despesas de capital quanto em manutenção, ao mesmo tempo que preservava o caráter de parque de todo o ambiente. Tais inovações parecem ter ocorrido espontaneamente, em mais de um lugar, mas de maneira tão inconsciente e com tão pouca apreciação teórica, até há uma geração, que é difícil fixar a sua data.

Todavia, não há exemplo de planejamento feito dentro do século XIX, nem mesmo o orientado por Haussmann, que se compare em frescor de formas e ousadias de linhas com o melhor dos subúrbios, do Riverside de Olmsted, perto de Chicago, até o Roland Park, também dele, perto de Baltimore; do Llewellyn Park, em New Jersey, até o soberbo feito de Unwin e Parker, no Subúrbio de Hampstead Garden, no qual os edifícios faziam parte integrante de todo o projeto.

Era tão encantador o ambiente físico dos melhores subúrbios que, por muito tempo, afastou a atenção das suas deficiências e omissões sociais. Livrando-se da planta padronizada em grade e das elevadas rendas da terra, aceitando a cooperação da natureza ao invés de apagar cada traço do caráter ambiental, os novos urbanistas e construtores elaboraram uma nova forma para a cidade, ou pelo menos os grosseiros contornos de uma nova forma. Esse feito merece uma monografia histórica que ainda está por ser escrita, e da qual o trabalho de Clarence Stein, *New Towns for America*, seria um capítulo. Aqui, irei tratar apenas das conclusões gerais a serem tiradas da boa prática suburbana.

A visão interior que parece ter orientado intuitivamente os mais eficientes planejadores suburbanos foi mostrada racionalmente, pela primeira vez, provavelmente por Raymond Unwin, num modesto folheto, *Nothing Gained by Overcrowding*. Começou Unwin por examinar a típica rua regulamentar inglesa, produto dos antigos regulamentos municipais da Inglaterra. Tais regulamentos estipulavam a largura mínima das ruas, as dimensões do quintal, a iluminação solar e as instalações sanitárias de cada casa: mas, como ficou demonstrado, com dispositivos supérfluos quanto ao tráfego — preconceito infeliz que tem sido continuado até mesmo nos projetos de vizinhança das recentes Cidades Novas inglesas. Unwin demonstrou que aquele plano utilita-

rista e aparentemente parcimonioso determinava a criação de um número extravagante de ruas, devidamente pavimentadas para serviços pesados, a um custo excessivo. Por falta de quaisquer outros espaços convenientes, aquelas vias de tráfego tornaram-se locais de folguedos para as crianças. Mostrou Unwin ainda que, reduzindo-se o número de ruas desnecessárias e destinando-se as áreas assim recuperadas a jardins internos, poder-se-ia construir quase o mesmo número de casas, cada qual com mais terrenos utilizáveis para hortas e com vizinhanças mais graciosas, pelo mesmo preço.

Era isso, na realidade, o que muitas vezes estivera fazendo o planejador suburbano. Mas a modicidade original da terra era habitualmente resultante de economias devidas realmente ao baixo custo do preparo, pela eliminação de meios-fios, ruas muito largas, calçamento desnecessariamente pesado e, algumas vezes — por se evitarem os sistemas municipais de esgotos —, pela utilização de fossas domésticas, possíveis apenas em comunidades abertas de baixa densidade. Unwin demonstrou que a monotonia dos bairros congestionados de Londres, Manchester, Filadélfia, Chicago, mesmo quando compostos apenas de moradias para uma só família, podia ser parcialmente explicada pelo mau planejamento, com desperdiçado gasto de capital em serviços públicos, que uma planificação mais imaginosa, interessada em servir às necessidades humanas, haveria de reduzir.

Essa análise teve também certo mérito retrospectivo: não só explicou o êxito de inovações no planejamento, como a *superquadra* e o *cul-de-sac*, mas mostrou igualmente a validade daquelas plantas monásticas e colegiadas, dentro do modelo medieval — o Templo e as Estalagens de Gray, em Londres, e os colégios mais antigos de Oxford e Cambridge —, que haviam criado bairros contidos em si mesmos e afastados do tráfego motorizado.

Foi uma descoberta de primeira ordem a percepção de Unwin, de que os agradáveis espaços abertos, parques e praças de esportes não constituíam um luxo de classe superior, podendo ser incorporados sem custo adicional até no mais moderno projeto de habitação, simplesmente por economizar em desnecessários serviços públicos e ruas. Tinha-se aí um meio de fazer florescer o pético deserto urbano, desde que não se detestasse, como o pintor Mondrian, a visão de coisas a crescer dentro da cidade. Mas a nova receita não era de molde a se aplicar por si mesma. Para manter uma densidade baixa em terrenos abertos, deveria existir um controle público eficiente da exploração da terra, quer pela propriedade nacional, quer pela municipal, ou ainda pela fixação legal de firmes padrões de densidade residencial, nas áreas zoneadas para uso residencial, bem como o controle legal para impedir a construção privada que não possua áreas abertas adequadas.

Além disso, as principais correntes de tráfego de passagem devem ser encaminhadas para fora das áreas residenciais, em estradas que não tenham função local a desempenhar. Assim as lições positivas do planejamento subur-

bano; para que fossem eficientes, exigiam uma espécie de estadismo municipal, cujo aparecimento tem sido demorado. Uma das provas mais seguras desse estadismo está em que seu urbanismo seria dirigido no sentido da eliminação do subúrbio como tal, e no da construção de novas comunidades de uma ordem mais elevada e mais complexa.

5. O Subúrbio Como Unidade de Vizinhança

O fato de terem sido os subúrbios, a princípio, comunidades pequenas e contidas em si mesmas teve ainda outro efeito sobre o seu desenvolvimento: ajudou a recriar uma nova consciência de algo que se havia perdido no rápido crescimento da cidade — o senso de vizinhança. Se remontarmos à origem, verificaremos que se trata do antigo componente de aldeia, tão essencial a uma vida urbana equilibrada como os seus centros de cultura mais elevados e as suas associações utilitárias.

Em muitas comunidades suburbanas, a própria ausência de qualquer estrutura de governo local promoveu a organização de vizinhos; tanto assim que Robert Wood, em seu levantamento, singularmente bivalente e contraditório em si mesmo, dos Subúrbios nos Estados Unidos, mostrou com propriedade que o subúrbio restituiu, em alguns aspectos, as antigas idéias de participação democrática e iniciativa local. Embora a assembléia comunal da Nova Inglaterra tivesse constituído outrora tal órgão de associação cívica consciente, jamais fora incorporado na estrutura política maior; e, com o crescimento da cidade, ocorreu, pela mesma razão, uma constante mudança da comunidade primária, da família e da vizinhança, para associações mais utilitárias, seletivas e secundárias, que cuidavam dos interesses mais especializados do cidadão mas não se interessavam pela sua vida doméstica.

Evidentemente, nas grandes metrópoles do último século, a família e as associações de vizinhança tornaram-se, em grande parte, fatos residuais. Excesso de habitantes, um influxo constante de estrangeiros, mudança frequente de domicílios, falta de limites identificáveis ou de centros de encontro comuns, tudo isso veio reduzir os processos estabilizadores da vida de vizinhança. No entanto, em cidades tão unificadas como Paris, Chombart de Lauwe e seus colegas mostraram, a vida inteira de uma família das classes trabalhadora concentra-se em seu "bairro", quase tão arraigada, quase tão imune às influências externas como se estivesse numa aldeia a duzentos quilômetros de distância da Place de la Concorde. Embora os residentes de um subúrbio pudessem retirar-se dos formidáveis desafios políticos de uma cidade em crescimento, assumiam muitas vezes responsabilidades ativas em sua comunidade local, quando menos para se assegurarem de que teriam bom suprimento de água ou escolas bem dirigidas.

Na escala de valores que o psicólogo Edward L. Thorndike levantou, os subúrbios dos Estados Unidos ficavam muito acima de outras comunidades, em matéria de qualidades desejáveis, vindo em seguida as pequenas cidades e ficando as cidades industriais muito abaixo, na lista. (Estranhamente, as maiores cidades ficaram no meio.) Sem dúvida, a escala de Thorndike, em certa medida, favorecia, justamente aqueles caracteres em que se destacavam os subúrbios. Mas, em qualquer escala que ignorasse as funções específicas da cidade, o subúrbio, provavelmente, teria uma classificação elevada.

Algumas das atividades do subúrbio de classe média deviam-se, sem dúvida, à educação superior de seus membros e à parcela relativamente grande de lazer gozada pelas mulheres da comunidade. Esta, assim, em termos modernos, aproximava-se das condições exigidas para a cidadania na *pólis* grega: lazer, desligamento das ocupações mesquinhas, preocupação com o bem público.

“A cidade suburbana surge – observa Robert Wood – equipada com um limitado eleitorado, certa homogeneidade, certo tipo de atitude cívica e certa quantidade de lazer que muito fazem para pôr a democracia da pequena cidade em prática para mais pessoas e mais governos do que tem sido possível em centenas de anos. A esmagadora maioria dos subúrbios é relativamente pequena em tamanho e sua população é controlável em número.” Assim, embora o motivo para o êxodo suburbano fosse, em grande parte, escapista, estimulado pelas desordens morais e imundícies ambientais da cidade, um dos seus ganhos mais importantes foi de natureza prática. Politicamente, o subúrbio poderia ser descrito como uma tentativa de reduzir a comunidade urbana funcional a um tamanho suficientemente pequeno para ser tratado por uma família individual.

Superficialmente, restabeleceu o subúrbio o sonho da democracia jeffersoniana, quase apagado pelas tendências oligárquicas do capitalismo, e proporcionou as condições essenciais ao seu êxito: a pequena comunidade de pessoas identificáveis face a face, a participação na vida comum como iguais. Tanto a jardinagem quanto a política eram, no subúrbio, atividades do tipo “faça você mesmo”. E, enquanto a comunidade conservou sua limitação natural de área e população, continuou a incentivar essa vida de vizinhança. Assim, não foi por acaso que Clarence Perry formulou o conceito de unidade de vizinhança, depois de experimentar os benefícios de um ambiente suburbano bem planejado, como residente de um projeto suburbano modelo de Long Island, Forest Hill Gardens. O que Perry fez foi tornar mais explícita, numa estrutura mais bem definida, a vida que ali achara compensadora.

O interesse original de Perry pelo princípio de vizinhança começara pela extremidade política. Já fora, porém, antecipado pelo movimento dos Centros Sociais, que deu aos cortiços de cidades como Londres, Chicago e Pittsburgh, algo que faltava mesmo nas suas melhores áreas; um núcleo social organizador,

que proporcionava as necessárias facilidades de trabalho e cooperação, em todos os tipos de atividades de vizinhança. Foi ele um líder do movimento, que tivera início na cidade industrial provinciana de Rochester, Nova Iorque, procurando restabelecer, por meio de centros de comunidade, um pouco da vitalidade da vida política norte-americana. O que os novos Centros Sociais tinham parecido prestes a realizar, na primeira geração da sua existência, ele e seus companheiros esperavam introduzir em todas as comunidades americanas.

O centro comunal era um lugar de discussão, debate e ação cooperativa, em todas as questões públicas: sua finalidade era restabelecer a iniciativa, a consciência própria, a direção própria do grupo legal – um desafio às fidelidades partidárias, às decisões unilaterais e ao controle remoto. Uma vez criado, o centro social da comunidade podia estender-se em muitas direções, como acontecera com Toynbee Hall e a Hull House, incentivando a participação em teatros de amadores, a prática das artes e ofícios, formando um centro para a vida espiritual e cultural da vizinhança, como outrora o tinha feito a igreja.

Depois de 1920, parece que a idéia do centro comunal, como movimento, perdeu seu vigor; e as esperanças por ela ativadas parecem ter morrido. Em parte, porém, tal se deu por causa do seu próprio êxito; pois, nos anos seguintes, tornou-se prática habitual, nos Estados Unidos, planejar escolas com instalações para servir como centros da comunidade adulta, mesmo durante o dia. Seja como for, Perry levou ainda mais longe toda a concepção, ao imaginar uma estrutura unificada que seria mais favorável às atividades e funções de vizinhança, e ainda assim tomaria parte ativa, como não ocorria com o subúrbio, no programa urbano maior.

O princípio de organização de vizinhança era colocar dentro de uma distância percorrível a pé todas as facilidades necessárias diariamente ao lar e à escola, e manter fora dessa área de pedestres as pesadas artérias de tráfego que conduzem pessoas ou mercadorias que nada têm a ver com a vizinhança. Uma vez determinada a distância a pé, como o próprio critério de uma comunidade de face a face, seguia-se que nenhum local de folguedos para as crianças deveria ficar a mais de quinhentos metros das casas a que servia; e o mesmo princípio aplicava-se, com variações, à distância da escola primária e da área de mercado local. Tanto a população quanto a propagação periférica de tal comunidade eram limitadas, e poderiam ser fisicamente definidas, quer por um sistema de estradas, quer por um cinturão verde, quer por ambas as coisas. Perry fixava a população de tal vizinhança urbana ao redor de cinco mil: suficientemente grande para suprir toda uma variedade de serviços e melhoramentos locais, admitindo sempre um generoso fluxo através das fronteiras; pois somente os adversários partidários da idéia da unidade de vizinhança a consideraram como uma unidade fechada, destinada a impedir o

contato com o resto da cidade. Em seu conceito de vizinhança, Perry identificara a célula social fundamental da cidade e fixara o princípio do crescimento celular.

Na realidade, Clarence Perry restabelecera, com idéias modernas e facilidades modernas, e acima de tudo com uma arte consciente de si mesma, um dos mais antigos componentes da cidade, o quarteirão, que encontramos na antiga Mesopotâmia. Transpusera, porém, o templo ou igreja, como núcleo atrativo, para a escola e o centro comunal, e incorporara a praça de esportes e o parque, como partes essenciais do projeto total, restaurando assim, na cidade, alguns dos elementos rurais que ela havia, com demasiada complacência, posto de lado. Restaurando a escala pedestre e diminuindo a quantidade de transportes desnecessários, o plano de vizinhança propunha-se a libertar as artérias de tráfego, para mais eficiente penetração em áreas mais amplas, sem os intermináveis cruzamentos e o desperdício de tempo que decorre de uma dispersão ao acaso das facilidades urbanas.

Em três diferentes comunidades, uma enquadrada no sistema de ruas em grade, outra num terreno ondulado de agricultura, e a terceira numa colina, Henry Wright e Clarence Stein demonstraram o valor das idéias que Perry havia formulado e a aplicação universal da experiência que ele conscientemente projetara num novo esquema urbano.

Dessas aplicações concretas, surgiram dois novos caracteres de planejamento. Um foi a separação entre as artérias de transporte de passagem e as estradas e ruas locais, conforme Perry advogava: levou-se essa aplicação à sua conclusão lógica em Radburn, onde os caminhos para pedestres e as estradas para veículos formam dois sistemas independentes, como já foi assinalado. O outro foi o parque de vizinhança, concebido como um cinturão verde ao redor da vizinhança, como em muitas Cidades Novas inglesas, ou então como uma fita de verdura interior, unindo as superquadras, como em Radburn. No projeto de Chandigarh, Le Corbusier sabiamente executou, à sua maneira cartesiana mais sistemática, a planta de Radburn originariamente traçada para aquela capital por Albert Mayer e Matthew Nowicki. Até agora, não se contando as Cidades Novas inglesas, aquela constitui a maior aplicação da idéia do desenvolvimento celular de vizinhança num plano urbano organizado e unificado.

Assim, uma das inovações mais notáveis do moderno urbanismo deriva-se das inovações tanto físicas quanto sociais feitas no planejamento original do subúrbio romântico. E o desejo desse ambiente mais afim para as atividades domésticas, particularmente as de uma família em crescimento com as reações pessoais possíveis somente numa pequena comunidade, ajudou a popularizar o movimento suburbano. Infelizmente, o próprio subúrbio perdeu as condições que preservavam a paisagem ao seu redor e proporcionavam a associação espontânea e as empresas comuns. O que o subúrbio hoje em dia

conserva são, em grande parte, as suas debilidades originais: o esnobismo, a segregação, a procura de projeção social, a irresponsabilidade política.

Num recente estudo em Boston, um levantamento mostrou que apenas um residente masculino em cada três dedica algum tempo a uma atividade cívica ou comunitária, em seu subúrbio dormitório, e que, de igual forma, deixa de participar ativamente em sua associação profissional ou de negócios. Na verdade, o suburbano renuncia às obrigações da cidadania nos dois extremos; e quanto mais se afasta do centro, mais dissociado se torna. Nem a vizinhança, nem a cidade pode dar coesão ao subúrbio da "idade do automóvel". Os centros comerciais suburbanos, as fábricas suburbanas, seu escritório e suas instituições de pesquisas, proporcionam um mínimo de facilidades de associação, ao mesmo tempo que impõem, pela sua distribuição ao acaso, um máximo emprego de esforço - contado quer em tempo, quer em distância percorrida, quer em custo.

Essas partículas de movimentos rápidos são a precipitação da explosão metropolitana. Não são mais mantidas conjuntamente nem pelo ímã urbano, nem pelo recipiente urbano: ao contrário, são emblemas da "cidade que desaparece". Mas esse movimento a partir do centro não traz nenhuma esperança ou promessa de vida num nível superior. Assim mesmo como o nosso universo tecnológico em expansão afasta a nossa existência cotidiana, cada vez mais, do seu centro humano, assim também o universo urbano em expansão conduz seus fragmentos separados para cada vez mais longe da cidade, deixando o indivíduo mais dissociado, solitário e desamparado do que provavelmente jamais terá estado. A modalidade compulsória proporciona menos e não mais oportunidades de associação do que a estabilidade compulsória necessária na cidade murada.

O que se iniciou como uma fuga da cidade, por parte das famílias, tomou-se um retiro mais generalizado, que produziu não tantos subúrbios individuais como um cinturão suburbano disperso. Ao passo que as grandes organizações da metrópole tomaram-se mais altamente organizadas, graças à supervisão burocrática em larga escala, à contabilidade mecanizada e ao controle financeiro centralizado, dispersaram-se os seus fragmentos - lojas de departamentos, hotéis, escritórios de seguros, laboratórios, bancos - por toda a paisagem metropolitana: algumas vezes, e confessadamente, para reduzir a distância do trabalho para os proprietários e gerentes. Isso constitui, em si mesmo, uma confissão de que a enfadonha jornada metropolitana para o trabalho tornara-se não só intolerável, mas desnecessária. Infelizmente, a soma de todas essas dispersões não produz uma nova constelação urbana. Embora potencialmente proporcionassem os elementos de uma nova espécie de cidade, com centros múltiplos, operada em escala regional, o seu efeito, até agora, tem sido corroer e minar os antigos centros, sem formar um modelo suficientemente coerente para levar adiante suas funções culturais essenciais em algo

que se pareça com o nível antigo. Dentro de uma geração, quando perderem o impulso que derivam agora da cidade histórica, a deterioração resultante será grave. Deixadas a si mesmas, como Los Angeles já está demonstrando, tais forças irão automaticamente destruir a cidade.

6. Ferrovia, Cinturão Verde, Propagação Motorizada

Os subúrbios construídos entre 1850 e 1920 deveram sua existência, em primeiro lugar, à estrada de ferro, embora os que ficassem mais próximos da cidade central tivessem igual dívida, a partir de 1895, para com o transporte eletrificado (o bonde) e o metrô. Algumas vezes, os especuladores imobiliários promoveram o trânsito rápido, mas, com muito maior frequência, os magnatas da energia elétrica e do trânsito — como os Van Sweringens, em Cleveland (Shaker Heights), e Insull, em Chicago (Niles Center) — promoveram os subúrbios. A ousada iniciativa de Frank Pick, como líder do Metrô de Londres, desempenhou um papel de importância no seu desenvolvimento suburbano, no século XX.

O tipo antigo de subúrbio, que dependia principalmente da estrada de ferro, tinha uma vantagem especial que só pôde ser plenamente avaliada depois que desapareceu. Tais subúrbios, enfileirados ao longo de uma ferrovia, eram descontínuos e convenientemente distanciados: e, sem a ajuda da legislação, eram limitados tanto em população quanto em superfície; com efeito, os maiores raramente tinham seus dez mil habitantes, e menos de cinco mil era o mais habitual. Em 1950, por exemplo, Bronxville, Nova Iorque, subúrbio típico de classe superior, tinha 6778 pessoas, ao passo que Riverside, Illinois, fundado em princípios de 1869, tinha apenas 9153.

O tamanho e as dimensões do subúrbio, os mesmos de uma unidade de vizinhança, não eram resultado inteiramente de seu planejamento aberto, que favorecia as densidades reduzidas. Servido por uma via férrea, com paradas de quatro ou de oito em oito quilômetros, havia um limite natural à propagação de qualquer comunidade em particular. As casas tinham de ser situadas “dentro de uma distância facilmente percorrida a pé da estação ferroviária”, como mostravam os prospectos de propaganda; e somente os que eram suficientemente ricos para ter um cavalo e carro davam-se ao luxo de penetrar mais no campo aberto.

Graças a suas paradas espaçadas, o subúrbio ferroviário, a princípio, foi impedido de se espalhar ou de crescer indevidamente em população, pois um cinturão verde, natural, muitas vezes ainda cultivado para fornecimento aos mercados, continuava existindo entre os subúrbios e aumentava a área de recreação disponível. Vez por outra, em algumas áreas afortunadas como Westchester, entre 1915 e 1935, uma larga avenida arborizada, como o Bronx

River Parkway, acompanhada por uma faixa contínua de parques para uso de pedestres, ainda não vencida por uma corrente constante de tráfego metropolitano, aumentava a perfeição do modelo suburbano total. Não importa o que se pudesse dizer das desvantagens sociais, tratava-se, em muitos particulares, de um ambiente físico e idílico. Durou, porém, menos de uma geração.

Foi provavelmente a própria existência desses cinturões verdes naturais, que isolavam as comunidades suburbanas, pequenas, contidas em si mesmas, mas intimamente ligadas, que levou o economista Alfred Marshall a sugerir, em 1899, um “imposto nacional de ar puro”, na Inglaterra, como meio de garantir a permanência de cinturões verdes entre as cidades. “Precisamos — observava — aumentar as praças de esportes no meio de nossas cidades. Precisamos também impedir que uma cidade cresça sobre outra ou sobre uma aldeia vizinha: precisamos manter faixas intermediárias de campo em fazendas de criação, etc., bem como terrenos de diversão pública.”

Não se poderia oferecer conselho mais oportuno e perspicaz aos governos municipais: na verdade, mais de meio século depois, ainda é oportuno, e muito mais urgente. Se não foi imediatamente seguido pelos urbanistas e autoridades municipais, se ainda está longe de ser avaliado e adotado na maior parte dos centros urbanos em crescimento, isso representa uma desgraça para aquelas profissões e uma mancha em nossa inteligência cívica comum. (As Cidades Novas, na Inglaterra, e as normas descortinadas de algumas cidades notáveis, como Rotterdam, Amsterdam e Estocolmo, contrastam com a penalizante impossibilidade de Nova Iorque, em proteger Westchester e Long Island, ou de San Francisco, em proteger a Região da Baía, e mais ainda os vinhais e pomares do Vale de Santa Clara: isso para escolher apenas dois tristes exemplos dentre dezenas.)

Tivesse sido o conselho de Marshall prontamente acatado, pela introdução de uma legislação apropriada de zoneamento e utilização da terra, e pela instituição da aquisição em grande escala de terras públicas para colonização, com todos os novos projetos rodoviários, poder-se-ia ter iniciado uma radical transformação no esquema urbano. Teria sido possível não só impedir a consolidação e ampliação de enormes massas de habitações suburbanas e subsuburbanas, como também poderíamos ter dado passos positivos no sentido de construir uma forma mais orgânica, em escala regional, de acordo com as nossas modernas facilidades de transportes e comunicações.

Em vez de criar a Cidade Regional, as forças que automaticamente impeliram as rodovias, os automóveis e os projetos imobiliários para o campo aberto produziram a disforme exsudação urbana. Aqueles que estão empregando a magia verbal para transformar esse conglomerado numa entidade orgânica não fazem mais do que se iludirem. Chamar à massa resultante Megalópolis, ou sugerir que a mudança na escala espacial, com os transportes rápidos, é em si mesma suficiente para produzir uma nova e melhor forma

urbana, é passar por cima da complexa natureza da cidade. A coalescência real do tecido urbano, que hoje é considerada por numerosos sociólogos como um estágio final do desenvolvimento da cidade, não constitui, na realidade, uma nova espécie de cidade, mas uma anticidade. Como no conceito de antimatéria, a anticidade aniquila a cidade, sempre que colide com ela.

O que aconteceu ao subúrbio é questão, hoje, de registro histórico. Logo que o automóvel se tornou comum, desapareceu a escala pedestre do subúrbio, e com ela, a maior parte da sua individualidade e do seu encanto. O subúrbio deixou de ser uma unidade de vizinhança: tornou-se uma massa difusa, de baixa densidade, envolvida pela conurbação e posteriormente envolvendo-a mais. O subúrbio precisava de sua própria pequenez, assim como precisava do seu *background* rural, para realizar seu próprio tipo de perfeição semi-rural. Uma vez ultrapassado aquele limite, o subúrbio deixou de ser um refúgio da cidade e passou a fazer parte da metrópole inescapável, "la ville tentaculaire", cujos espaços abertos contíguos e distantes e cujos parques públicos também eram outras manifestações da cidade congestionada. Esse fato não deixará de ser verdadeiro, ainda que o transporte a jato coloque uma área a 1900 quilômetros de distância tão próxima como é hoje uma cidade a 90 quilômetros. Pois, quando se conquista o espaço, aumentam-se também as populações às quais o espaço distante é acessível. O lucro líquido em perspectiva é consideravelmente inferior a zero.

Enquanto a estação ferroviária e as distâncias a pé controlaram o crescimento suburbano, o subúrbio teve uma forma. A própria concentração de lojas e facilidades de estacionamento ao redor da estação ferroviária, nos melhores subúrbios, chegou a promover um novo tipo de área de mercado, mais concentrada que o mercado linear ao longo de uma avenida. Surgiu assim um protótipo espontâneo de *shopping center* suburbano, cujas facilidades acessíveis de estacionamento lhe emprestavam vantagens sobre os estabelecimentos urbanos mais centrais, depois que o automóvel particular tornou-se o principal modo de transporte. Mas o automóvel tinha feito algo mais do que afastar os primeiros limites e destruir a escala pedestre. Duplicou também o número de carros necessários por família, ou transformou a dona-de-casa suburbana em motorista de tempo integral.

Tais deveres tornaram-se ainda mais imperiosos por causa do advento do automóvel ter sido acompanhado pelo deliberado desmantelamento do sistema de transportes eletrificados. Nas partes mais urbanizadas dos Estados Unidos, o transporte eletrificado, muitas vezes tendo o seu direito privado de passagem como a ferrovia a vapor, ganhava índices de velocidade muito superior aos do ônibus atual. Longe de suplementar o transporte público eletrificado, o automóvel particular tornou-se, em grande parte, um seu desajeitado sucedâneo. Em vez de manter um complexo sistema de transportes, oferecendo alternativas de percurso e de velocidade, segundo a ocasião, a nova pro-

pagação suburbana tornou-se abjetamente dependente de uma única forma, o automóvel particular, cujo tamanho devorou a única comodidade de que se podia gabar o subúrbio: o espaço. Em lugar de edifícios erguidos num parque, temos agora edifícios levantados num estacionamento.

Enquanto o subúrbio servia apenas a uma minoria favorecida, não estragava o campo nem ameaçava a cidade. Agora, porém, que a fuga para o exterior tornou-se um movimento de massa, tende a destruir o valor de ambos os ambientes, sem produzir mais que um monótono substituto, desprovido de forma e desprovido mais ainda dos valores suburbanos originais. Achemo-nos diante de um singular paradoxo: a nova forma suburbana produziu agora um modelo anti-suburbano. Com a destruição das distâncias que se podiam cobrir a pé, verificou-se a destruição do caminhar como um meio normal de circulação humana: o automóvel tornou-o inseguro e a extensão do subúrbio tornou-o impossível.

Em consequência, a salutar demonstração de Unwin em *Nothing Gained by Overcrowding* [Nada se ganhou com o congestionamento] deve ser agora revidada por uma advertência cheia de reservas: "Algo se perdeu com o Exagero de Espaço". Aplica-se isso a todas as características de conglomerado suburbano. A estrada outrora modesta, cuja largura romana de 4,5 metros permaneceu como padrão quase até a invenção do *Parkway*, exige agora milhares de hectares, com direitos de passagens maiores que os exigidos pelos troncos ferroviários no ponto culminante da sua expansão.

Para garantir o fluxo contínuo do tráfego, mesmo nas áreas rurais, projetam-se imensos trevos e asas rodoviárias, consumindo ainda mais espaços abertos. E, em vez de ter pátios de embarque e parques de manutenção nos distantes terminais de um sistema ferroviário, a própria dispersão do tráfego motorizado exige instalações semelhantes ao redor de cada prédio individual onde se congreguem pessoas. Assim, cada nova fábrica ou escritório, cada nova loja de departamentos ou *shopping center*, implantado no meio do campo aberto, exige estacionamentos tão amplos que aqueles que estacionam na orla têm de percorrer a pé, até a loja, um caminho maior do que aconteceria numa cidade densamente congestionada, depois de desembarcar de seu ônibus ou metrô, embora ainda mantenham obstinadamente a imagem ilusória do automóvel como algo que os conduz "de porta a porta".

Tudo isso está muito distanciado do gozo aristocrático do espaço visual, que proporcionava às últimas cidades barrocas praças, círculos abertos e perspectivas longas, para passeios de carruagem ao longo de avenidas orladas de árvores. Na nova distribuição suburbana, o desperdício de espaço tornou-se substituto do planejamento cívico inteligente, da organização municipal descortinada ou da economia racional. Cada edifício separado espalha-se em ociosos planos de um pavimento, cobrindo o máximo possível de área de construção, isolado dos vizinhos, quando os há, por um parque de estaciona-

mento cada vez maior, enquanto este também não deixa de crescer em tamanho, à medida que o transporte coletivo cai em completo desuso. Todavia, quando a fábrica dispersa deixa sair seus trabalhadores ao fim do dia, o congestionamento consumidor de tempo que se verifica na saída é capaz de igualar plenamente o que ocorre na cidade grande.

No regime suburbano atual, cada função suburbana segue o exemplo da estrada de automóveis: devora espaço e consome tempo, com atrito e frustração cada vez maiores, enquanto, que, sob o pretexto plausível de aumentar a velocidade das comunicações, o que realmente faz é obstruí-las e negar a possibilidade de fáceis reuniões e encontros, dispersando os fragmentos de uma cidade, ao acaso, por toda uma região.

No fundo desse descaminho da técnica moderna, encontra-se uma falácia que toca o próprio coração de toda a ideologia fundamental: a idéia de que a força e a velocidade são desejáveis em si mesmas e que o mais novo tipo de veículo de alta velocidade deve substituir quaisquer outras formas de transporte. O fato é que a velocidade de locomoção deve ser uma função da finalidade humana. Se quisermos encontrar e conversar à toa com outras pessoas, num passeio urbano, cinco quilômetros por hora já seriam demais; se um cirurgião está sendo conduzido às pressas à cabeceira de um paciente, a 1600 quilômetros de distância, quinhentos quilômetros por hora podem ser demasiada lentidão. Mas o que os seus próprios axiomas enganosos impedem que os nossos peritos em transportes compreendam é que um adequado sistema de transportes não pode ser criado em função de qualquer meio único e limitado de locomoção, por maior que seja a sua velocidade teórica.

O que uma rede eficiente necessita é do maior número de modos alternados de transporte, a velocidade e volumes variados, para diferentes funções e finalidades. A maneira mais rápida de pôr em movimento cem mil pessoas dentro de uma limitada área urbana, com um raio, digamos, de oitocentos metros, é fazê-las seguir a pé: o meio mais lento de movê-las seria colocar todas elas em automóveis. A totalidade da população diurna da Boston histórica poderia reunir-se a pé no Boston Common, provavelmente em menos de uma hora, se as ruas fossem livradas do tráfego motorizado. Se fossem transportadas de automóvel, levariam muitas horas, e, a menos que abandonassem seus veículos não estacionáveis, jamais chegariam a seu destino.

Nossos engenheiros rodoviários e nossas autoridades municipais, hipnotizados pela popularidade do automóvel particular, sentindo-se na obrigação de contribuir para a prosperidade da General Motors [Motores Gerais], mesmo que o resultado seja o Caos Geral, têm-se entregue a uma aberta conspiração para dismantelar todas as diferentes formas de transportes necessárias a um bom sistema, e reduzido nossas facilidades ao automóvel particular (para fins de prazer, conveniência ou cargas), e ao avião. Duplicaram mesmo as linhas férreas e repetiram todos os erros dos antigos engenheiros ferroviários, do

mesmo passo que empilharam nas cidades terminais uma população que o automóvel particular não pode transportar, a menos que a própria cidade seja arrasada, a fim de permitir o movimento e a armazenagem desses veículos.

Se os peritos técnicos e administradores soubessem o que estavam fazendo, teriam tomado medidas especiais para salvaguardar métodos mais eficientes de transporte de massas, a fim de manter tanto a existência da cidade quanto a utilização, com menor gasto de tempo, de outras formas de transporte. Para que tenhamos uma completa estrutura urbana, capaz de funcionar integralmente, é necessário encontrar canais convenientes para todas as formas de transportes: somente a deliberada articulação do pedestre, do sistema de trânsito de massa, da rua, da avenida, da auto-estrada e do campo de aviação pode atender às necessidades de uma comunidade moderna. Nada menos do que isso dará resultado.

Dando preferência ao caminhão em lugar da ferrovia, para o tráfego de longa distância, substituímos um serviço seguro e eficiente por outro mais perigoso e ineficiente. Se quisermos melhorar o sistema de estradas de rodagem, devemos tomar o cuidado de manter uma parte tão grande quanto possível dos fretes de mercadorias sobre os trilhos. A razão, e não a menos importante, para salvar o serviço ferroviário de fretes e passageiros, e de transportes coletivos, é garantir o movimento livre dos veículos particulares nas auto-estradas. De igual forma, se quisermos que as vias expressas que construímos ao redor das nossas cidades funcionem como tais, é necessário aperfeiçoar e ampliar o transporte em massa, e não permitir que desapareça.

O único remédio eficiente para o congestionamento urbano é relacionar de tal modo as zonas industriais e de negócios com as áreas residenciais, que uma grande parte do seu pessoal possa ir a pé ou de bicicleta para o trabalho, viajar num ônibus público ou tomar um trem. Empurrando todas as formas de tráfego para vias motorizadas de alta velocidade, nós as oneramos com uma sobrecarga que seguramente reduz o tráfego máximo a um engatinhar; e se tentarmos corrigir isso multiplicando tais rodovias, estaremos apenas aumentando a ruína urbana total, dissociando ainda mais as partes da cidade, numa massa disforme de tecido semi-urbano frouxamente espalhado. A dissociação espacial das funções nos subúrbios resulta numa extrema especialização das partes individuais: áreas residenciais segregadas sem lojas locais; centros varejistas segregados; unidades industriais segregadas, sem instalações para alimentação a não ser as fornecidas pela administração. No escapar às complexas cooperações da cidade, o Subúrbio recuperou os vícios originais da exagerada especialização e do controle rígido.

O bom urbanismo deve dedicar um lugar ao automóvel: nem é preciso fazer tal afirmação. Não quer isso dizer, porém, de modo algum, que o automóvel deva ter licença para penetrar em todas as partes da cidade e nelas permanecer, muito embora venha a pôr abaixo todas as outras atividades; não

significa, tampouco, que seus fabricantes devam ter licença para burlar as exigências da cidade, projetando veículos cada vez mais largos e mais compridos. Muito ao contrário, chegou a hora de distinguir entre duas funções do automóvel – o movimento urbano e o movimento rural. Para este último, um grande carro, com espaço suficiente para alojar uma família com toda a sua bagagem, é admirável. Na cidade, porém, tais carros devem ser encorajados a permanecer nos arrabaldes, sujeitos a pesados impostos pelo privilégio de estacionar dentro dela, enquanto que se deveriam conceder favores especiais à produção e distribuição de carros pequenos, movidos a eletricidade, para o movimento intra-urbano ordinário, a fim de suplementar, e não de substituir, o transporte coletivo. A velocidade moderada, o silêncio, a facilidade e a condensação do espaço de estacionamento – tais são as características de um automóvel urbano.

É absurdamente pauperizada a tecnologia que só tem uma resposta para o problema do transporte; e é uma forma pobre de urbanismo a que permite que aquela resposta domine todo o esquema da sua existência.

7. O Subúrbio de Massa como Anticidade

Dentro da prática atual, vendemos o nosso direito urbano de berço em troca de uma triste confusão de automóveis. Troca tão pobre quanto o prato de lentilhas de Esaú. Com certeza, as gerações futuras ficarão admiradas com a nossa disposição, com a nossa avidez até, em sacrificar a educação de nossos filhos, o tratamento dos doentes e dos idosos, o desenvolvimento das artes, para não falar no pronto acesso à natureza, em favor do sistema oblíquo de monotransporte, passando a 96 quilômetros por hora em áreas de densidade baixa, mas reduzido a 9,5 apenas nas de densidade elevada. Mas os nossos descendentes talvez compreendam nossa singular disposição de gastar bilhões de dólares para lançar uma vítima de sacrifício a uma órbita planetária, se perceberem que as nossas cidades estão sendo destruídas pelo mesmo supersticioso ritual religioso: o culto da velocidade e do espaço vazio. Não dispondo de suficientes orçamentos municipais para tratar convenientemente de todas as exigências da vida que se podem concentrar na cidade, fixando-nos numa única função, o transporte, ou antes, numa só parte de um adequado sistema de transportes, a locomoção por meio do automóvel particular.

Deixando que se deteriore o transporte de massa e construindo vias expressas fora e garagens de estacionamento dentro das cidades, a fim de estimular a máxima utilização do automóvel particular, nossos engenheiros rodoviários e nossos urbanistas têm ajudado a destruir o tecido vivo da cidade e a limitar as possibilidades de criação de um organismo urbano maior, de dimensões regionais. Os deslocamentos coletivos para distâncias curtas, infe-

riores a quilômetro e meio, deveriam basear-se principalmente no pedestre. Desencorajando e eliminando o pedestre, deixando de ampliar e aperfeiçoar o transporte de massa, nossos funcionários municipais e engenheiros rodoviários criaram uma situação que exige densidades residenciais extremamente reduzidas. Também neste caso, o monopólio do espaço privado não só reduz as facilidades sociais da cidade, como sacrifica também o espaço público aberto em favor do privado.

A absurda crença de que o espaço e a locomoção rápida são os principais ingredientes de uma boa vida tem sido incentivada pelos agentes do subúrbio de massa. O hábito da construção de baixa densidade é um legado residual do antigo movimento romântico, e constitui agora um dos principais obstáculos ao reajustamento das partes da cidade e à sua união num novo esquema que ofereça recursos muito mais ricos para a vida do que a metrópole central, congestionada e sem ordem, ou as áreas contíguas, que são alcançadas pelas suas vias expressas. A *reductio ad absurdum* desse mito é, como não se ignora, Los Angeles. Ali, os padrões suburbanos de espaço aberto, com casas livres, muitas vezes não mais do que doze casas por hectare, têm sido mantidos: de igual forma, o automóvel particular, como principal meio de transporte, tem suplantado o que, apenas há uma geração, se tanto, era um eficiente sistema de transporte público.

Los Angeles tornou-se hoje uma massa não-diferenciada de casas, separada em setores por meio de vias expressas de muitas pistas, com rampas e viadutos que criam seus próprios engarrafamentos especiais. Essas vias expressas são passagem apenas a uma pequena fração do tráfego por hora outrora feito pelos transportes públicos, e a uma velocidade muito mais baixa, num ambiente conspurcado pelo *smog*, produzido pelo escapamento mortal dos tecnologicamente atrasados automóveis. Mais de um terço da área de Los Angeles é consumido por essas grotescas facilidades de transporte; dois terços do centro de Los Angeles são ocupados por ruas, passagens livres, estacionamentos e garagens. Isso vem a ser o devorar espaço como vingança. A última fase do processo já se anuncia aos espíritos realmente progressistas – a expulsão dos habitantes que ainda restam e a entrega da área inteira a veículos de acionamento automático, completamente emancipados de qualquer finalidade humana racional.

Mesmo em cidades tão espaçosas quanto Washington, somente a área central primitiva tem uma densidade residencial de 24 ou mais famílias por hectare: nos arrabaldes cada vez mais espalhados, contam-se em regra menos de 24, e uma leva muito rápida está colocando uma parcela maior ainda numa densidade de habitação de menos de doze por hectare. Isso é ruinoso tanto para a vida urbana quanto para a recreação despreocupada; porque a tentativa de atender às necessidades das áreas distantes mediante vias expressas não só esterilizará cada vez mais a terra, como também dispersará as facilidades

sociais que deveriam estar concentradas em novas cidades, organizadas de modo a difundir e amplificar as facilidades centrais.

A conclusão deve ser evidente. Qualquer tentativa no sentido de se criar um sistema adequado de transportes, sem criar antes reservas suficientes de terrenos públicos, sem estabelecer uma densidade desejável de ocupação urbana equilibrada, *superior ao nível suburbano atual*, sem criar uma rede regional quase independente das estradas-tronco maiores, acabará por degradar a paisagem, sem trazer quaisquer benefícios permanentes aos seus novos habitantes.

Para que mantenhamos as vantagens inicialmente incorporadas no subúrbio romântico, é necessário que as aclimemos à construção de cidades. Para que conservemos as vantagens inicialmente descobertas na cidade fechada, é necessário que criemos um modelo mais poroso, mais rico em variedade tanto social quanto estética. A densidade residencial de uns 250 indivíduos por hectare líquido, excluídas ruas e calçadas, proporcionará jardins privados utilizáveis e estimulará a criação de pequenos parques públicos interiores, destinados ao encontro e ao descanso. É possível conseguir tudo isso sem erigir os elevados caixões estéreis e mutiladores do espaço, que hoje se apresentam em melancólico desfile, tanto na Europa como nos Estados Unidos, como a mais nova contribuição da arquitetura “moderna”. Se é que os valores humanos nos preocupam, não nos podemos dar mais ao luxo de espalhar Subúrbios ou Metrôpolis congestionadas: e, menos ainda, não nos podemos dar ao luxo de um subúrbio congestionado, cuja amplitude visual depende do isolamento celular e da arregimentação das suas famílias componentes em estruturas de massa.

8. Famílias no Espaço

Como veio a ocorrer sob o impacto da atual religião e mito da máquina, o Subúrbio de massa acabou com a maior parte das liberdades e deleites que os primeiros discípulos de Rousseau procuravam encontrar no êxodo da cidade. Ao invés de concentrar a atenção sobre a criança no quintal, temos agora a imagem de “Famílias no Espaço”. Com efeito, quanto maior a dispersão demográfica, maior o isolamento da moradia individual e maior o esforço necessário para refazer em particular, mesmo com a ajuda de muitas máquinas e artifícios automáticos, aquilo que costumava ser feito em comum, muitas vezes em meio a conversas, cânticos e o gozo da presença física de outros.

A dona-de-casa cidadina, que há meio século conhecia pessoalmente o açougueiro, o merceiro, o leiteiro, seus vários outros fornecedores locais, como pessoas individuais, com histórias e biografias que a impressionavam, num intercâmbio diário, goza agora do benefício de uma única expedição

semanal ao supermercado impessoal, onde só por acaso tem probabilidades de encontrar uma vizinha. Quando abastada, acha-se rodeada de instrumentos elétricos e eletrônicos, que tomam o lugar de companheiros de carne e ossos: seus verdadeiros companheiros, seus amigos, seus mentores, seus amantes, os que preenchem sua vida não vivida, são sombras na tela do televisor ou vozes ainda menos personificadas. Pode ela responder-lhes, mas não se pode fazer ouvir: o resultado que se alcançou foi um sistema de mão única. Quanto maior a área de expansão, maior a dependência de um distante centro de suprimento e de controle remoto.

Na orla do Subúrbio de massa, até mesmo as vantagens do grupo primário de vizinhança desaparecem. O custo desse desligamento de outros homens, no espaço, está fora de toda proporção com os seus benefícios presumidos. O produto final é uma vida encasulada, passada cada vez mais dentro de um automóvel ou dentro de uma câmara escura, ante um aparelho de televisão: em breve, com um pouco mais de automação do tráfego, principalmente dentro do automóvel, percorrendo distâncias ainda maiores, sob controle remoto, para que o motorista de outrora possa ocupar-se com um aparelho de televisão, tendo perdido até a liberdade do volante. Na verdade, cada uma das partes dessa vida virá pelos canais oficiais e estará sob supervisão. Não tocada pela mão humana num extremo: não tocada, no outro, pelo espírito humano. Aqueles que aceitam essa existência poderiam perfeitamente ser metidos num foguete lançado no espaço, tão reduzidas são as suas escolhas, tão limitadas e deficientes as suas reações permitidas. É aí que realmente vamos encontrar “A Multidão Solitária”.

Os organizadores da cidade antiga tinham algo a aprender dos novos dirigentes da nossa sociedade. Aqueles amontoavam seus súditos dentro de um recinto murado, sob a vigilância de guardas armados dentro da cidadela menor, para melhor mantê-los sob controle. Hoje, aquele método é obsoleto. Com os meios atuais de comunicação de massa a longa distância, o disperso isolamento passou a ser um método ainda mais eficiente de manter uma população sob controle. Estando o contato direto e a associação de face a face tão inibidos quanto possível, todo o conhecimento e toda a direção podem ser mobilizados por agentes centrais e transmitidos por meio de canais vigiados, demasiado caros para serem utilizados por pequenos grupos ou indivíduos em particular. Para se exercitar a liberdade de palavra, numa comunidade tão dispersa e dissociada, é necessário “comprar tempo” de transmissão ou “comprar espaço” no jornal. Cada membro do Subúrbio torna-se prisioneiro graças à própria separação pela qual pagou: é alimentado por uma estreita abertura, um cabo telefônico, uma onda de rádio, um circuito de televisão. Não é preciso dizer que isso não é resultado de uma conspiração consciente, de uma esperta minoria: é um subproduto orgânico de uma economia que sacrifica o desenvolvimento humano ao processamento mecânico.

Numa comunidade bem organizada, todos esses aperfeiçoamentos tecnológicos poderiam alargar admiravelmente o âmbito da vida social: nas desorganizadas comunidades de hoje, o que fazem é estreitar o âmbito efetivo da pessoa. Em tais condições, nada pode acontecer espontânea ou autonomamente — sem uma boa parcela de assistência mecânica. Não explica isso, até certo ponto, a passividade e docilidade que se imiscuíram em nossa existência? Na recente revolução de Caracas, que depôs uma ditadura brutal na Venezuela, o sinal para começar, segundo me disse uma testemunha ocular, foi o buzinar de automóveis. Aquele buzinar, tornando-se mais intenso, chegando mais perto, convergindo de todos os cantos da cidade para o palácio, encheu de terror os corações dos governantes. Também aquele foi um fenômeno urbano. Os subúrbios oferecem poucas possibilidades de reunião, conversação, debate coletivo e ação comum — favorecendo um conformismo silencioso, e não a rebelião ou o contra-ataque. Assim, tornou-se o Subúrbio o lar preferido de um novo tipo de absolutismo: invisível mas todo-poderoso.

Talvez me intranquilizasse a respeito da validade dessa análise, não a houvesse há muito antecipado o presciente Tocqueville, em *A Democracia na América*. Seu objetivo era averiguar “sob que traços novos o despotismo poderia ser produzido no mundo”. “Vejo, diz ele, uma multidão inumerável de homens semelhantes e iguais, que sem descanso se voltam sobre si mesmos, à procura dos pequenos e vulgares prazeres, com os quais enchem a alma. Cada um deles, afastado dos demais, é como que um estranho ao destino de todos os outros: seus filhos e seus amigos particulares para ele constituem toda a espécie humana; quanto aos restantes dos seus concidadãos, está ao lado deles, mas não os vê; toca-os e não os sente; existe apenas em si e para si mesmo, e se ainda lhe resta uma família, pode-se ao menos dizer que não tem mais pátria.”

Tocqueville estava descrevendo por antecipação o temperamento e o hábito da vida no Subúrbio, hábito que já conseguiu retornar à cidade e fez com que as próprias nações democráticas se submetessem, praticamente sem um murmúrio, a todos os estilos de compulsão e corrupção totalitária. O que aquele grande filósofo político previa com o olho íntimo, observadores menos dotados podem ver hoje com os olhos exteriores. É essa a última fase da derrocada da cidade. A expansão da nossa tecnologia apenas apressa o ritmo dessa transformação. O que resta, se não se verificar um movimento em contrário, não valerá a pena de ser salvo, pois, quando o recipiente se transforma tão rapidamente quanto o seu conteúdo, nada realmente pode ser salvo.

9. Planejando para o Crescimento Urbano

Felizmente, o movimento em sentido contrário começou há mais de meio século; e foi dirigido contra o êxodo suburbano e, ao mesmo tempo, contra o congestionamento metropolitano que o promoveu. A primeira interpretação inteligente da situação urbana em geral, em termos dos novos processos e potencialidades já visíveis na civilização, foi feita por dois admiráveis observadores, perto do fim do século XIX. Trataram eles das forças formadoras em geral e abordaram as relações da cidade com o campo e a região, como parte integrante da sua própria vida e como algo essencial em qualquer esquema mais amplo de aperfeiçoamento urbano.

A primeira contribuição foi dada pelo geógrafo Piotr Kropotkin, no admirável livro chamado *Fields, Factories, and Workshops*. Quase meio século à frente da opinião econômica e técnica de seu tempo, havia ele apreendido o fato de que a flexibilidade e adaptabilidade da comunicação elétrica e da energia elétrica, juntamente com as possibilidades de cultivo intensivo e biodinâmico da terra, tinham lançado as bases de um desenvolvimento urbano mais descentralizado, em pequenas unidades, capaz de reagir ao contato humano direto e gozando de vantagens tanto rurais quanto urbanas. Viu ele que a indústria já não se achava presa à mina de carvão, muito embora o carvão continuasse sendo uma fonte de energia; não se achava atada, tampouco, à estrada de ferro e à grande cidade: não se podia igualar nem eficiência nem economia com grandes unidades de produção. Previu Kropotkin o que muitas grandes empresas iriam descobrir apenas durante a Segunda Guerra Mundial: em especial, que até mesmo quando a montagem total era grande, a execução de operações industriais especiais, em “parcelas e pedaços”, muitas vezes tornava realmente dúbias as assinaladas economias da organização concentrada de grandes dimensões, a tendência industrial que justificava outras formas de grandeza metropolitana. Quanto mais perfeita a tecnologia, maior a necessidade da iniciativa e da perícia humana conservadas na pequena oficina. O transporte eficiente e a fina organização eram frequentemente superiores à mera aglomeração física da unidade industrial sob um único teto.

Compreendeu Kropotkin que os novos meios de trânsito e comunicações rápidas, aliados à transmissão da energia elétrica por uma rede, antes que por uma linha unidimensional, colocavam a pequena comunidade em pé de igualdade, em matéria de facilidades técnicas essenciais, com a cidade supercongestionada. Pela mesma razão, as ocupações rurais outrora isoladas e abaixo do nível cultural e econômico da cidade poderiam ter as vantagens da inteligência científica, da organização de grupo e das atividades animadas, que a princípio tinham sido um monopólio da grande cidade; e com isso, a nítida divisão entre o urbano e o rural, entre o trabalhador industrial e o trabalhador do campo, também haveria de cair. Kropotkin compreendeu essas

conseqüências antes da invenção do automóvel, do rádio, do cinema, da televisão e do telefone mundial — embora cada uma dessas invenções viesse confirmar ainda mais o seu penetrante diagnóstico, igualando as vantagens entre a metrópole central e as comunidades pequenas, outrora periféricas e extremamente dependentes. Tendo por base a pequena unidade, ele viu a oportunidade de uma vida local mais responsável e responsiva, com maior alcance para os agentes humanos esquecidos e frustrados pelas organizações de massa.

Ebenezer Howard, influenciado por Kropotkin, como este fora influenciado por autores utópicos anteriores, como Thomas Spence e James Silk Buckingham, deu com essas idéias um grande passo à frente. Por trás do novo conceito da Cidade-Jardim, viu ele “as esplêndidas possibilidades de uma nova civilização baseada no serviço à comunidade”. Viu que o crescimento da grande cidade era autoderrotador, pois, ao lado de cada novo incremento da população, seu tráfego tornava-se mais congestionado, suas instituições centrais menos acessíveis, e a parte maior da sua população era tão pouco beneficiada pelas suas instituições superiores de cultura como se estivessem inteiramente fora da sua órbita. Acreditava que chegara a hora de fixar um novo modelo para o desenvolvimento urbano, um modelo que empregasse facilidades técnicas modernas para acabar com a diferença cada vez maior entre o campo, com as suas facilidades econômicas e sociais esgotadas, e a cidade, com as suas vantagens biológicas e naturais igualmente esgotadas; propôs vencer tanto a predominante apoplexia do centro urbano quanto a paralisia das extremidades, promovendo um novo padrão de crescimento da cidade. Ao contrário dos advogados da contínua expansão urbana, rejeitou ele o subúrbio como concessão tolerável; na verdade, quase nem o levou em consideração. Howard percebeu que o alívio do congestionamento não dependia de se alargarem as áreas de dormitório da cidade, mas de descentralizarem todas as suas funções. Rejeitando a forma temporária e transitória do subúrbio, procurou um casamento estável entre a cidade e o campo, e não uma ligação de fim de semana.

Em *Garden Cities of Tomorrow*, Howard reintroduziu no urbanismo o antigo conceito grego do limite natural de crescimento de qualquer organismo ou organização, restabelecendo, ao mesmo tempo, a medida humana da nova imagem da cidade. Para chegar a isso, introduziu também o uso grego, que fora reformulado em termos novos por Robert Owen e Edward Wakefield, de colonização por meio de comunidades plenamente equipadas, desde o início, para levar a cabo todas as funções urbanas essenciais. Ao congestionamento de massa e sem propósito da grande metrópole, com seus cortiços, sua poluição industrial e suas jornadas cada vez mais longas para o trabalho, Howard opôs um tipo de cidade mais orgânico: uma cidade limitada, desde o princípio, em número de habitantes e densidade de habitações, numa área limitada, organizada para realizar todas as funções essenciais de uma comunidade

DESC. DAS
FUNÇÕES
DA CID.

urbana, negócios, indústria, administração, educação; equipada também com um número suficiente de parques públicos e jardins privados, a fim de guardar a saúde e manter a suavidade de todo o ambiente. Para reunir e expressar essa reunião da cidade e do campo, Howard rodeou sua nova cidade com um permanente cinturão verde agrícola. Essa “muralha” horizontal bidimensional serviria não só para conservar próximo o ambiente rural, como também para impedir que outros núcleos urbanos se fundissem com ela: haveria ainda, o que não é sem importância, e como a antiga muralha vertical, de aumentar a sensação de unidade interna. Afora o conceito como um todo, o princípio de criação de cinturões verdes permanentes ao redor das comunidades urbanas foi uma contribuição importantíssima. Possivelmente, a melhor denominação de tais comunidades seria a de “Cidade de Cinturão Verde”.

Certos aspectos dessa nova forma já haviam sido prefigurados no primitivo subúrbio contido em si mesmo, a partir de Riverside, em Illinois; contudo, a maior contribuição de Howard foi menos a de refundir a forma física da cidade que a de desenvolver os conceitos orgânicos que subtemem essa forma; pois, embora não fosse um biólogo, como Patrick Geddes, ainda assim levou à cidade os critérios biológicos essenciais de equilíbrio dinâmico e equilíbrio orgânico: equilíbrio entre cidade e campo num esquema ecológico maior, e equilíbrio entre as diferentes funções da cidade; acima de tudo, equilíbrio pelo controle positivo do crescimento, na limitação de área, número e densidade de ocupação, e pela prática da reprodução (colonização), quando a comunidade se via ameaçada por um indevido aumento de tamanho, que só viria trazer uma perda de função. Para que conservasse as suas funções mantenedoras da vida para os seus habitantes, a cidade devia, por direito próprio, mostrar o autocontrole orgânico e o contenimento em si mesmo de qualquer outro organismo.

Noutras palavras, Howard quis dar ao novo tipo de cidade todas as vantagens que a cidade grande possuía, antes que a sua desordenada expansão a colocasse fora dos meios ou fora do alcance dos seus habitantes. Viu que, uma vez chegada a um tamanho ótimo, o que é necessário, para a cidade individual, não é aumentar sua própria área e população, mas fazer parte de um sistema maior, que tenha a vantagem dos grandes números e amplas facilidades. Ao contrário daqueles que fugiram da cidade, ele, londrino nato, não subestimava essas vantagens, assim como, assíduo inventor de máquinas, não fazia pouco dos progressos da nova tecnologia. Rejeitando o padrão do subúrbio, acreditava ele que a indústria deveria fazer parte integrante da cidade e que a oficina e a fábrica — neste caso, não tratava ele das indústrias químicas, dos altos-fornos, das minas de carvão — deveriam ficar, geralmente, a uma distância razoavelmente curta de todas as moradias. Estimava que, com uma população de 32 000 pessoas, duas mil das quais estariam no cinturão

VEGETAÇÃO
MURALHA

agrícola, a nova cidade proporcionaria variado número de empresas, uma população mista com diferentes vocações e uma movimentada vida social.

Howard propôs experimentar a possibilidade de criar uma forma urbana viável construindo um modelo experimental, tão superior, tanto na sua organização social quanto no seu traçado físico, às aldeias, pequenas cidades, subúrbios, conurbações industriais, ou metrópoles congestionadas existentes, que fixaria um novo padrão para a futura construção de cidades: ao invés de aglomeração, a dispersão planificada; ao invés da concentração monopolística, a descentralização; ao invés da desorganização, um tipo superior de unidade. Uma vez demonstrada a fatibilidade de sua concepção, seriam possíveis outros progressos, pois, sendo a terra de propriedade de empresas ou municipal, como seria necessário na fundação de uma nova comunidade, o percalço do crescimento, que até ali fora canalizado para o proprietário individual e tendera a promover um sobre crescimento lucrativo, a bonificação, voltar-se-ia para o melhoramento da comunidade, quer por meio da redução de impostos, quer pelo aumento dos serviços.

Trocando a constante expansão urbana feita por acréscimos por pequenas parcelas, pela descentralização ordenada em cidades "contidas em si mesmas", Howard acreditava que seria possível deter o contínuo congestionamento e expansão de Londres. Assim, com o tempo, uma proporção suficiente da população metropolitana seria impelida para fora, para valores imobiliários mais baixos, e possibilitaria a reconstrução do centro histórico dentro de linhas mais abertas, com respeito maior pela saúde, conveniência social e amenidades da vida. O êxito da nova cidade-jardim restituiria ao centro superpovoado o ar puro, o sol e a beleza que lhe haviam sido roubados pelo seu próprio desordenado crescimento.

Na mente de Howard, a Cidade-Jardim era uma invenção sensata, como a ferrovia, baseada no caldeamento, num todo funcionável, de numerosos fatores diferentes, alguns práticos, outros ideais. A própria simplicidade das premissas de Howard emprestava nitidez e clareza a suas propostas concretas. Não lhe era necessário esperar um levantamento total da situação urbana, como o que Charles Booth iniciara, na sua investigação por demais completa de Londres, nem uma conversão nacional ao seu ponto de vista, como seu contemporâneo Henry George procurara, no seu programa de reforma agrária, antes de se pôr em ação. E não esperou, menos ainda, que o automóvel viesse abrir a saída técnica para a fuga ao congestionamento da cidade. Howard fez o que um engenheiro capaz faz hoje em dia, quando procura criar um novo tipo de estrutura cuja complexidade produz pressões e empuxos que são incalculáveis com base na experiência passada e nas formas tradicionais: criou um pequeno modelo e o experimentou; ou antes, persuadiu outras pessoas, com suficiente capital e fé, a reunir-se a ele na experiência, a construção da Primeira Cidade-Jardim de Letchworth, que foi iniciada em 1904. Meia geração mais

tarde, iniciou outra cidade-jardim, Welwyn: e o novo modelo de crescimento lançou os alicerces do que, hoje em dia, constitui um persistente movimento no sentido da integração urbana.

Semelhante experiência valeu por anos de pesquisas estatísticas e relatórios cuidadosamente elaborados — judiciosamente inconclusivos, belamente calculados para frustrar a ação. Na verdade, a construção da cidade acabou por se revelar muito mais barata, e simultaneamente muito mais eficiente, do que o tipo de exaustiva "pesquisa urbana" que, hoje em dia, é tão popular. Pois a nova comunidade, dentro de um período razoável, liquidou o custo de sua própria instalação e respondeu, mais definitivamente do que o poderia ter feito qualquer formulação puramente hipotética, à questão de saber se tal nova unidade urbana poderia sobreviver, muito embora fosse de encontro aos cânones estabelecidos do lucro, da especulação imobiliária e do domínio metropolitano. Quando se consideram os obstáculos institucionais e psicológicos que se opuseram à demonstração de Howard, ela aparece como uma consumada peça de estadismo, em pé de igualdade com a fundação das comunidades Mórmons de Utah ou da Sociedade Cooperativa de Atacado, na Inglaterra.

Ao estruturar o seu novo programa, Howard ficara adstrito aos essenciais, e não tentara dar aos detalhes arquitetônicos e urbanísticos a marca da sua própria imaginação. Apresentara-se não com um novo plano para a cidade — pois cuidadosamente evitou confundir as questões essenciais com fosse qual fosse a imagem visual —, mas com um novo programa para a organização equilibrada e o crescimento contido das cidades, num processo geral que podia ter a seu cargo um aumento indefinido da população nacional. Howard expressou seu diagnóstico e seu programa por meio de uma série de diagramas elucidativos: mas até mesmo o esquema que retrata a disposição das partes físicas da cidade foi cuidadosamente rotulado como "Simple Diagrama". Sua idéia da comunidade equilibrada prestou-se a uma variedade de formas urbanas, desde a de seu predecessor utópico Charles Fourier, à de Le Corbusier, e mais de uma vez, não raro sob o disfarce de refutar Howard ou demolir a idéia da cidade-jardim, os princípios de equilíbrio e completamento funcional que Howard enunciou têm sido reinventados ou reenunciados sem o devido crédito a Howard, ao contrário do que ele sempre fizera com seus precursores.

Muitos dos elementos da proposição de Howard já eram conhecidos; nem nas suas idéias nem nas suas iniciativas práticas, procurou partir do nada: sua cidade ideal era uma combinação do possível e do prático, suficientemente ideal para ser desejável, suficientemente próxima do uso da época para ser realizável. Seu gênio se revelou no combinar os órgãos existentes da cidade numa composição mais ordenada, baseada no princípio da limitação orgânica e do crescimento controlado. Começou não com a inércia da desintegração, mas com uma análise das funções humanas mantenedoras da vida, relaciona-

das com os ambientes urbano e rural. Embora sua análise não fosse profunda, tinha o mérito de fazer justiça à diversidade e às inter-relações das atividades urbanas. O significativo, com relação à cidade-jardim, não era a simples presença de jardins e espaços abertos: radicalmente novo era o método racional e ordenado de tratar da complexidade, mediante uma organização capaz de estabelecer o equilíbrio e a autonomia e de manter a ordem, a despeito da diferenciação, e a coerência e unidade, a despeito da necessidade de crescimento. Essa é que era a idéia transformadora.

A denominação que Howard escolheu para a nova concepção urbana revelou-se infeliz: não só porque havia sido usurpada, muito antes, pela triste metrópole ferroviária de Chicago, mas também porque a existência de jardins, embora integrante da nova cidade, não era o seu caráter diferenciador; pois caracterizava ainda mais copiosamente muitos subúrbios de então. Em seu livro, Howard sugeriu uma densidade de 170 a 250 pessoas por hectare se calculamos esse número com base nos tamanhos de quarteirões e lotes, por ele sugeridos. Ora, essa é uma densidade realmente urbana, aproximadamente a da Planta de Nova Iorque de 1811, quando suas ruas novas eram ladeadas por edifícios de dois e três pavimentos. Tal densidade é maior que a do subúrbio comum, cinco vezes maior que a de muitas partes contemporâneas de Los Angeles. Os estudiosos superficiais, que patentemente ignoram a obra de Howard, ainda cometem, infelizmente, o erro de chamar aos subúrbios cidades-jardins, ou ao plano aberto suburbano “plano do tipo cidade-jardim”: pior ainda, críticos que deveriam saber o que dizem muitas vezes referem-se às cidades-jardins, Letchworth e Welwyn, ou às Cidades Novas inglesas de época mais recente, como se fossem simples subúrbios, porque foram todas traçadas numa estrutura aberta – talvez aberta demais.

Mas a cidade-jardim, na opinião de Howard, era antes de tudo uma cidade: uma nova espécie de unidade, cujo padrão orgânico acabaria por se difundir a partir do modelo individual, em toda uma constelação de cidades semelhantes. Foi na sua urbanidade, e não na sua horticultura, que a Cidade-Jardim mais ousadamente se afastou do método comum de construção e urbanismo.

Vista na perspectiva histórica, mais de meio século após a sua criação, a sugestão de Howard se revelou mais realística – e imensamente mais frutífera – do que a Cidade Linear de Soria y Mata, ou qualquer das “Cidades-Estradas” posteriores, que fizeram dos transportes a única determinante do urbanismo. O que Le Corbusier apresentou como melhoramento, a chamada Cidade-Jardim Vertical, é na realidade apenas um subúrbio vertical, cuja própria alternância de edifícios altos e isolados com áreas abertas não cultivadas torna postiga a palavra cidade. Na cidade-jardim inglesa, os jardins realmente são numerosos, ricos em árvores frutíferas, flores e legumes; mas a nova formulação de Howard ganhou distinção precisamente porque ele recusava deixar-se prender a uma imagem física particular da cidade, a um

método particular de urbanismo ou a um tipo particular de edificação. As formas específicas de tal cidade seriam uma resultante da paisagem e do clima, das indústrias e das facilidades tecnológicas existentes, e acima de tudo, das artes dos construtores e dos habitantes: quanto aos seus elementos ideais, quase os expressou como abstrações matemáticas.

Não quero dizer que Howard fosse infalível. No seu primitivo retrato da próxima descentralização de Londres – felizmente, talvez, para a sua experiência – subestimou ele a atração gravitacional de um grande centro metropolitano, numa economia orientada pela moeda, onde a arte de vender é a arte suprema, onde o êxito exige a multiplicação das multidões e onde os aluguéis elevados e o congestionamento custoso têm valor como determinantes da condição social. Sem dúvida, Howard estava certo, ao crer que muitos bens e serviços essenciais metropolitanos eram subprodutos do próprio congestionamento e, como a longa jornada para o trabalho, seriam grandemente reduzidos ou desapareceriam, na nova cidade. Mas sua proposta concreta de criar uma comunidade contida em si mesma, de trinta e dois mil habitantes, como alternativa para a vida exageradamente onerosa de Londres, não fez por si mesma plena justiça às complexidades sociais e técnicas da cultura de hoje. Assim mesmo, teve ele razão em acreditar que 32 000 pessoas formavam uma unidade experimental suficientemente grande para testar a validade de seu novo método de crescimento urbano; e, embora sua vida fosse dominada pela necessidade de dar esse primeiro passo e seguir até o fim, sua visão passou além daquela limitação prática.

Se fosse necessária alguma coisa para fixar o alcance extraordinário e a penetração do pensamento de Howard, seu capítulo sobre as Cidades Sociais deveria bastar. Para Howard, a cidade-jardim não implicava isolamento ou contenimento paroquial em si mesma, à moda de uma sonolenta cidadezinha, numa área remota e inacessível. Howard não se deixou desconcertar pelo fato de uma minoria dos habitantes da Cidade Nova, por motivos profissionais, ter de ir a Londres, ocasional ou mesmo diariamente, pois bastava que houvesse uma concentração suficiente de oportunidades econômicas para manter a maior parte dos moradores plenamente ocupada na maior parte do tempo, num ambiente que possuía muitos valores urbanos positivos que a própria Londres já não podia dar sequer aos ricos. Como se estivesse antecipando a tentação de encarar a cidade de tamanho limitado como capaz de conter e transmitir completamente a nossa cultura moderna, Howard procurou descobrir um modelo equivalente, baseado não no congestionamento, mas na organização descentralizada.

Em seu conceito das Cidades Sociais, antes mesmo que fosse fundada a primeira cidade-jardim, chegou ele à fase seguinte desse desenvolvimento. Para que a cidade-jardim não ficasse, para as suas funções mais elevadas, na dependência da metrópole sobrecarregada, reduzindo a sua própria à de mero

satélite, as cidades novas menores deveriam, então, uma vez que fossem suficientemente povoadas, agrupar-se deliberadamente numa nova organização cultural e política a que deu o nome de "Cidade Social" — aquilo a que Clarence Stein e seus colegas chamariam mais tarde a Cidade Regional —, a fim de combinar seus recursos e obterem as facilidades que só os números elevados tornam possíveis: um colégio técnico ou uma universidade, um hospital especializado ou uma orquestra sinfônica profissional. Howard mostrou que dez cidades de trinta mil habitantes cada uma, ligadas por transportes públicos rápidos, politicamente federadas e culturalmente associadas, podiam gozar de todas as vantagens que uma cidade unitária isolada de trezentos mil habitantes poderia tornar possíveis; e poderia ter tais vantagens sem os inconvenientes da unidade maior. O que se fazia antes pela densa construção podia ser feito agora pela densa organização, graças ao transporte rápido e à comunicação instantânea.

Com essa idéia federalizadora, aspecto de seu pensamento que por muito tempo ficou esquecido, Howard intuitivamente apreendeu a forma potencial da cidade eterizada do futuro, que uniria os componentes rurais e urbanos num complexo poroso regional, de múltiplos centros mas capaz de funcionar como um todo. Se o primeiro passo era erigir um modelo experimental da nova unidade urbana, a fim de demonstrar a viabilidade da descentralização e do crescimento contido em si mesmo, o passo seguinte era criar um novo tipo de comunidade urbana, de largas dimensões, no qual a cidade-jardim tornar-se-ia um membro cooperador.

O pensamento de Howard repousava nas devoções simples do racionalismo vitoriano, coloridas pela benevolência cristã; e, embora fosse um persuasivo pregador oral, sedutor por sua própria simplicidade pessoal, esse ato serviu para fazer com que suas intuições mais originais parecessem mais antiquadas do que são. Na verdade, a sua visão não se achava à frente apenas do pensamento corrente a respeito da natureza e do destino das cidades; penetrava mais a fundo do que alguns dos seus devotos seguidores; e ainda hoje, muitas pessoas acham mais fácil pôr de lado as conseqüências totais de seu pensamento do que segui-las até o fim. Embora o principal valor da Cidade-Jardim, do ponto de vista de Howard, fosse trazer a possibilidade de um método mais orgânico de crescimento, que reproduziria não fragmentos desligados de ordem urbana, mas totalidades unificadas, ajuntando valores urbanos e rurais, cabia-lhe ainda uma outra função: chamou atenção para a natureza essencial da própria cidade e promoveu o exame do processo total de desenvolvimento urbano, que até então nunca fora feito.

Acima de tudo, pela sua visão da estrutura urbana autônoma e unificada, Howard chamou atenção para o fato de que o crescimento de uma cidade deve estar nas mãos de uma autoridade pública representativa; e de que os melhores resultados só poderiam ser alcançados se tal autoridade tivesse

poderes para reunir e manter a terra, planificar a cidade, estipular a ordem cronológica de construção e prover os necessários serviços. Os agentes mais essenciais do desenvolvimento urbano já não deveriam ficar entregues ao investidor individual, especulador ou proprietário, a tratar de lotes individuais de construção, casas individuais, sítios individuais de negócios, isso porque nenhum exercício individual de previsão ou de espírito público poderia produzir o equivalente de um todo coordenado e significativo. Nem deveria tampouco a responsabilidade de a cidade prover o bem-estar de todos os seus habitantes ser reconhecida apenas depois que o máximo de desordem houvesse sido criado por um esforço não-regulado.

A ênfase dada por Howard à unidade, ao equilíbrio e ao contenimento em si mesmo continua sendo uma contribuição salutar a toda espécie de renovação urbana; e não é por acaso que os melhores exemplos de disposição cívica, no século XX, têm sido dados por cidades como Amsterdam, Frankfurt-am-Main e Estocolmo, onde a tradição medieval da responsabilidade corporativa ainda não foi completamente derrubada pela luta especulativa e pelo *laissez-faire* ideológico do século XIX. Talvez fosse apenas por se propor construir uma nova cidade que todas as funções, atividades e finalidades de uma urbe plenamente desenvolvida poderiam ser conhecidas, já que muitas delas haviam sumido, ao passo que outras se tinham tornado grosseiramente exageradas, no crescimento não-dirigido das cidades existentes.

Tão contrária é a abordagem orgânica de Howard, à vida e ao crescimento das cidades, à ideologia e à prática dominante em nossa época, que muitas pessoas de considerável competência na prática do urbanismo ainda consideram o seu programa inteiramente quimérico, destinado ao fracasso pela própria natureza da nossa economia tecnológica em expansão. É tão grande esse ponto cego que eles põem de lado, como se fosse irreal, a própria demonstração do seu êxito. Mas o fato é que, na primeira geração da sua existência, as proposições "nada práticas" de Howard conseguiram produzir a criação de duas Cidades-Jardins, Letchworth e Welwyn; e ambas essas comunidades, tendo-se iniciado como empreendimentos privados, com limitadas perspectivas de lucro, não só sobreviveram à indiferença e oposição, como ainda afetaram o padrão de alojamento e construção de cidades em muitas regiões, da Escócia à Índia. Foi o êxito dessas cidades que levou a comissão parlamentar de Sir Anthony Montague Barlow a recomendar a descentralização industrial em cidades-jardins, como remédio para o congestionamento cada vez maior de Londres; e essa recomendação, por sua vez, trouxe a Lei das Cidades Novas de 1946, que projetou um anel de Cidades Novas ao redor de Londres e em várias partes da Inglaterra.

Estranha espécie de "fracasso" é essa. Qual foi a outra nova concepção de melhoramento de cidades que resultou no projeto e construção de quinze Cidades Novas apenas na Grã-Bretanha, para não falar em fundações seme-

lhantes, realizadas ou em processo de realização, na Suécia, nos Países Baixos, na Itália e na Índia? Querer minimizar esse feito, dizendo que o congestionamento de Londres ainda permanece, não diminuído, é passar por cima do fato de que, na Inglaterra, meio milhão de pessoas, graças à idéia de Howard, vive agora em condições físicas e biológicas imensamente superiores às de que goza a maioria dos londrinos: condições iguais, senão melhores, do que as que predominavam nos subúrbios mais ricos do passado, já que possuem maior número dos ingredientes sociais da verdadeira vida urbana.

O fato de ter sido o programa de Cidades Novas cancelado abruptamente, no momento em que a penetrante crítica das suas realizações e novas experiências na organização formal das novas cidades se faziam necessárias, constituiu um fracasso da imaginação política, não um fracasso das Cidades Novas como tais, e menos ainda um fracasso das premissas sobre as quais foram elas construídas.

Tanto as premissas quanto o programa exigiam revisão, à luz da nova experiência: a necessidade de criar Cidades Novas numa escala regional e de se inventar um novo tipo de autoridade administrativa, com facilidades tanto de construção quanto de administração, com as dimensões das grandes Autarquias Portuárias e do Conselho do Condado de Londres, tem ainda de ser reconhecida. Mas aqueles que mostram, em altos brados, o fracasso, no princípio de um movimento, talvez na esperança de que seu clamor venha a produzir o fim, o que realmente fazem é mostrar o quanto é radical o desafio que esse novo estilo de crescimento urbano apresenta às suas premissas complacentes e não-examinadas.

Aquilo a que Howard chamava o "racimo urbano", colocado numa matriz verde permanente para formar uma nova unidade política e ecológica, representava de fato a forma embrionária de um novo tipo de cidade, que transcenderia às limitações especiais da cidade histórica, inclusive as da metrópole, e ainda assim venceria a expansão desmesurada e a difusão ao acaso da conurbação. O novo passo, na definição dessa nova unidade urbana, em que as partes visíveis formavam um todo invisível mas densamente tecido, foi dado por Henry Wright e seus companheiros, na Comissão de Alojamento e Planejamento Regional do Estado de Nova Iorque.

Analisando o crescimento urbano do Estado de Nova Iorque, Wright mostrou que a continuação do crescimento metropolitano, nas cidades terminais de Nova Iorque e Buffalo, faria aumentar ainda mais as suas inconveniências já tão numerosas; todavia, era agora possível planejar uma nova espécie de difusão urbana. Esta seria diferente do primeiro período de construção descentralizada de comunidades, concentrada na aldeia e baseada no canal, na ferrovia local (ainda não unificada num sistema), na utilização da energia hidráulica e na estrada para veículos puxados a cavalo. O novo modelo urbano seria mais confinado, retirando uma população permanente das Montanhas

Adirondack e restituindo-lhes a condição de florestas e área de recreação, e limitaria a nova região de colonização a uma faixa que correria ao longo dos vales do Hudson e do Mohawk e subiria para as áreas favoráveis porém mal servidas que margeavam o lago Erie. Essa constituiria uma nova região de colonização urbana, favorável à renovação de antigas comunidades cujo sangue havia sido tirado pela centralização metropolitana, e à edificação de novas comunidades, limitadas em tamanho, colocadas em terrenos prósperos de agricultura e entreligadas numa rede de estradas baseada no automóvel.

Tivesse havido suficiente iniciativa política e econômica, no Estado de Nova Iorque, para seguir esse desenho, tanto as grandes cidades quanto o resto do Estado teriam tirado proveito desse desenvolvimento. Em vez disso, todo o planejamento que se fez desde então tem sido baseado em termos de intensificação do padrão de congestionamento metropolitano. A rodovia direta de Nova Iorque a Buffalo apenas duplica a linha ferroviária e atravanca os serviços públicos essenciais da ferrovia; ao passo que, no plano de Wright, as novas rodovias sem cidades, traçadas em 1929 por Benton MacKaye, em vez de seguir a linha interior de transporte, poderiam ter custeado a faixa de colonização e servido de espinha dorsal de um sistema regional de distribuição. Isso teria trazido um acesso máximo às áreas montanhosas de recreação, que ficavam adiante, e um sistema utilizável de transportes, privado e público, utilizando o canal, o rio, a ferrovia, a estrada e o ar. O conceito da cidade equilibrada deve ser agora ampliado para a região equilibrada, deliberadamente remodelada como obra de arte.

Com base nisso, quatro ou cinco novas entidades regionais poderiam ter sido criadas, concentrando-se nas cidades existentes, porém, muito mais amplamente difundidas, capazes de dirigir o crescimento seguinte para comunidades equilibradas. Isso teria levado o conceito de Cidades Sociais de Howard à sua conclusão. Ao contrário, os esforços combinados da Comissão de Estradas de Rodagem e da Administração do Porto de Nova Iorque têm-se feito sentir no estímulo ao congestionamento terminal e na extorsão de lucro da desordem maior.

Até aqui, as proposições de Howard não conseguiram deter ou sequer retardar os processos automáticos que ora se acham em funcionamento em nossa civilização. A razão subjacente desse fracasso é o fato de que a civilização ocidental ainda é levada pela inércia de três séculos de expansão: expansão da terra, expansão da indústria e expansão demográfica; e esses movimentos têm-se dado num ritmo que teria tornado difícil a organização e o refreamento público, mesmo que tivesse sido reconhecida a necessidade de uma economia vital mais estável. Desde o princípio, todos os três movimentos mostraram características irracionais e destruidoras, e muito longe de terem diminuído, durante as duas últimas gerações, têm sido intensificados. À medida que se ampliam a inquietação e a desordem, a possibilidade de se conseguir uma

distribuição planejada, um equilíbrio dinâmico e um crescimento normal diminui. A atual difusão suburbana não-planejada, com seu concomitante congestionamento e ruína metropolitana, é um substituto ignóbil da ordem cívica e do planejamento regional.

É preciso admitir tudo isso. Mas talvez já esteja em processo, às ocultas, a reação às desintegrações atuais, assim como o cristianismo ficou oculto durante dois séculos inteiros, sob a panóplia do Império Romano. Caso as forças de integração se reafirmem, todas as comunidades terão de levar em conta o teorema de Howard: toda cidade, todo órgão da comunidade, toda associação, mesmo, e toda organização, tem um limite de crescimento físico; e com ele, o corolário de que todo o plano no sentido de ultrapassar aquele limite deve ser transposto para uma forma eterizada.

Isso vale tanto para o supercentralizado hospital ou instituto de pesquisas quanto já revelou valer para a elefantina loja de departamentos. Ao planejar eficientemente as novas dimensões e as novas finalidades da cidade, passaremos, sem dúvida, além da visão de Howard; mas ainda teremos para com ele uma dívida de gratidão, por ter sido o primeiro a esboçar as bases dessa ordem mais ampla.

O mito de Megalópolis

1. Aumentos de Poder

O aumento da área de terras aráveis, o aperfeiçoamento da agricultura, a difusão demográfica e a multiplicação de cidades verificaram-se lado a lado, no decorrer da História; nunca tanto como durante o século passado. Muitos países estão ingressando agora numa era em que a população urbana será não simplesmente maior que a população rural, mas em que a área real ocupada ou invadida pelo crescimento urbano rivalizará com aquela dedicada ao cultivo. Um dos sinais dessa mudança tem sido o aumento do número, área e população das grandes cidades. Megalópolis está rapidamente se tornando uma forma universal e a economia dominante é uma economia metropolitana, na qual não é possível qualquer empreendimento eficiente que não se ache firmemente ligado à grande-cidade.

Representará isso uma fase final do desenvolvimento urbano? Aqueles que acreditam que não existem alternativas para a atual proliferação do tecido metropolitano talvez estejam desprezando com demasiada facilidade o resultado histórico de tal concentração do poder urbano: esquecem-se de que esse fenômeno tem repetidamente assinalado a fase final do ciclo clássico de civilização, antes de sua completa derrocada e decadência. Sem dúvida, não há sinais de estabilidade numa civilização que, dentro de quarenta anos, passou por duas guerras mundiais e exterminou prematuramente as vidas de cerca de sessenta milhões de pessoas, segundo as menos precisas estimativas; uma civilização que fez ressurgir as mais bárbaras formas de compulsão, tortura e extermínio em massa, e que agora ameaça, em lutas futuras para “propagar o comunismo” ou “preservar a liberdade”, aniquilar a população de continentes inteiros e talvez tomar todo o planeta permanentemente inabitável. Essa civilização metropolitana contém dentro de si mesma as forças explosivas que apagarão todos os traços da sua existência; e fazer planos para o futuro sem levar em conta esse fato é trair um dos sintomas típicos daquele divórcio da realidade que tem caracterizado a atual exploração dos agentes científicos de extermínio e destruição em massa.

1. Noticias de Ninguna Parte: Inglaterra, 1836-1924

FRAMPTON, Kenneth. HISTORIA CRÍTICA DE LA
ARQUITECTURA MODERNA. BARCELONA. GUSTAVO GILLI, 1997

El entusiasmo de los revivalistas góticos se desvaneció cuando se encontraron frente al hecho de que formaban parte de una sociedad que no tenía ni quería tener un estilo de vida, porque es una necesidad económica para su existencia el que el trabajo corriente cotidiano de su población sea una penosa labor mecánica, y porque es la armonía del trabajo corriente cotidiano de la población lo que produce el gótico, que es arte arquitectónico viviente, y la penosa labor mecánica no puede ser armonizada con el arte. La esperanza de nuestra ignorancia se ha esfumado, pero ha dado lugar a la esperanza de nuevos conocimientos. La historia nos enseñó la evolución de la arquitectura y hoy nos enseña la evolución de la sociedad, y es bien claro para nosotros e incluso para muchos que se niegan a reconocerlo, que... la nueva sociedad no se verá abrumada como nosotros por la necesidad de producir cada vez más artículos de mercado en busca de un beneficio, sean o no necesarios tales artículos; ella producirá para vivir y no vivirá para producir como hacemos nosotros.

William Morris
The Revival of Architecture, 1888

Prefigurados en las obras puritanas y apocalípticas de Milton y Blake, el *philosophe* escocés Thomas Carlyle y el arquitecto inglés A.W.N. Pugin sacaron a relucir por separado el descontento espiritual y cultural de la segunda mitad del siglo XIX. El primero era ateo y estaba conscientemente alineado en el movimiento radical de los Chartists a finales de la década

de 1830; el segundo se había convertido al catolicismo y era partidario de un retorno directo a los valores espirituales y las formas arquitectónicas de la Edad Media. Tras la publicación, en 1836, de sus *Contrasts: or a parallel between the noble edifices of the 14th and 15th centuries and similar buildings of the present day*, la influencia de Pugin fue inmediata y extensa. A él debemos en gran parte la homogeneidad del Revival gótico que tan profundamente afectó a la edificación inglesa en el siglo XIX. En cambio, Carlyle se oponía en muchos aspectos a Pugin. Su *Past and Present* de 1843 fue una crítica implícita del catolicismo en su decadencia, así como una defensa de cierto socialismo paternalista según el modelo del Nuevo Cristianismo de Saint Simon, en 1825. En tanto que el radicalismo de Carlyle era política y socialmente progresista, aunque en el fondo autoritario, el reformismo de Pugin era esencialmente conservador y estaba vinculado con el ala derecha del movimiento de la High Church, de Oxford, cuya fundación precedió en dos años su conversión al catolicismo en 1835. Lo que Carlyle y Pugin tenían en común era el repudio de su época materialista; a través de este antagonismo compartió influir a aquel profeta del juicio cultural y de la redención a mediados del siglo XIX, John Ruskin, quien en la flor de su edad, en 1868, se convirtió en el primer profesor de Bellas Artes en la Universidad de Oxford.

Ruskin, que adquirió sus seguidores intelectuales en 1846 con la aparición del segundo volumen de sus *Modern Painters*, no empezó a manifestarse de forma inequívoca y extensa sobre cuestiones socioculturales y económicas hasta 1853, cuando publicó *Las piedras*

de Venecia. En esta obra, en todo un capítulo dedicado al lugar del artesano con relación a la obra de arte, Ruskin se pronunció por vez primera contra la división industrial del trabajo y la "degradación del operario en máquina", texto que reaparecería como panfleto publicado por el primer Working Men's College, en el que después Ruskin impartiría sus enseñanzas. En él, después de Adam Smith, Ruskin comparaba la artesanía tradicional con el trabajo mecánico de la producción en serie, y escribía: "En realidad, no es el trabajo el dividido, sino los hombres... de tal modo que la pequeña fracción de inteligencia que se le deja a un hombre no basta para fabricar un alfiler o un clavo, y se agota haciendo la punta de un alfiler o la cabeza de un clavo". Esta era una ampliación de su actitud frente al ornamento, ya señalada en *Las siete lámparas de la arquitectura* (1849), donde escribió: "Lo que se debe preguntar, con respecto a todo ornamento, es simplemente esto: ¿se hizo con placer?". Con esta marca de radicalismo, Ruskin empezó a distanciarse de sus anteriores simpatías por la rama conservadora de la Iglesia anglicana para adoptar una posición mucho más cercana a la de Carlyle. Con la publicación en 1860 de sus ensayos sobre economía política, *Unto this Last*, se reveló finalmente como socialista intransigente.

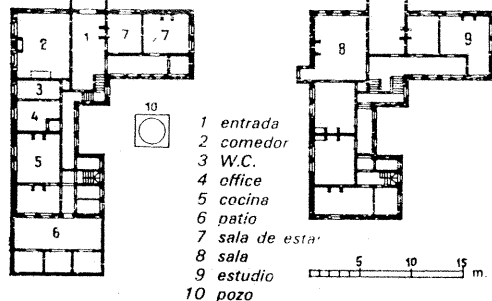
A través de su influencia sobre el clima cultural inglés vía Pugin, Friedrich Overbeck —al que Pugin describía como "ese príncipe de los pintores cristianos"— y los nazarenos alemanes se convirtieron en el modelo moral y artístico para la efímera hermandad prerrafaelita, de inspiración chartista y formada a instigación de los hermanos Dante Gabriel y William Michael Rossetti, Holman Hunt y John Everett Millais en 1848.

En 1851, Ruskin se afilió espiritualmente a este movimiento, que tenía como objetivo la fundación de una escuela de pintura capaz de expresar profundas ideas y emociones. El ideal consistía en crear una forma de arte derivada directamente de la naturaleza y no de las convenciones artísticas de origen renacentista. Esta actitud, eminentemente anti clásica y romántica, fue propagada en 1850 por la revista prerrafaelita *The Germ*. Sin embargo, la hermandad carecía de la rigidez y convicción monástica de los nazarenos. Tanto ella como su revista eran demasiado individualistas para durar largo tiempo, y en 1853 el prerrafaelitismo se extinguió como movimiento colectivo.

La segunda fase de la actividad prerrafaelita, de orientación artesana, gira alrededor del encuentro de William Morris y Edward Burne-Jones, cuando ambos estudiaban en Oxford en 1853. Oxford los expuso a las clases de

Ruskin y a la penetrante influencia de Pugin. Después de graduarse en 1856, trabaron estrecha relación con el poeta y pintor Dante Gabriel Rossetti, con el que colaboraron después, en 1857, en los murales para el edificio de la Unión Society, en Oxford, trabajo que deliberadamente se hizo eco de los frescos nazarenos en Roma. Aunque Burne-Jones había decidido ya ser pintor, pasaron algunos meses antes de que Rossetti pudiera atraer a Morris a Londres, alejándolo de su articulada posición en la oficina que tenía en Oxford el arquitecto revivalista gótico G. E. Street. De un modo un tanto paradójico, la carrera de Morris como diseñador data de su decisión, tomada en 1856, de abandonar la arquitectura por la pintura, pero ese cambio tuvo que esperar hasta el amueblamiento de sus habitaciones en Londres, para las cuales diseñó su primer "mueblario intensamente medieval... tan firme y pesado como una roca". Estas habitaciones modestas, sin duda inspiradas por los ideales artesianos de Ruskin, fueron diseñadas bajo la orientación de Philip Webb, con el que Morris había trabajado antes en el gabinete de Steet. En 1858, la cultura doméstica prerrafaelita cristalizó, por así decirlo, en la única pintura de caballete que conocemos debida a Morris: un retrato de su esposa, Jane Burden, como *Queen Guinevere* o *La Belle Iseult*, ataviada con ropas muy ornamentadas en un interior prerrafaelita ideal. Seguidamente, Morris abandonó por completo la pintura y se entregó a la tarea de amueblar su nueva mansión, la Red House, que Philip Webb construyó para él en 1859, en Bexley Heath, Kent, en un estilo que, salvo los detalles menores, se aproximaba a la labor de Street y, más en particular, a las vicarías del Revival gótico de William Butterfield, fechadas en las décadas de 1840 y 1850.

En la Red House o Casa Roja (así llamada a causa de su obra de ladrillo) Webb estableció los principios que no tardarían en informar el trabajo de sus brillantes contemporáneos William Edén Nesfield y Richard Norman Shaw, y por los que iba a ser conocido a través de su carrera: su preocupación por la integridad estructural y su deseo de integrar los edificios en el lugar que les correspondiera y en la cultura local. Estas metas las consiguió a través de un diseño práctico, una ubicación sensata y el empleo de materiales locales, así como con un profundo respeto por los métodos tradicionales de construcción. Como Morris, su primer cliente y colega de toda la vida, Webb sentía un respeto casi místico por el carácter sagrado de la artesanía y por el suelo en el que tanto la vida como la arquitectura tenían sus cimientos principales. Era todavía más contrario que Mo-

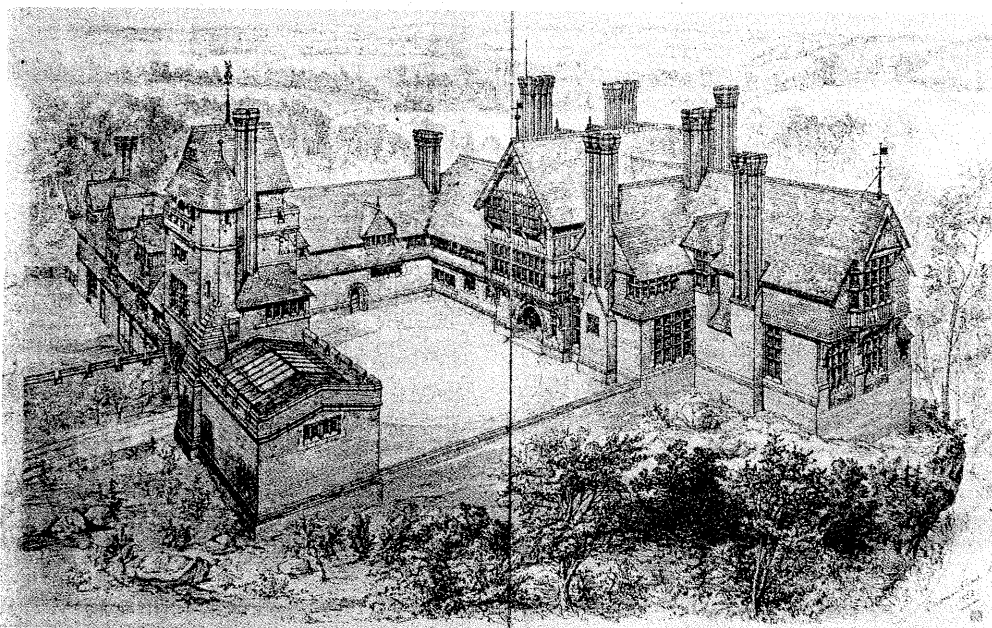


25, 26 Webb, *Red House, Bexley Heath, Kent*, 1859. Vista y planos de planta y primer piso.

rris a todo empleo excesivo del ornamento. Según su biógrafo W.R. Lethaby, Webb se quejó en cierta ocasión de que una reja demasiado elegante era "incompatible con el fuego sagrado". Este sentimiento difícilmente podría estar más distante de la interpretación amanerada que su enfoque recibiría de manos de

Nesfiel y Shaw, por ejemplo en la pintoresca casa de campo "Old English", que éste último diseñó en 1866 para construir en Leyswood, Sussex.

27 Shaw, *Leyswood, Sussex*, 1866 a 1869.



del movimiento de la Arquitectura Libre inglesa, desde las excentricidades de A.H. Mackmurdo y C.R. Ashbee hasta el refinado profesionalismo de Shaw, Lethaby y C.F.A. Voysey, bien puede decirse que tuvo su origen en la creación de la Red House. En todo caso, esta labor fue catalítica en el sentido de lanzar a Morris hacia la carrera que tenía destinada, y dos años más tarde este organizó una asociación de artistas prerrafaelitas, entre los cuales figuraban Webb, Rossetti, Burne-Jones y Ford Madox Brown, con un taller que diseñaría y ejecutaría por encargo cualquier cosa, desde murales hasta vidrios de color y muebles, desde bordados hasta trabajos con metal y madera tallada. El objetivo, al igual que en los extensos mobiliarios diseñados por Pugin para el Parlamento en las décadas de 1830 y 1840, era la creación de una obra de arte total. Esto era lo que, con toda modestia, explicaba el prospecto de la firma: "Se espera que con semejante cooperación... el trabajo será necesariamente de una índole mucho más completa que en el caso de emplear incidentalmente un solo artista, como es lo usual". Aparte del precedente establecido por Pugin, la fundación de este taller bien pudo estar influida por la organización Art Manufactures, iniciada por Henry Cole con el seudónimo de Felix Summerly en 1845. Sea como fuere, la labor artesana prerrafaelita que hasta la fecha se había manifestado en forma espontánea, cobró entonces un carácter público. Es significativo el hecho de que el primer trabajo vendido en Londres por la firma fuese cristalería de mesa diseñada por Webb.

Al prosperar el taller, Morris se sintió paradójicamente impulsado a dejar la idílica Red House en 1864 e instalarse de forma permanente en Londres. Un año después cedió la dirección de la empresa a Warrington Taylor, a fin de poder dedicarse en exclusiva al diseño bidimensional y a la literatura, dos actividades que consumirían el resto de su vida. Los primeros papeles murales de Morris datan de este período, así como los primeros trabajos en vidrio de color, debidos a él y a Burne-Jones. Los modelos de Morris variaban desde la decoración persa, ilustrada en la obra *Grammar of Ornament* de Owen Jones (1856), hasta el estilo medieval que adoptó naturalmente para sus trabajos en vidrio de color, producto para el cual hubo una firme aunque limitada demanda durante todo su vida. La firma Morris, Marshall, Faulkner & Co consiguió el reconocimiento público en 1867 con el Comedor Verde o salón de té que Webb diseñó para el South Kensington Museum (hoy Victoria and Albert), en Londres. La sala fue totalmente

artistas-artistas de su empresa.

Después de esta fecha, Webb empezó a diseñar y ejecutar importantes encargos de índole doméstica por su cuenta, que culminaron en su última gran mansión, Standen, construida cerca de East Grinstead, Sussex (1891-1894), con muebles proporcionados — como sucedía generalmente — por la firma Morris. Éste se dedicó cada vez con mayor ahínco a la literatura, de la que trataba fanáticamente de eliminar todas las palabras de origen latino, y a mediados de la década de 1870 realizó extensas traducciones de sagas islandesas, además de haber escrito numerosos volúmenes de su propia poesía romántica. En esa época parecía como si la Islandia medieval fuese la "Ninguna parte" final que su espíritu idealista se había fijado, mientras éste permanecía secuestrado en la realidad industrial del siglo XIX.

El año 1875 marcó una línea divisoria en la vida de Morris. La empresa fue disuelta y reorganizada como Morris & Co. bajo su único control y Morris empezó a incrementar el número de actividades artesanas en las que él, y por tanto la empresa, podían actuar. Aprendió por su cuenta tintorería y tejeduría de alfombras, y en 1877 estableció en Londres una sala de exposiciones como canal de salida comercial. A partir de entonces, aparte de su dirección de la empresa y el diseño y producción de toda una gama de papeles murales, cortinas y alfombras, las inquietudes de Morris adquirieron gradualmente un carácter público y menos "poético" y artesano. Al parecer, se creyó en el deber de asumir públicamente las causas socialistas y preservacionistas de Ruskin, que en aquel entonces experimentaba trastornos mentales, y por tanto en 1877 escribió su primer panfleto político y fundó la Sociedad para la Protección de Edificios Antiguos, en un intento afortunado para atajar las intenciones de sir George Gilbert Scott, que pretendía restaurar o, mejor dicho, reconstruir en parte la abadía de Tewkesbury.

En la década siguiente a la reorganización de la empresa, Morris dividió equitativamente su vida entre la política y el diseño, produciendo durante este período, según cuenta su primer biógrafo Mackail, más de seiscientos diseños para diversos tejidos. Sin embargo, en 1883 Morris empezó a leer las obras de Karl Marx y se adhirió a la Federación Social-Demócrata, encabezada por Engels, en compañía de socialistas tan decididos como Eleanor Marx y Edward Aveling. Dos años más tarde abandonó la Federación y fundó la Liga Socialista, alternando virtualmente todas sus energías entre el diseño y la política. Con in-

tervalos frecuentes, hasta su muerte en 1896, escribió y publicó ensayos sobre temas relacionados con el socialismo, la cultura y la sociedad, comenzando con su ensayo fourierista de 1885, titulado *How We Live and How We Might Live* (Cómo vivimos y cómo podríamos vivir), y culminando con su famosa novela utópica *News from Nowhere*, de 1891.

Para las generaciones siguientes, para Walter Crane, el socio de Morris, para Mackmurdo, el protegido de Ruskin, y para los principales alumnos de Shaw —Lethaby, E.S. Prior y Ernest Newton— e incluso para el propio Shaw y para personalidades relativamente ajenas como Ashbee y Voysey, la posición de Morris, aunque un tanto contradictoria, quedó manifiestamente clara. Por encima de todo, había su visión utópica de "Ninguna parte", un lugar donde el estado se había desvanecido de acuerdo con la profecía marxista y donde toda distinción entre ciudad y campo había desaparecido. La ciudad ya no existía como una densa entidad física y los grandes logros de la ingeniería en el siglo XIX habían sido desmantelados; el viento y el agua eran una vez más las únicas fuentes de energía, y los cursos de agua y la carretera eran los únicos medios de transporte. Una sociedad sin dinero ni propiedades, sin crimen ni castigo, sin prisión ni Parlamento, donde el orden social dependía únicamente de la libre asociación de grupos familiares dentro de la estructura de la comuna. Finalmente, una sociedad donde el trabajo se basaba en el taller comunitario, el gremio o el *Werkbund*, y donde la educación era libre y al igual que el propio trabajo, no era impuesta.

Esta ingenua visión socialista presentaba un acusado contraste con el contexto de la existencia del propio Morris y con la latente inconsistencia de su pensamiento. Había su próspera empresa, un fenómeno *laissez-faire* por excelencia, cuyos diversos artículos de lujo eran consumidos por la clase media alta; había también su socialismo muy radicalizado, escasamente integrado con sus innatas ideas anárquicas, un socialismo revolucionario totalmente inaceptable para los más liberales de sus seguidores, tales como Ashbee; y finalmente, tanto para los socialistas fabianos como para los arquitectos, había en la teoría y práctica de Morris la sugerencia mejoradora de la ciudad jardín como forma de asentamiento basada en el gremio o cooperativa de artesanos, como medio para conseguir no sólo trabajo, sino también una reforma social y una reeducación evolutivas, y con ello, gradualmente, un cierto reconocimiento público para ambas. En contraste con estas inquietudes progresistas (aunque un tanto inquietantes), había la latente calidad fóbica del propio dise-

ño de Morris y —lo que todavía resulta más crítico— había su obstinada negativa a una avenencia con el método industrial, y su actitud ambigua, por no decir hostil, respecto a toda la arquitectura posterior al siglo XV. No sólo condenaba el pasado clásico, sino que incluso miraba con indiferencia los trabajos contemporáneos afines: singularmente, los excelentes diseños de Webb nunca obtuvieron por parte de Morris un reconocimiento público. ¿No puede ser que el eclecticismo de Webb fuese excesivo a la larga para Morris, que los elementos clásicos e isabelinos agregados a sus casas entre 1879 y 1891 fuesen causa suficiente para su desafección?

En todo caso, el historicismo del período era difícilmente capaz de sustentar la línea anticlásica de Morris. A principios de la década de 1870, arquitectos mundanos como Shaw manipulaban ya y daban un barniz clásico, en un contexto urbano, al estilo Reina Ana que él, Webb y Nesfield habían creado a partir de las tradiciones domésticas inglesas y holandesas. Antes de su conversión total al estilo neogeorgiano a principios del 1890, Shaw estableció un respetable precedente para la adopción de un formato clásico, aunque amanerado, en la ciudad, en forma de la Old Swan House, en Chelsea, de 1875-1877, y otro precedente libre, pintoresco y conveniente en el campo, tal como Pierrepont, en Frensham, Surrey, en 1876-1878.

A pesar de su sofisticación, Shaw estuvo influenciado por preocupaciones socioculturales ruskinianas. En 1877 empezó a diseñar, para el especulador de la propiedad artística Jonathan T. Carr, casas para el primer suburbio jardín, ubicado en las afueras del oeste de Londres. El estilo a base de ladrillo y baldosa de su "pueblo" jardín destinado a la clase media alta y conocido como Bedford Park, fue celebrado en la petulante "Balada de Bedford Park" publicada en la *St James's Gazette*, en 1881:

*Here trees are green and bricks are red
And clean the face of man
We'll build our gardens here he said
In the style of good Queen Anne
Tis here a village l'i erect
With Norman Shaw's assistance
Where man will lead a chaste
Correct, aesthetical existence*

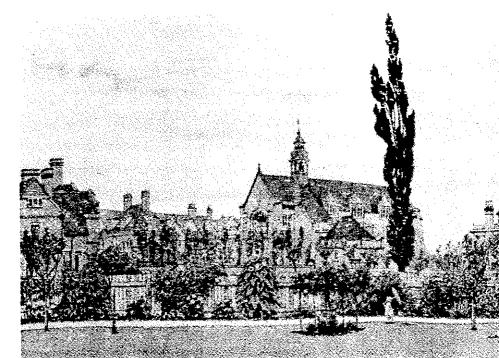
*Aquí los árboles son verdes y los ladrillos rojos,
y limpian la faz del hombre.
Construiremos aquí nuestros jardines, dijo,
En el estilo de la buena Reina Ana,
Aquí levantaré un pueblo*

*Con la ayuda de Norman Shaw
Donde el hombre lleve una existencia
Casta, correcta y estética.*

Este estilo a base de ladrillo llegó incluso a la iglesia, un carácter significativamente secular debido a la ausencia de todo rasgo vertical, estructura que, aunque ejecutada según un vago Revival gótico, exhibía audazmente una linterna a la Wren en su tejado. Las primeras casas de Bedford Park fueron construidas en 1876 según los diseños del arquitecto japonista E.W. Godwin. Shaw asumió el trabajo en 1877 y diferentes arquitectos actuaron allí bajo su influencia durante la década siguiente, contándose entre los últimos Voysey, que construyó una casa notable en The Parade en 1890.

En 1878, Shaw publicó sus *Sketches for Cottages and Other Buildings*. Este libro, de considerable influencia, ilustraba numerosos diseños para casas de diversos tamaños destinadas a los obreros. También incluía la tipología esencial del edificio público para una comunidad ideal establecida en un pueblo autónomo, y había por ejemplo una escuela, un ayuntamiento, un centro de beneficencia y un hospital rural. El año siguiente hizo su aparición la primera de estas ciudades-jardín paternalistas: Bournville, Birmingham, fundada por George Cadbury y diseñada por Ralph Heaton y otros. Fue en gran parte el modelo Bedford Park el seguido por W.H. Lever cuando en 1888, menos de diez años más tarde, fundó Port Sunlight.

La evolución del movimiento ciudad-jardín en la última década del siglo estuvo íntimamente vinculada al desarrollo del movimiento Arts and Crafts. Tal como la presentó Ebenezer Howard en 1898, su política social combinaba la dispersión urbana con la colonización rural y el gobierno descentralizado. Como complemento al movimiento cooperativo, propugnaba que esta ciudad obtuviera sus ingresos a partir de una combinación equilibrada de industria y agricultura. Howard postulaba el respaldo sindical para la financiación de las viviendas, la propiedad cooperativa de la tierra, la planificación general y una templanza reformista. Fijaba el tamaño óptimo de la ciudad-jardín en 32 000 habitantes, restringiendo ulteriores crecimientos mediante una franja verde aislante. Cada ciudad había de estar ubicada regionalmente como asentamiento satélite y vinculada a un centro principal por medio de un ferrocarril. De esta forma, la ciudad-jardín complementaba los continuos intentos encaminados a mejorar, mediante la reforma social, las condiciones de vida y de trabajo del proletariado industrial. A su regreso de Esta-



28 Bedford Park, Londres, con la iglesia de St Michael, por Shaw, 1879 a 1882. El suburbio prototípico.

dos Unidos, en 1876, Howard se puso en contacto con aquellos círculos socialistas que frecuentaban Bernard Shaw y Sidney y Beatrice Webb, grupo que más tarde, como socialistas fabianos, rechazó inicialmente la idea de la ciudad-jardín. La posición de Howard, de acuerdo con el espíritu ya que no con la letra del fabianismo, era a la vez práctica y mejoradora. El mismo título de su libro de 1898 *Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform*, anunciaba su posición como hombre de compromiso. Howard estaba ligado a la libre empresa dentro de los límites del control social y propugnaba un acercamiento paulatino a la reforma en vez de una acción revolucionaria. Aparte del St. Georges Guild de Ruskin en 1871, Howard dependería para el modelo socio político de su ciudad de pensadores tan diferentes como el anarquista Peter Kropotkin y el economista norteamericano Henry George, quien en su *Progress and Poverty*, de 1879, había recomendado un solo impuesto sobre todas las rentas del terreno. Howard era igualmente ecléctico en su derivación de la forma diagramática de su ciudad a partir de fuentes tan diversas como la ciudad ideal de James Silk Buckingham —Victoria (1849)— y la Great Victorian Way propuesta por Paxton en 1855.

Es difícil imaginar algo tan distante del diagrama inicial de Howard como la realización de Letchworth Garden City, comenzada en 1904. El ferrocarril efectúa una bisección de la ciudad, la zona comercial se encuentra expuesta a la climatología, y la industria está mezclada con zonas residenciales de forma totalmente expeditiva. Sus arquitectos, Raymond Unwin y Barry Parker, tenían al parecer poco que ofrecer a Howard, salvo unos débiles ensayos al estilo de Shaw y Webb. Hamps-

1907, habría sido igualmente insipido de no haber mediado la colaboración de Lutyens.

Siguiendo la tradición Arts and Crafts, de Coie y Morris, Mackmurdo fundó el Century Guild en 1882. Una vez más, éste abarcó un grupo de artistas que debían dedicarse al diseño y producción de objetos domésticos. Desde un buen principio, Mackmurdo trabajó con igual facilidad como artista gráfico y como diseñador de papeles murales y mobiliario. Publicó sus opiniones en colaboración con Selwin Image, y fundó el grupo de diseño del Century Guild en 1882 y su revista *The Hobby Horse* en 1884. En su arte aplicado de principios del 1880, Mackmurdo creó un estilo único, anticipado del Art Nouveau, un estilo que, derivado directamente de William Blake, era espiritualmente una variante respecto a las formas elegantes, pero severas de su arquitectura. Encontraría su expresión más estricta en la originalísima casa de tejado plano que construyó en Enfield alrededor de 1883, y en su más satisfactorio *stand* para la exposición Century Guild, de 1886.

En 1887, Ashbee siguió el ya bien establecido modelo gremial al fundar en el East End de Londres el Guild of Handicraft, que incluía en su programa el objetivo de la reforma social directa. Su gremio fue establecido con la finalidad expresa de emplear útilmente y adiestrar a los oficiales y aprendices londinenses que en otras circunstancias hubieran carecido de empleo. Como cabe juzgar por la casa que se construyó en Chelsea en 1904, Ashbee era un diseñador más delicado y completo que Mackmurdo. Con su experiencia de posgraduado en Toynbee Hall, estaba también más comprometido en una acción social directa como medio de reforma. Sin embargo, aunque profundamente influenciado por Morris y Ruskin, mostróse en desacuerdo con ambos en lo referente a su antipatía dogmática respecto a la máquina y su socialismo revolucionario. En oposición a sus predecesores más radicales, Ashbee se manifestó como socialista constructivo. Tras su encuentro con Frank Lloyd Wright, al finalizar el siglo, confirmóse en su creencia de que la resolución del dilema cultural planteado por la industria moderna dependía de una utilización adecuada de la máquina. Como Howard, Ashbee era un hombre inclinado al compromiso. Propugnaba la descentralización de las concentraciones urbanas existentes y sus instituciones, dando ulterior apoyo a un vínculo entre el movimiento Artes y Oficios y la idea de la ciudad-jardín. Siguiendo también a Howard, Ashbee se mantuvo opuesto a la nacionalización de las tierras. Convencido de que la función cultural de la ar-

quitectura humana, Ashbee tenía la concepción "humana" del socialismo radical; por lo tanto, más tarde acogió con satisfacción la fundación de la internacional Socialista sobre la "roca de la raza". En vez de aquellos aspectos, favoreció un estilo disraeliano, un tanto anticuado, de reforma social, y en consecuencia mostróse indebidamente esperanzado respecto a las virtudes del imperialismo británico. No formaba parte de las virtudes de Ashbee un sólido sentido de la realidad económica y su oneroso Guild of Handicraft, establecido como unidad agraria basada en la artesanía en Chipping Campden, Gloucestershire, en 1906, se vino abajo después de sólo dos años. Un accionista contestó a la petición de Ashbee para obtener nuevos capitales, con las palabras siguientes:

El pueblo de Cadbury, en Birmingham, es excelente en lo que se refiere a las viviendas y toda la existencia fuera de las horas de actividad, pero las condiciones modernas de una producción barata y el pleno empleo de la maquinaria predominan en las horas de trabajo; ellos han humanizado el ocio, usted ha tratado de humanizar también el trabajo.

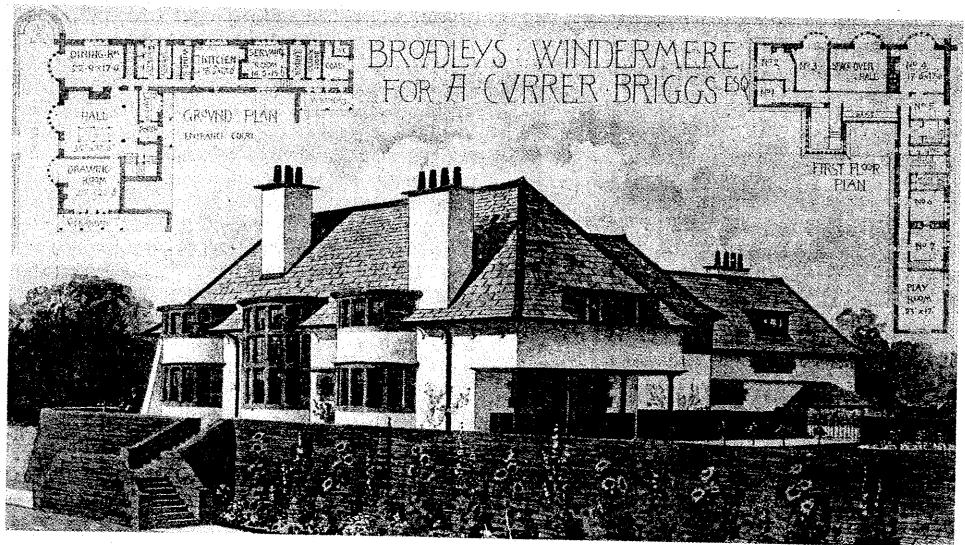
Estos ambiciosos fines sociales no preocuparon a Voysey, el discípulo individualista de Mackmurdo, quien en 1885 consiguió una fuerza y simplicidad de estilo que no lograrían la mayor parte de sus contemporáneos. Voysey derivó su estilo de los principios de Webb, basados en el respeto de los métodos tradicionales y los materiales locales, más bien que de la inventiva y el virtuosismo espacial de Shaw. En un proyecto de 1885, no realizado y referente a una casa destinada a él mismo, Voysey formuló (a pesar del entramado de Shaw) los componentes esenciales de su estilo: un tejado de pizarra con aleros salientes, soportes de hierro forjado para los canales y paredes de mortero grueso y enlucidas, perforadas por ventanas horizontales y marcadas a intervalos por contrafuertes y chimeneas. Estos rasgos caracterizarían su trabajo durante los treinta años siguientes. Estilísticamente, la actitud de Voysey era una tentativa directa para recuperar los méritos básicos de la edificación para el pequeño terrateniente inglés. No obstante, su anterior asociación con Mackmurdo introdujo un elemento fluctuante y muy sofisticado en su labor, elemento que se puso de manifiesto en sus diseños de papel mural y objetos metálicos alrededor de 1890. Estos detalles aportaron acentos en los interiores, por otra parte austeros, de Voysey. A diferencia de Morris, Voysey poseía un sentido de la restricción casi impecable, y por tanto estipulaba que o bien

presentar dibujos, pero nunca ambos a la vez. Su propia casa, The Orchard, construida en Chorley Wood, Hertfordshire, en 1899, es un ejemplo de la marcada limitación de su estilo de interiores: balaustres emparrillados inundados de luz, barandillas bajas, azulejos junto a la chimenea, sencillos muebles de roble y gruesas alfombras. Si bien estos elementos se repitieron con escasa variación a lo largo de su carrera, sus diseños se hicieron menos figurativos con el paso de los años y en tanto que su primer mobiliario tendió hacia lo orgánico, sus últimas piezas se basan en temas clásicos.

Entre 1889 y 1910, Voysey diseñó unas cuarenta casas, muchas de las cuales trascendieron el latente historicismo de su estilo. Entre éstas se cuentan la residencia del artista para J.W. Forster, construida en Bedford Park en 1890, la Sturgis House en Guildford (1896), y Broadleys, junto al lago Windermere, su mejor casa, realizada en 1898. En ningún otro lugar igualó la claridad del plano de ésta, la generosidad de su conjunto y ubicación, y la audacia de sus masas y aberturas. En todo ello, la influencia de Voysey fue tan extensa como su carrera. A.R. Mackintosh, C.H. Townsend y los arquitectos vieneses J.N. Olbrich y Josef Hoffmann se cuentan entre los arquitectos influenciados por su obra.

Durante la primera fase de la carrera de Voysey, el movimiento inglés Arts and Crafts

alquino una firme institucionalización, inicialmente con la fundación en 1884 del Art Workers Guild, por instigación de Lethaby y otros miembros del gabinete de Shaw, y después, en 1887, con el establecimiento de la Arts and Crafts Exhibition Society, presidida por Walter Crane, el protegido de Morris. Los últimos veinticinco años del movimiento anteriores al estallido de la primera guerra mundial son inseparables de la carrera de Lethaby. Tras haber trabajado durante doce años como primer ayudante de Shaw, se estableció por su cuenta en 1895 con el diseño de Avon Tyrrell, una gran mansión en la New Forest. Cinco años después, se estableció con George Frampton, como primer directivo de la Central School of Arts and Crafts en Londres. Por tanto, aparte su brevísima carrera como diseñador, la misión de Lethaby en el movimiento Arts and Crafts giró alrededor de sus notables capacidades como profesor. En 1892, publicó su primer libro, *Architecture, Mysticism and Myth*, en el que demostró que en el pasado la arquitectura siempre había estado universalmente informada por paradigmas cósmicos y religiosos. Trató de incorporar este simbolismo a su propia obra y su argumento principal parece haber ejercido un impacto en la labor de su colega íntimo, E.S. Prior, cuya famosa casa de "planta mariposa", The Barn, construida en Exmouth en 1897, exhibía ciertas características que eran indudablemente simbólicas. (Si-



29 Voysey, *Broadleys*, Cumbria, 1898.

milares formas de planta fueron propuestas por M.H. Baillie-Scott para Yellowlands en 1902, y para el Hampstead Garden Suburb en 1908).

Al pasar a dedicarse a la docencia, Lethaby desvió su atención desde el contenido poético al problema que representaba crear el método apropiado para la evolución de la forma. Así, en 1910 arremetió contra el apocamiento poético.

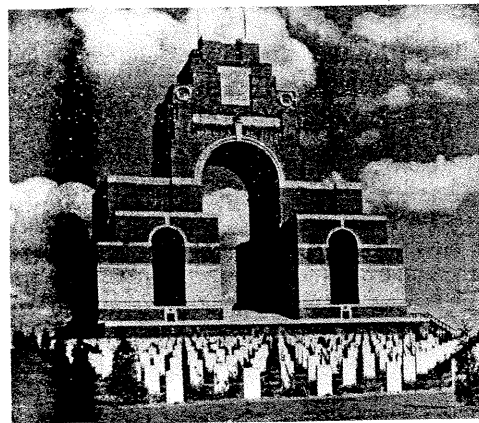
La construcción ha sido y puede ser un arte, imaginativo, poético, incluso místico y mágico. Cuando hay poesía y magia en las gentes y en la época, aparecerán en las artes... nada se consigue con decir que construyamos edificios mágicos.

Para Lethaby, la tradición de la cual él había formado parte le pareció repentinamente agotada. Último en una larga línea de socialistas del Gothic Revival, al comenzar el nuevo siglo argumentaba en favor del funcionalismo puro. En 1915, mientras ayudaba a organizar la fundación de la Desing and Industries Association, apremiaba a sus colegas para que mirasen hacia Alemania y la Deutsche Werkbund en busca del camino que llevaba al futuro.

Al atravesar Europa los primeros vendavales de la guerra de 1914, aquella edad dorada de bellas casas de campo inglesas, presentadas por Webb, Shaw y Nesfield y que llegaron a su culminación más exótica en las elaboradas creaciones tipo *Country Life* de Edwin Landseer Lutyens y Gertrude Jekyll, tocó definitivamente a su fin. No obstante, esta era había terminado ya mucho antes, con un torrente de grandes casas neogeorgianas cons-

truidas, como ha observado Robert Furueux Jordan, para "aquellos estetas ricos que, después de la guerra angloboer, convirtieron sus espadas en acciones de oro". Dejando aparte este triunfo del neopalladianismo al gusto eduardiano —la pasión de Lutyens, a principios de siglo, por lo que él llamaba la *Wrenaissance*— es improbable que las formas y los ideales del movimiento Arts and Crafts inglés hubieran sobrevivido al trauma sociocultural de la primera guerra industrializada a gran escala. Cabe atisbar algo de ello en el destino de Liberty & Co después de la guerra, ya que el holocausto de 1914-1918 dividió la producción artesana de la firma tan efectivamente como lo hubiera hecho una guillotina. En el período de cinco años, el rigor inventivo y la brillantez de sus vajillas de plata Art Nouveau dieron paso a una decoración basada en una trivial porcelana azul, un mobiliario Tudor y la producción *pastiche* de vidrio de color pseudoprrafaelita. Liberty & Co tuvo que optar por este estilo degenerado incluso en sus nuevos establecimientos, construidos en 1924 según los diseños de E.T. Hall y E.S. Hall. Este almacén de estructura entramada resumía el llamado "Tudor del bolsista" que, en diversas versiones domésticas degeneradas, cubriría las derivaciones de reciente construcción que vinculaban Londres con las zonas suburbanas que acabarían por constituir su esencia vital.

Entre tanto, Lutyens, ahora elevado a la posición de público "arquitecto laureado" no oficial, se encontró prendido en un segundo tiempo que ni siquiera podía costearse el lujo, relativamente modesto, de sus anteriores mansiones rurales, con sus pequeños pero complejos jardines diseñados por Jekyll (por ejemplo, su Priorsque Tigbourne Court de 1899). Al avanzar el siglo, la afición de Lutyens al palladianismo, primero hábilmente expresada en su casa, —Nashdom— de 1905, hallaría su enajenada culminación en la solemnidad de su monumento a los caídos británicos del Somme en Thiepval (1924), y en la caduca monumentalidad de su magistral Casa del Virrey en Nueva Delhi, 1923-1931 (fig. 200). En estos dos brillantes monumentos neoclásicos, Lutyens renunció definitivamente a su legado de Arts and Crafts. Sería difícil imaginar algo más distante de la visión utópica de Morris que estos austeros monumentos, aislados en medio de unos paisajes llanos y remotos. El "ninguna parte" iba a ser absorbido ahora, pero no en el simple renacimiento realizado por Morris a partir del gremio medieval, sino más bien en un arco erigido en memoria de una generación martirizada, y en una visión barroca que se abría sobre un imperio que estaba ya a punto de perderse.



30 Lutyens, Arco de Thiepval, Picardía, 1924.

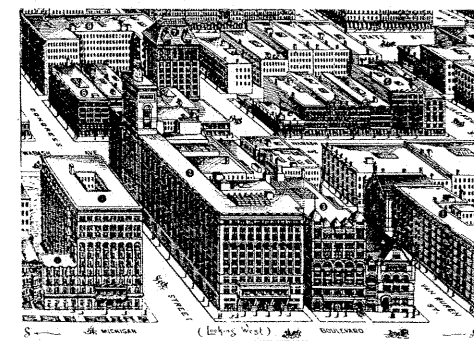
2. Adler y Sullivan: el Auditorium y el gran ascenso de 1886-1895

Yo diría que sería muy conveniente para nuestra estética el abstenernos por completo del uso de ornamentos durante varios años, con el fin de que nuestro pensamiento pudiera concentrarse intensamente en la producción de edificios bien formados y convenientes en sí mismos. Por lo tanto, deberíamos soslayar muchas cosas indeseables y aprender, por contraste, cuán efectivo resulta pensar de modo naturalmente favorecedor y saludable... Sin embargo, habremos aprendido que el ornamento es, mentalmente, un lujo y no una necesidad, pues tendremos que haber discernido las limitaciones así como el gran valor de las masas carentes de adorno. Llevamos en nosotros el romanticismo y experimentamos un imperioso deseo de expresarlo. Sentimos, intuitivamente, que nuestras formas vigorosas, atléticas y simples llevarán con natural facilidad las vestiduras con las que soñamos, y que nuestros edificios así revestidos con un ropaje de imaginería poética, como si dijéramos semiocultos en productos selectos del telar y la mina, atrayendo con redoblado vigor, como una sonora melodía reforzada con voces armoniosas.

Louis Sullivan
Ornament in Architecture, 1892

Los almacenes generales Marshall Field construidos en estilo neo-romántico por H.H. Richardson, comenzados en 1885 y completados un año después de la muerte de éste en 1887, fueron el punto de partida para los importantes logros de la sociedad arquitectónica constituida en Chicago por Adler y Sullivan. Antes de contar con Dankmar Adler como ayudante en 1879 (sería nombrado socio diseñador en 1881), Louis Sullivan había recibido

una educación muy variada, primero en dos prestigiosas academias, en cada una de las cuales permaneció poco menos de un año; en el MIT en 1872, y después en el taller de J.-A.-E. Vaudremer, en la École des Beaux-Arts de París, en 1874. Entre estos contactos académicos, Sullivan trabajó durante un año en el gabinete de Frank Furness, en Filadelfia, año que resultaría crítico para su carrera, no sólo debido a su experiencia con el estilo gótico "orientalizado" de Furness —episodio que tuvo un efecto duradero sobre su propio enfoque respecto al ornamento—, sino también porque conoció al joven arquitecto intelectual John Edelman, quien después de 1875 le presentó, en el *establishment* arquitectónico de Chicago, primero a William Le Baron Jenney, que más tarde sería el precursor de la construcción con estructuras de acero en su Fair Store de 1892, y después a Dankmar Adler



31 Chicago, 1898: vista desde el Michigan Boulevard hacia el oeste. En el centro (n.º 2) hay el Auditorium Building (véase fig. 33).