



A SEDUÇÃO DO LUGAR

RYKWERT, JOSEPH

SÃO PAULO: MARTINS FONTES, 2004, 410P.

ISBN: 85-3361-949-9

Regina M. Prospero Meyer

ESPAÇO E LUGAR NO FUTURO DA CIDADE

1) Dois outros textos de Rykwert evidenciam, também, grande interesse pela ousadia de sua interpretação da arquitetura moderna. São eles: *The necessity of artifice* (1982) e *The dancing column: On order in architecture* (1998), ambos não-traduzidos no Brasil.

O arquiteto e historiador Joseph Rykwert é uma importante referência para a história da cultura e, em particular, da cidade, da arquitetura e do urbanismo. Foi, desde os anos 60, um ativo colaborador de influentes publicações, principalmente da italiana Domus e da holandesa Fórum, nas quais publicou, como artigo, textos que, mais tarde, ganharam formato de livros. Em seus dois mais importantes e conhecidos textos, *The idea of a town*, publicado em 1978, ainda não traduzido no Brasil, e *A casa de Adão no Paraíso*, de 1972, recentemente traduzido e publicado pela Editora Martins Fontes, Rykwert se debruça sobre a *questão da origem* das cidades e da arquitetura¹. O uso da locução “questão da origem” tem, neste caso, o objetivo de diferenciar sua interpretação da instauração da arquitetura e da cidade, procurando diferenciar sua interpretação daquelas que considerava esquemáticas, deterministas e, em última instância, simplificadoras.

Nesses dois livros Joseph Rykwert construiu seus argumentos e criou uma narrativa histórica baseada na articulação de fatos e idéias que julga serem os mais relevantes na história da cultura material e imaterial. A procura da *idéia de cidade* e, sobretudo, do conceito da *cabana primitiva*, como metáfora para a própria *arquitetura*, conduz o autor a um complexo registro da origem cultural e mítica das duas entidades, valendo-se de conhecimentos e informações que vão da paleontologia à psicanálise. Sua meta, nesses importantes textos, é mostrar que trabalhar com a *questão da origem* é privilegiar a dimensão de *princípio* e não de *resultante*, ou *mesmo*, de *reflexo*, tal como ainda hoje se faz, como se observa em interpretações deterministas do processo de constituição e desenvolvimento das cidades e da arquitetura. A procura da gênese, tanto da *cidade* como da *cabana primitiva*, é uma busca da compreensão das relações que se estabeleceram historicamente entre os homens e suas mais decisivas criações materiais, os quais utilizaram seus conhecimentos técnicos, suas crenças, seus desejos para as realizarem.

Para todos os que conhecem sua estima intelectual pela *questão da origem*, seu livro *A sedução do lugar* poderá parecer, à primeira vista, uma abordagem nova, na medida em que, agora, ele se dirige ao *futuro das cidades*, mais precisamente da cidade do século 21. A leitura do novo livro atesta sua fidelidade ao método analítico, já explicitado pela escolha da epígrafe da primeira edição de *On Adam House in Paradise*, de 1972: “*pour en revenir aux sources, on devait aller en sens inverse.*”²

Em *A sedução do lugar* ele promete explicitamente, no subtítulo, construir uma visão das cidades do século 21 a partir da cidade e do pensamento urbanístico que marcaram os séculos 19 e 20. Alinhado com todos os quais já afirmaram que a cidade do século 21 não será uma forma degradada da cidade do século 20, como tem sido algumas vezes apresentado, e muito bem sinalizado por Bernardo Secchi, o autor se pergunta, sabendo correr o risco de ser acusado de superficialidade ou ingenuidade: “*temos e vivemos nas cidades que merecemos?*”. Ou, em um tom singelo, porém muito atilado: “*nossas cidades são hoje ou, serão no futuro, um lugar satisfatório, um lugar à altura de nosso do percurso histórico e civilizatório, um lugar que corresponda verdadeiramente aos nossos desígnios?*”

Utilizando sua grande marca – a capacidade criativa de propor questões e explorá-las por uma abordagem histórica na qual sua sólida cultura tem papel central –, ele percorre a história das cidades e das teorias e práticas urbanísticas do século 20, reafirmando sua tese acerca do enorme poder de atração que elas exerceram sobre os homens. E, ao mesmo tempo, como um contraponto, indica a tremenda fragilidade da teoria e da prática urbanísticas propostas pelo movimento moderno, que procurou imprimir um itinerário – prefixado, uniforme e universal – às cidades e metrópoles de todo o mundo urbano. Com a autoridade de quem produziu os dois clássicos já citados acima, nos quais tanto a cidade como a arquitetura são colocadas como elementos do processo civilizatório, Rykwert rejeita com acuidade de visão, argumentação enérgica, as hipóteses que postulam o *fim da cidade*.

Mesmo reconhecendo as dificuldades atuais, para ele a *cidade* continua sendo a conquista mais preciosa e inalienável da civilização humana. A globalização que reconhece ser uma poderosa força econômica operando a partir das cidades e das metrópoles, segundo sua análise, acaba por transformá-las profundamente. Afirma que as metas dessa etapa do capitalismo só se realizarão a partir da constelação de cidades espalhadas pelo mundo, as quais desempenharão papéis complementares, dentro de uma hierarquia bem definida, oriunda da etapa anterior. A liderança, não há dúvida, será exercida por aquelas que concentram condições para desempenhar, de forma plena, a função de *centros de decisão*, tanto político quanto econômico e cultural.

Ao propor uma reflexão sobre as cidades do século 21, o autor não se lança em um projeto antecipatório ou visionário. Pelo contrário, ele observa a cidade dos séculos 19 e 20 para delas retirar os elementos essenciais para a construção da *cidade do futuro*. Remete à sua própria experiência como um jovem cidadão do segundo pós-guerra europeu, quando os países começaram, a partir de 1945, a enfrentar a tarefa de reconstruir suas cidades, começando pelas ruínas deixadas pelos bombardeios. Lamenta, entretanto, que, naquele momento, a ideologia do

(2) “Para voltar às origens deveríamos andar no sentido inverso”, de René Daumal in *Le mont analogue*, epígrafe utilizada por J. Rykwert na edição de 1972 de seu livro *On Adam's House in Paradise*, publicado pelo Museum of Modern Art Papers on Architectural – Nova York.

movimento moderno desprezasse a sensibilidade histórica, pois a experiência da guerra transformara o passado em objeto de horror.

Os profissionais modernistas, que como ele mesmo observa, vinham se preparando desde o final do século 19 e mais fortemente no início do século 20, acreditaram que das ruínas e das cinzas das duas guerras poderiam “fazer nascer” cidades, concebidas e construídas para abrigar uma sociedade moderna e igualitária. Em 1943, com o manifesto *Um programa para a reconstrução das cidades*, assinado por Walter Gropius e Martin Wagner, retomaram as questões discutidas na Bauhaus em Berlim, então definitivamente fechada, e já propunham formas de dispersar a população que congestionava as grandes cidades em cidades satélites situadas ao longo de *super-highways*. Outro manifesto de 1947, assinado por mais de 40 arquitetos alemães, quando a guerra já havia terminado, *Um apelo no pós-guerra: Demandas fundamentais*, afirmava que a reconstrução das cidades representava a possibilidade de reconstruir a própria devastação espiritual deixada pela Segunda Grande Guerra.

Sem entrar no mérito desses manifestos e das propostas, penso que os arquitetos pareciam esquecer de estarem trabalhando na mesma sociedade a qual acabara de produzir o mais alto grau de irracionalidade. Seguindo os parâmetros de eficiência militantemente defendidos nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (os CIAMs), emergiram os novos projetos, nos quais o uso da estatística parecia ser mais decisivo para a formulação de projetos urbanísticos do que qualquer referência histórica. Nesse ponto Rykwert presta uma grande contribuição para a reavaliação do final dos CIAMs e dos questionamentos ao movimento moderno. Embora não seja uma reflexão totalmente original, seu depoimento é muito eloqüente por ter como ponto de partida a produção das cidades do pós-guerra e, sobretudo, pela forma como aborda sua insatisfação com o ensino que recebia naquele momento, como jovem emigrado e estudante de arquitetura e urbanismo na Bartlett School of Architecture em Londres.

No primeiro capítulo – “Encontrando algum lugar na vastidão do espaço” – o autor mostra que, ao contrário de muitos de seus estimados predecessores, não vê na *desordem urbana* das cidades, declaradamente caóticas, nenhuma ameaça grave ou incontornável. Pelo contrário, sua grande cruzada, seguindo o mesmo ponto de vista de Jane Jacobs, é contra a *cidade anônima*, aquela cuja ausência de identidade justifica o uso da palavra *distopia*.

Porém, para que essa posição não corra nenhum risco de parecer uma simplificação, enfatiza que sua posição está também fundada na rejeição da imagem corrente da cidade contemporânea, muito presente em textos produzidos a partir dos anos 50 do século 20, que a vê como responsável pela iniquidade social. A conjugação dessas duas questões – a desordem como um aspecto vital e a desigualdade social e econômica como uma questão não-inerente à cidade, embora reafirme sua convicção que o conflito social se aprofunda no meio urbano, dá força à sua análise do percurso. Concluímos os primeiros capítulos convencidos que nem a cidade *distópica*, comandada pela tecnologia informacional, nem a cidade da desigualdade social ocuparão o centro de sua reflexão sobre a cidade do século 21.

A premissa de a cidade do século 21, assim como a do século 20, não poder e não ter de buscar impor *ordem ao caos*, conduz o autor à certeza de

haver mais vigor na *cidade desordenada* do que na apática ordem urbana, burocraticamente conquistada por meio de planos diretores obcecados com uma ordenação técnica e abstrata do uso do solo. Mas fica bem explicitado que, para ele, a *ordem* e o *caos* são vistos como duas categorias inteiramente interdependentes, e que sua determinação de encontrar “algum lugar no interior do imenso espaço contemporâneo” não pressupõe a simples substituição de um pelo outro. Ele concentra seus argumentos na rejeição à cidade anônima, na apatia social e cultural dos novos espaços urbanos produzidos a partir de preceitos formalistas. Ele lamenta e critica a existência de cidades vazias de significado, nas quais a própria história acaba não tendo meios de integrar-se. E essa não é, de forma alguma, uma premissa simples, pois nela está embutida sua crítica explícita e de longo alcance ao pensamento e ao partido dos projetos urbanos, de orientação modernista, que propunham intervir nos problemas urbanos os quais a revolução industrial introduziu em todo o mundo, utilizando parâmetros uniformes e generalizáveis.

Para se distanciar dos que hoje adotam os argumentos do *fim da cidade* e, conseqüentemente, do fim da arquitetura e do urbanismo, tal como os conhecemos até aqui, Rykwert deixa bem clara sua convicção de a cidade ser uma das mais completas sínteses do processo civilizador e que há, ainda, muitas estratégias a serem experimentadas para que ela continue evoluindo. Seus argumentos mostram que ele permanece seduzido pela cidade e por seus atributos. Em seu livro sinaliza, claramente, seu comprometimento com o exercício “da reconquista da urbanidade”, a não prescindir de um sistema de *lugares*. Aponta, com ênfase para a ameaça que representa a proliferação do *não-lugar*, no sentido proposto pelo etnólogo francês Marc Augé – a forma mais eficaz de destruição da identidade urbana. Sua aspiração, ao escrever esse livro, é contribuir para se recuperar, nas cidades do século 21, esses *sistemas de lugares* entendidos como “espaços providos de sentido histórico”, como espaços urbanos nos quais sua constituição física e simbólica, assim como as contradições inerentes ao convívio das diferenças – de classe, de etnia, de religião, de modo de vida, de ponto de vista político, de aspirações – permaneçam vivas e possam se manifestar concretamente na vida urbana.

Assentada sua posição diante do tema e do objeto – a cidade do século 21 – Rykwert parte para um relato da evolução histórica da cidade, buscando o fio da meada que atravessa toda a cultura e culmina com a presença avassaladora da indústria, a qual “*inchou as cidades, inundando e explodindo o seu tecido urbano*”. Para ele foi o convívio entre o progresso material e a pobreza urbana, ambos produzidos pela industrialização e urbanização em nova escala, o responsável pelas questões que passaram a afligir as cidades a partir das primeiras décadas do século 19. É impossível não apontar, nesse trecho, a fragilidade de sua análise que, no início, mostra-se tão avessa ao pensamento determinista a privilegiar as questões econômicas para explicar o desenvolvimento das cidades. Em sua incursão pelo campo do pensamento sobre a cidade e o urbanístico dominante do século 19, mostra que as teorias e proposições foram todas marcadas por uma questão central: o alto custo social imposto pela forma adquirida pelo processo de industrialização e de urbanização das cidades.

A comparação entre os benefícios econômicos do capitalismo industrial e as dolorosas visões da vida material da população das maiores cidades do mundo,

nesse primeiro ciclo urbano regido pela indústria, produziu um conjunto de críticas e propostas as quais, na análise de Rykwert, encaravam os problemas urbanos e sociais como um fato passível de reversão. Ao apontar os pensadores que marcaram o século 19 no capítulo “Primeiros Socorros”, ele percorre, de forma erudita, as mais representativas teorias, tanto utópicas quanto revolucionárias, do projeto de cidade e de reformas urbanas, alinhando Saint Simon, Robert Owen, Charles Fourier, Peter Kropotkin, John Ruskin, Karl Marx, Friederich Engels. Apesar de entrar em um tema já muito visitado por historiadores e críticos do urbanismo, Rykwert recorta, com muita sutileza, as relações entre os reformadores sociais da primeira metade do século 19 e as propostas revolucionárias da estrutura social e econômica levantadas pelo socialismo científico.

É nesse trecho do livro que ele propõe uma questão de fundo a merecer destaque, sobretudo por sua atualidade ao perguntar: “*Foram essas idéias utópicas – socialistas e revolucionárias – efetivamente forças de transformadoras no caso das cidades?*” Sua resposta é prontamente respondida e é negativa, porém deixa no ar alguma ambigüidade. Pois, se por um lado ele diz acreditar no poder intelectual dessas idéias e em sua capacidade de produzir fermentação social, por outro, considera que o processo de constituição dos problemas urbanos é algo inexorável, nos quais o pensamento reformador, o utópico e o revolucionário buscam um objeto ideal sem, no entanto, conseguir alcançá-lo. Melhor dizendo, penetraram apenas as idéias que não corriam o risco de interromper a marcha desse inexorável processo. Ao fechar esses dois longos relatos históricos, acreditamos estar bem próximos do que ele mesmo acredita ser a ante-sala “da cidade do amanhã”, prometida no subtítulo do livro.

Mas, consciente de não haver tocado em questões essenciais para abordar o tema da cidade do século 21, Rykwert faz uma nova incursão no século 19, conduzido, agora, pelas tremendas questões relacionadas ao crescimento populacional e à necessidade de abrigar a crescente população urbana, sobretudo a nova classe média e o operariado industrial. Nesse outro registro o autor não trabalha apenas com as idéias, mas com sua articulação ao projeto de adaptação da cidade medieval às exigências da produção industrial. Aborda, aí, tanto a expansão territorial das cidades quanto a intensa construção de sistemas viários adequados, para atender à demanda dos novos meios de fazer circular, nas cidades, tanto as pessoas quanto a mercadoria. Esse balanço é feito por uma análise surpreendentemente morna das realizações monumentais protagonizadas por Paris, sob o comando do barão de Haussmann e de Barcelona, dirigida pelas idéias e planos do catalão Ildefons Cerdà.

Essa passagem do livro de Rykwert traz pouca renovação interpretativa, seu texto é muito descritivo. Diante do imenso e rico acervo de análises feitas por historiadores de diversas orientações, a pauta das realizações em todo o mundo industrializado, então constituída pela ampliação da oferta de habitação e circulação viária, a nova obsessão dos planejadores urbanos, o autor nos oferece apenas uma súmula e não um olhar investigativo. Ele percorre os novos conjuntos habitacionais que já ganharam abordagens definitivas, como é o caso do ótimo *Viena vermelha*, de Manfredo Tafuri (1980), com pouca contribuição reflexiva. Cita o essencial das experiências da criação dos conjuntos habitacionais nas primeiras

décadas do século 20, sem analisar suas importantes distinções. Ele parte dos suburbanos *siedlungen* alemães, passando pelos intra-urbanos *höffes* vienenses, pelas centrais *mietskasernen* de Berlim, vai até as *company towns* das maiores cidades americanas, e alcança os conjuntos HBM (Habitation Bon Marché) de Paris, acrescentando, apenas, que todas essas propostas respondiam a uma demanda, generalizada a partir da necessidade da indústria de alojar a classe operária em maior número e com mais qualidade.

Apesar do aspecto superficial do trecho, é justo registrar sua contribuição ao enfatizar dois aspectos da questão urbana naquele contexto. A primeira é o fato de a *cidade industrial* ter adquirido *status* de questão teórica e de proposta de projeto; e a segunda é o fato de a ferrovia assumir um papel de grande infraestrutura que tudo organizava. Tomar ferrovia como a chave da organização dos territórios urbanizados, nos quais a habitação para a massa operária predominou, é uma idéia bastante difundida; entretanto, ele traz uma contribuição ao analisar as cidades por esse viés. Pois o trio – habitação, fábrica e ferrovia – foi o inquestionável motor das cidades industriais em todo o mundo.

Ao descrever a realização da cidade do século 20, de seus aspectos mais essenciais, de evidenciar o percurso do pensamento teórico que a acompanhou, para podermos, enfim, pensar a cidade do século 21, o autor se desvia de sua meta e perde de vista os dilemas atuais e as potencialidades de transformação da cidade contemporânea. Seu enorme domínio do tema, sua indiscutível e sólida erudição, obriga-o a passar em revista quase tudo o que, de alguma forma, foi relevante para a formulação das propostas e, também, para o fracasso da cidade contemporânea. Cita desde a construção da nova capital brasileira – Brasília – até o amargo fim, imposto por Margaret Thatcher, ao Conselho da Grande Londres (GLC) no início dos anos 80, passando pelos parques temáticos americanos. Todo arsenal teórico e prático, tão longamente aperfeiçoado pelos arquitetos urbanistas, foi se condensando no conceito criado por Rykwert da *cidade dos abrigos*, que nada mais é do que a cidade na qual o edifício e o espaço público funcionam como entidades em disputa – um contra o outro – e a qualidade arquitetônica e funcional do edifício é reconhecida por sua capacidade de neutralizar, de forma eficiente, tudo o que o cerca, tudo o que vem de fora.

Abordando em dois capítulos temas tão complexos como “A fuga da cidade: espaço vivido e espaço virtual” e “Os subúrbios e as novas capitais”, o autor, finalmente, encerra sua longa travessia rumo ao presente, reafirmando seu conhecimento, mas deixando exposta sua pouca compreensão da *cidade contemporânea*. Não é por acaso que esses dois capítulos possuem um tom mais moralista do que analítico, e as citações de McLuhan aí comparecem como premonições de uma vida urbana desprovida da essência da *urbanidade*, inseparável da presença física dos cidadãos. Para introduzir em seu livro, o imenso e contemporâneo tema dos subúrbios, ele faz um vôo rasante pelas idéias de Ebenezer Howard e outros tantos alinhados às propostas da *cidade jardim*, levando-nos, diretamente, à proposta e realização da polêmica criação urbana americana denominada *celebration*, na qual se acredita que a busca do “lugar” e da “comunidade” sejam os aspectos definidores do partido urbanístico com o qual trabalhou um grupo de arquitetos nova-iorquinos contratados pela empresa Disney. Rykwert não se ilude, conhece a insuficiência da proposta, mas seu

comentário é irrisório diante da dimensão do problema de criações urbanas desse tipo, quando afirma:

“O inevitável perigo que corre um empreendimento como Celebration é o de se transformar em condomínio fechado. Por enquanto, não se vêem pobres por lá, certamente nenhum morador de rua. E, se existe uma presença policial, ela é discreta a ponto de se tornar invisível.”
(Martins Fontes, p. 261)

É justamente nesse ponto do livro que situo minha perplexidade, pois diante dessa pouco inovadora, mesmo que bastante rica, peregrinação pela história da cidade e do urbanismo, o modelo a emergir para a cidade do século 21 é a quinta-essência da cidade, construída sob o comando de todos os parâmetros do capitalista industrial – Manhattan –, cujos atributos o autor erige em paradigma ao apontar o *manhattanismo* como uma das marcas da urbanização contemporânea. Fica claro, quando nos detemos nos argumentos de Rykwert, de os caminhos propostos pelos urbanistas não serem viáveis, ou desejáveis, para o desenvolvimento do modo de produção capitalista em sua nova etapa – a da globalização – e nossa frustração é, então, inevitável. O “novo” modelo é fruto de outras lógicas e, apesar do que diz o autor, o *skyline* de Manhattan é um produto coletivo e nem todos os arquitetos e urbanistas convocados nos dois ciclos anteriormente descritos, o das idéias e aquele das realizações, almejavam nada semelhante, embora se reconheça universalmente o interesse em relação a tudo o que se encontra ali construído. A grande prefiguração da cidade, na qual a técnica está a serviço do projeto, encontra-se tematizada na cidade dos manifestos futuristas e, sobretudo, nos desenhos do *Progetto di una città nuova*, produzidos pelo jovem arquiteto italiano Antonio Sant’Elia em 1914, aliás, esquecido nesse livro que trata, justamente, do futuro da cidade.

Há, na abertura do capítulo que, em tese, deveria ser o final – “Para o novo milênio” – um parágrafo que vale a pena reproduzir em parte: *“Já se afirmou, a respeito de Manhattan, que se ela nunca foi uma capital, com certeza é a cidade do capital. Seu famoso skyline é um verdadeiro gráfico que registra as flutuações dos valores imobiliários e das ambições dos magnatas desde que Nova York arrebatou de Chicago a liderança na construção de edifícios altos após 1890, e continuou a ser constantemente transformado por especulações e rivalidades.”*

De acordo com a análise do autor, todas as cidades do mundo e as publicações especializadas estão para confirmar sua observação, buscam esse *skyline* de prestígio. Os arquitetos responsáveis pelos objetos que compõem esse “cenário do amanhã” perderam, segundo o autor, a batalha, na medida em que o “negócio” dos grandes edifícios escapou de suas mãos e passa para as de profissionais denominados, genericamente, *designers de arquitetura*, equivalendo dizer para a mão dos “produtores de formas e imagens”. Convocados a participar de grandes equipes, nas quais seu papel criador tende a ser cada vez mais aviltado, arquitetos e urbanistas, no momento em que decidem sobre parcelas cada vez menores do que é efetivamente construído, ocupam-se de aspectos assessoriais e, muitas vezes, contraditórios com a própria essência de seu saber e de seu *métier*. De acordo com sua observação, a força da difusão de imagens transforma o mundo urbano de todo o planeta em clones de Manhattan: *“o mundo urbano vive hoje uma manhatização de sua imagem.”*

Podemos nos perguntar, nesse ponto de seu livro: se, sendo suas observações acerca da cidade do futuro e do desempenho dos arquitetos, verdadeiras, por que, então, não as aceitar? Qual será a origem de nosso *mal-estar*? A razão nos diz que devemos nos insurgir contra *o problema* e não contra quem nos aponta sua existência. Acredito que a reação está relacionada à fatalidade do que está sendo apontado. Assalta-nos, no último capítulo do livro, denominado sintomaticamente de “Epílogo”, o fato que, observada de todos os ângulos, *a cidade do século XXI* deverá fechar um ciclo aberto no Renascimento, quando Brunelleschi aceitou o desafio de projetar a cúpula de Santa Maria del Fiore como uma obra síntese das relações que existiam na sociedade florentina naquele momento. Fica bem claro estar encerrado um ciclo da profissão liberal que construiu em Florença, na metade do século 16, um artefato único, cujo intento era marcar a identidade urbana. Na “cidade do amanhã”, de acordo com o autor, somos convocados a repensar e rejeitar a famosa frase de Daniel Burham, quando preparava, em 1909, o Plano de Chicago: “*não façam planos pequenos, pois eles não têm a capacidade de mexer com a imaginação dos homens.*” Em tom de conclusão, o autor nos diz que é necessário ser sóbrio, modesto e efetivo, e aconselha, diante dos *impasses do presente*, ser preciso procurar um outro caminho, um caminho oposto – “*fazer muitos pequenos planos*”. Para ele é chegada a hora de deixar de lado a intoxicação da grande arquitetura e dos grandes planos; porém, como não nos diz em nome do quê, sua observação parece mais exorcismo de um “projeto onipotente” do que uma análise de nossas possibilidades técnicas e culturais, ao construir a cidade da sociedade do século 21.

Como um *dal capo al fine*, voltamos ao início da argumentação: o elogio da postura sóbria no tratamento das cidades significa dizer que as cidades não estão mais, obrigatoriamente, ameaçadas de desaparecimento, mas qualquer utopia poderá comprometer seu futuro. Aliás, as previsões para o futuro da cidade, nesse “epílogo”, são todas de um pragmatismo cruel e, às vezes, bem desestimulante. Revelam simpatia pelos pontos de doutrina do *new urbanism* a qual, por sua vez, recupera alguns aspectos da “cidade jardim” do final do século 19, vê as torres corporativas de Manhattan como um inelutável modelo formal, embora reconheça serem a fonte de muitos problemas urbanos. E, finalmente, encara a *highway* como um também inevitável investimento público a dominar os programas do poder público. E, como desdobramento, juntando esses pontos, surge a constatação do papel reduzido do “arquiteto do amanhã”, destituído de suas atribuições e colocado em uma categoria de *designer arquitetônico*, a criar um panorama muito sombrio para a “cidade do amanhã”.

Acredito ser bem difícil manter o otimismo diante da *cidade contemporânea* e, se é verdadeiro afirmar que a “cidade do século 21” não será uma forma degradada da cidade do século 20, e, se em muitos aspectos, é dela que retiraremos os elementos vitais para prosseguir, mais que nunca é preciso entender a cidade como uma obra da sociedade para com ela se poder trabalhar. Não acredito haver ilusões e estarmos à espera de milagres, mas, seguramente, queremos travar um bom combate, sobretudo nós todos que acreditamos, incluindo o próprio autor no início de seu livro, a cidade não ser, pelo menos no momento, um objeto descartável, e ser ela, ainda, o maior testemunho do engenho humano. Nesse capítulo final Rykwert abandona sua mais atraente e estimável

característica – selecionar, descrever e analisar com rigor intelectual e grande criatividade os fatos urbanos como fatos da cultura.

Talvez confundindo um pouco o final de seu texto com uma derradeira etapa da própria *cidade*, o autor passa em revista acontecimentos e projetos os quais possuem mais afinidades com uma agonia do que um futuro difícil, porém vivo. Fatos como o choque dos dois boeings contra as torres gêmeas do World Trade Center em 2001; as ambições descabidas do prefeito de Houston de, em sua administração, incluir a cidade no rol das *idades mundiais*, pelo abusivo do *manhatanismo*; do esforço feito pela administração da cidade francesa de Lille para ganhar maior presença no contexto europeu, com um projeto no qual sua situação geográfica pudesse ser explorada pelo projeto de Rem Kollhass, para assim se tornar um exemplo da força da mobilidade na *cidade do amanhã*; o exemplar concurso milanês conduzido pela Pirelli para reutilizar seu antigo território industrial, no momento em que se transferia para a Bicocca; as duas ameaças sob a forma de novos empreendimentos às cidades históricas – a Défense, em Paris, e Docklands, em Londres; o fenômeno do crescimento das cidades asiáticas, simbolizado pelo avanço do *manhattanismo* em Pundog; tudo é visto como tentativas e caminhos já “obsoletos”. Mesmo os arquitetos do novo urbanismo, antes poupados, são, aqui, um pouco ingenuamente, criticados pela “solução gerencial” que desloca o “cidadão” para uma nova situação jurídica de “usuário” de um território, com leis próprias em seus “condomínios fechados”.

A sedução do lugar é uma obra que revela a perplexidade de um grande teórico e historiador da cidade diante do mundo urbano contemporâneo. O livro seria uma inestimável contribuição, se o autor tivesse dominado seu anseio de alcançar os fatos quentes que movem a mídia diária e concluído sua reflexão com a observação acerca da importância dos “pequenos projetos”, ou na procura de uma maior conscientização de moradores identificados com seus “lugares” e dos *cidadãos metropolitanos*, cujo espaço de vida cotidiana se passa dentro de um raio entre 80 e 100 km², buscando, em suas próprias palavras, “*alcançar um tipo de entendimento e mobilizar-se para propor soluções – não apenas bloquear os piores excessos dos destruidores de cidades*”.

A impossibilidade de fazer uma reflexão mais crítica e distanciada sobre a complexidade da *cidade contemporânea* compromete as últimas páginas de *A sedução do lugar*. Rykwert teria contribuído muito se tivesse grafado, como subtítulo de seu livro – *do protesto ao projeto* –, e não *a cidade do amanhã*, pois, desse modo, teria oferecido um caminho para a investigação sobre os atributos da cidade contemporânea, para o conhecimento de suas dinâmicas, deixando o caminho aberto para entender e continuar o trabalho de projetar *para e nas* cidades do século 21.

Regina Maria Prosperi Meyer
Professora titular da FAUUSP.
e-mail: reginameyer@uol.com.br