

# Entrevista<sup>1</sup> com Arturo Soria y Puig\*

entrevistador:

**Carlos R. Monteiro de Andrade\*\***

## **A**presentação

Arturo Soria y Puig nasceu em Madri em 1947 em um meio em que o urbanismo pulsava, já que seu bisavô foi Arturo Soria y Mata, o idealizador da ciudad lineal e realizador do empreendimento com o mesmo nome em fins do século XIX, hoje importante bairro da capital da Espanha. Ainda cursando em Madri a Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (correspondente ao curso de engenharia civil no Brasil), na qual se forma em 1971, Soria y Puig já publicava artigos sobre as duas principais formulações teóricas do urbanismo espanhol. Antes mesmo, em 1966, publica um sobre a história da Ciudad Lineal de Madri, e no ano seguinte outro sobre Ildefonso Cerdá e sua concepção urbanística, ambos na revista Hogar y arquitectura. Em 1968 Soria y Puig participa do livro Arturo Soria y la Ciudad Lineal (Madrid: Revista de Occidente), ao lado de George R. Collins e Carlos Flores, com textos de seu bisavô. Em 1974 contribui com dois artigos sobre Cerdá no número especial dedicado a este na Quaderns d'arquitectura i urbanisme (nº 100), revista do Colégio de Arquitetos da Catalunha.

Debruçando-se sobre a obra de Cerdá, Soria y Puig irá publicar dois livros fundamentais no processo de reabilitação desse também engenheiro de caminhos que marcou o traçado de Barcelona com seu plano e sobretudo a teoria do urbanismo, disciplina que ele inaugura com sua teoria, como bem apontou Françoise Choay. Em 1979 publica Hacia una Teoría General de la Urbanización. Introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdá (1815-1876) (Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos), e em 1996 o livro Cerdá: las cinco bases de la teoría general de la urbanización (Madrid: Electa), a mais importante referência historiográfica para a retomada das concepções de Cerdá.

Ao lado de diversos artigos sobre transporte, sempre de um ponto de vista crítico do transporte motorizado, quando formula a concepção de transporte autônomo, de enorme relevância para os dias atuais, em 1989 Soria y Puig abordará o Caminho de

\* Arturo Soria y Puig (1947-), engenheiro de caminhos e historiador do urbanismo.

\*\* Carlos R. Monteiro de Andrade é Arquiteto e Urbanista, Professor Aposentado do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, ORCID <<https://orcid.org/0000-0003-0393-0695>>.

<sup>1</sup> Nota do entrevistador (NE): A entrevista com Arturo Soria y Puig foi realizada por escrito entre agosto e outubro de 2023. Agradeço imensamente sua gentileza e receptividade dedicando seu tempo em responder as questões que lhe enviei. Também deixo meu obrigado a Eulalia Portela Negrelos, que verteu para o espanhol as questões enviadas a Arturo e discutiu comigo o teor das mesmas, e agradeço de modo especial a Agustín Hernández Aja (Catedrático do Departamento de Urbanística e Ordenação do Território da Escola Técnica Superior de Arquitetura da Universidade Politécnica de Madri), que viabilizou meu contato com Arturo.

Santiago, com um pequeno texto precioso – “Caminar como forma de conocimiento: la recuperación del Camino de Santiago” (In: Estudios Turísticos, nº Extra 1), e em 1991 é publicado o magnífico 1º volume de El camino a Santiago (I. Vías, viajes y viajeros de antaño), seguido em 1992 do 2º volume (II. Estaciones y señales), ambos editados pelo Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

A partir de suas análises e reflexões sobre os caminhos e o caminhar, como poderemos ler em seu artigo inédito publicado nesta Risco, intitulado “Efectos de la recuperación del Camino de Santiago y sugerencias para una red peninsular de caminos”, Soria y Puig, ao lado de seu amigo, o urbanista José Ramón Menéndez de Lurca, será o responsável pela proposta de recuperação dos cerca de 800 km do Caminho de Santiago. Trata-se de um projeto de enorme impacto sobre o território peninsular e a economia do turismo, bem como decisivo para a reabilitação patrimonial de inúmeros pueblos, edifícios e monumentos ao longo desse antigo caminho de peregrinação religiosa.

Embora não tenha sido professor universitário e tampouco realizado uma tese de doutorado, deu muitas conferências sobretudo nos anos 1970 e 1980 e publicou diversos artigos até o final do século passado, trazendo sempre um olhar crítico às questões territoriais e ao que hoje denomina-se mobilidade. Foi tendo em vista as muitas contribuições de Arturo Soria y Puig para a historiografia do urbanismo, especialmente o espanhol, que o entrevistamos a respeito, e cuja tradução também incluímos nesta Risco, juntamente com seu texto em que faz um breve balanço de sua proposta de recuperação do Caminho de Santiago, e que aqui publicamos em espanhol. Se o conjunto das suas contribuições, bem como as concepções urbanísticas delas tributárias, ainda estão por ser estudadas de modo aprofundado, acreditamos que tanto sua entrevista, como seu artigo, trazem informações e referências relevantes para o conhecimento de sua trajetória no quadro da cultura urbanística espanhola.

São Carlos, 24 de junho de 2024.

Carlos Roberto M. de Andrade

\*\*\*

## Entrevista

### Questões sobre História e Historiografia do Urbanismo Espanhol

#### 1. Como você avalia a historiografia estrangeira (não espanhola) sobre o urbanismo na Espanha? Comente em particular as obras de George Collins, Françoise Choay e Donatella Calabi.

“O professor Collins se destacou por seu extraordinário rigor e humor. Rigor que se manifestou tanto em sua extrema pontualidade, como em seus escritos, que não publicava sem antes ter explorado, em arquivos, bibliotecas e no terreno, todas as pistas imagináveis, sem documentar qualquer afirmação, sem ruminar nem matizar muito as suas conclusões. E no trato pessoal (o conheci quando criança na casa dos meus pais), mostrava um raro senso de humor e uma grande capacidade de se entender com pessoas muito diferentes. Isto fez dele um verdadeiro professor dos jovens pesquisadores ou profissionais que entravam em contato com ele, aos quais bombardeava de perguntas. Além disso, foi um hispanista *sui generis*: investigou, com um olfato raro, urbanistas (especialmente Soria e Cerdá) e arquitetos (em particular Gaudí e Guastavino). Dito isto, nem é preciso dizer que é o autor dos primeiros estudos rigorosos e com uma visão ampla da ideia de cidade linear e das suas diversas manifestações dentro e fora de Espanha, pois, por exemplo, rastreou pistas na França (Benoit-Lévy), Rússia (Miliutin), EUA, etc. Mas como se sabe o quanto e bem ele pesquisou sobre a cidade linear, limitar-me-ei aqui a apontar um aspecto pouco conhecido.

“Com cerca de 17 anos, ocorreu-me perguntar-lhe se a ideia da cidade linear tinha algum precedente imediato na Espanha. Sua resposta reflete a amplitude das pistas que explorou: li, disse-me ele, em um trabalho do arquiteto Leopoldo Torres Balbás<sup>2</sup>, que ao longo do Caminho de Santiago surgiram várias cidades lineares na Idade Média e, por outro lado, já no século XIX, sugiro explorar a obra de Ildefonso Cerdá<sup>3</sup>. Especificamente, ele recomendou que eu folheasse sua *Teoría General de la*

<sup>2</sup> (NE) Leopoldo Torres Balbás (1888-1960), arquiteto restaurador e arqueólogo, foi diretor de obras de recuperação do complexo monumental da Alhambra, em Granada.

<sup>3</sup> (NE) Ildefonso Cerdá (1815-1876), engenheiro de caminhos, canais e portos, foi o responsável pelo plano de expansão e reforma (*Plan de Ensanche*) da cidade de Barcelona.

4 (NE) Trata-se do livro de George Roseborough Collins; *Antonio Gaudí*. New York: George Braziller, Inc., 1960.

*Urbanización*. Confesso que, apesar da sua prosa oitocentista, fiquei fascinado pela ideia de uma ‘teoria geral’. Alguns anos depois apresentou-me ao arquiteto Salvador Tarragó, que começava a interessar-se por Cerdá e era um grande entusiasta de Gaudí, por isso admirava Collins como autor de um magnífico livro que foi também o primeiro publicado em inglês sobre dito arquiteto<sup>4</sup>. Na sua opinião poderíamos formar uma boa equipe e encorajou-nos a seguir a pista de Cerdá. De fato, durante muitos anos trabalhamos juntos em exposições, publicações e pesquisas sobre Cerdá. Entro nesses detalhes pessoais para apoiar a afirmação de que Collins também contribuiu, nos bastidores, para dar a conhecer a obra de Cerdá.

“Desenvolvendo o que precede, direi também que quando Françoise Choay publicou a sua famosa antologia de textos relacionados com o urbanismo, comentei com Collins o que me pareceu uma lacuna notável: faltavam autores espanhóis tão importantes ou mais importantes do que muitos dos incluídos no referido livro. Ele assentiu e me disse que a conhecia e que eu poderia contatá-la. Em suma, quando eu tinha apenas 20 anos, apareci em sua casa em Paris com os dois volumes da Teoría General de la Urbanización e os apresentei. Ela não sabia nada de espanhol na época e eu falava mal o francês, mas Choay teve a delicadeza de chamar antecipadamente um amigo seu para atuar como intérprete: o escritor cubano Severo Sarduy. Anos mais tarde apareceu uma antologia de textos de Cerdá em francês, preparada por um aluno dela de fala espanhola, e pela pergunta que me formula, deduzo que ela também deve ter escrito algo sobre urbanistas espanhóis em anos posteriores, mas não o conheço.”<sup>5</sup>

5 (NE) Françoise Choay prefaciou em 1979 a tradução para o francês do livro de Ildefonso Cerdá, com o título *La théorie générale de l’urbanisation* (Paris: Éditions Du Seuil), apresentado e adaptado por Antonio Lopez de Aberasturi. Posteriormente Choay debruçou-se sobre a obra de Cerdá em diversos textos e livros.

## **2. Como explicar o relativo esquecimento da proposta de Cerdá para a expansão de Barcelona mesmo na historiografia espanhola e, também, a sua divulgação tardia em outros países europeus?**

“Uma das causas reside no que poderíamos chamar de ‘batalha da expansão’ que durou, surpreendentemente, décadas. Esta batalha foi travada em vários níveis ao mesmo tempo. No plano político, houve um confronto frontal entre a administração central (que apoiou o engenheiro Cerdá e impôs o seu projeto) e a municipalidade de Barcelona, que preferiu o plano do arquiteto Rovira y Trías<sup>6</sup>. Ocorreu também a circunstância de que quando o estado aprovou a expansão de Cerdá começou a surgir o que mais tarde levaria ao nacionalismo catalão e considerou a sua aprovação como um verdadeiro insulto à cidade, como um dano irreparável e uma imposição intolerável do centralismo madrileno. Este foi um tema recorrente em Barcelona desde 1858 até meados do século XX, ou seja, durante quase um século, as forças vivas e os profissionais da cidade em geral, com exceções pontuais, só se lembraram de Cerdá para difamar o seu plano de expansão.

6 (NE) Antonio Rovira y Trias (1816-1889), arquiteto catalão vencedor do concurso convocado pela Municipalidade de Barcelona para elaboração do *Plan de Ensanche*, em 1859. Seu plano, entretanto, não foi realizado, tendo sido implantado o plano de Cerdá

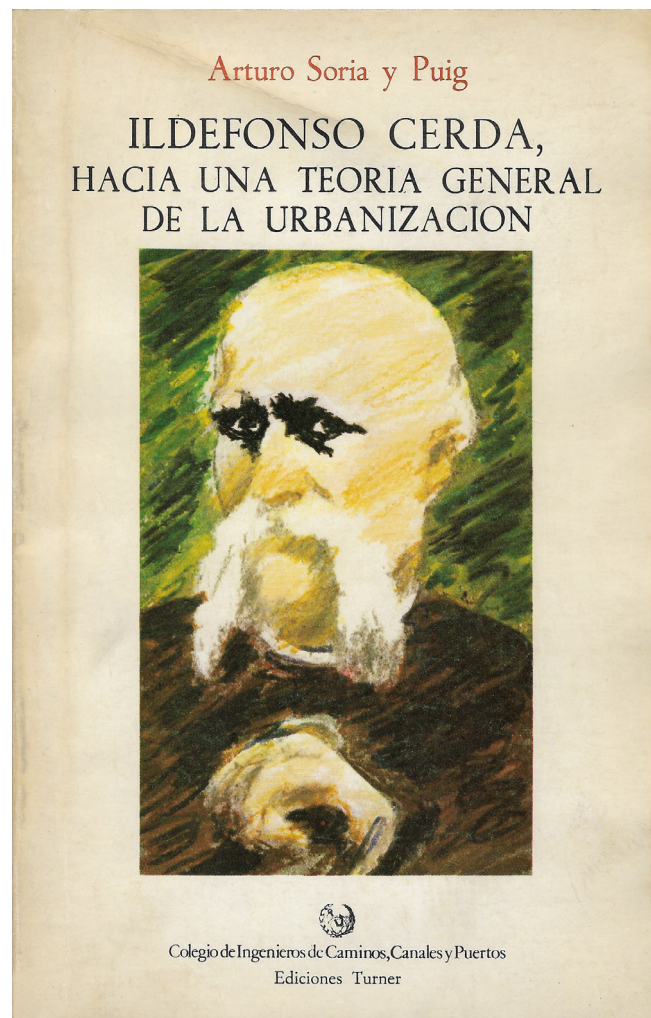
“Por outro lado, entre os arquitetos contemporâneos de Cerdá, a quadrícula não estava na moda: chamavam-na de pouco criativa e monótona, embora, num traçado viário bastante homogêneo, distribuisse as áreas edificáveis e os jardins de forma diferente em cada quarteirão. E a essa discrepância inicial de desenho, se somou outra nas gerações seguintes de arquitetos de Barcelona. No final do século XIX, o abismo entre a estética racionalista do engenheiro Cerdá e a nova estética modernista dos arquitetos acentuou-se a ponto de chegar, em alguns casos, ao ódio patológico: um arquiteto modernista e nacionalista cujo nome não quero lembrar e que não é Gaudí chegou ao ponto de contratar em Barcelona um conhecido livreiro de livros usados,

no primeiro terço do século XX, para comprar o máximo de publicações de Cerdá que pudesse encontrar, com o objetivo de retirá-las de circulação e queimá-las. Além disso, os confrontos ideológicos também se sobrepuseram às diferenças estéticas com os arquitetos: em meados do século XIX, os engenheiros tendiam a ser bastante liberais e os arquitetos mais conservadores.

“Deixando de lado a apaixonada batalha da expansão, cabe perguntar-se como é possível que a publicação de sua *Teoría General de la Urbanización* não tenha interessado a ninguém nem tivera repercussão alguma. Além dos mencionados acima, existem outros fatores que ajudaram a enterrá-la:

- Não foi publicada na íntegra e, no que foi publicado, não havia uma única planta ou desenho. Se tem conhecimento de muitos livros de urbanismo sem ilustrações?
- O estilo é bem século XIX, para não dizer tedioso.
- O tamanho e a espessura dos dois volumes assustam, ou seja, desencorajam.
- E, claro, a negligência intelectual.

**Figura 1:** Capa do livro de Arturo Soria y Puig, *Hacia una Teoría General de la Urbanización. Introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdá (1815-1876)*. Fonte: Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ediciones Turner, 1979.



“Por outro lado, enquanto os arquitetos se interessavam cada vez mais pelo urbanismo, os engenheiros civis se interessavam menos pelo assunto. Embora alguns tenham desenhado expansões imediatamente após a de Barcelona, a verdade é que Cerdá não encontrou verdadeiros seguidores ou discípulos entre seus colegas de profissão. E se quase ninguém na Espanha, além da administração central - que aprovou a expansão e publicou sua Teoria Geral - levou Cerdá a sério, como o iriam conhecer lá fora?”

### **3. Por que a proposta de “Cidade Linear” repercutiu de modo tão amplo fora da Espanha? E por outro lado, ainda é atual?**

“A repercussão da ideia da cidade linear no urbanismo mundial tem muito a ver, na minha opinião, com o fato de não ter sido uma simples especulação exposta em um artigo ou livro, mas sim que o autor da mesma conseguiu empreender uma sociedade anônima que pôs em prática a sua ideia em pelo menos 5 km dos 50 inicialmente concebidos.

“Ao fato anterior, somou-se outro igualmente importante: durante mais de 30 anos a referida empresa publicou uma revista periódica intitulada *La Ciudad Lineal* e dedicada não só a informar como decorria a construção daquela iniciada em Madri, mas também a difundir os princípios que a inspiraram, polemizar com a cidade jardim inglesa contemporânea e informar tudo o que pudesse ter a ver com urbanismo. Esta revista, que é provavelmente a primeira revista de urbanismo do mundo, circulou não só pela Espanha, mas também foi enviada para o estrangeiro. E as garrafas que são atiradas ao mar chegam por vezes às margens mais inesperadas, dando voltas imprevisíveis.

“Na verdade, o professor Collins nada sabia sobre a cidade linear até que na biblioteca da Universidade de Harvard encontrou um exemplar da referida revista em que se falava de um engenheiro chileno, Carvajal<sup>7</sup>, que havia concluído que um país linear como o Chile era ideal para uma cidade linear em seu vale central (entre os Andes e a serra costeira). Como Collins havia se casado com Christiane Crasemann<sup>#</sup>, que era filha de alemães residentes no Chile, e ele se preparava para acompanhá-la ao Chile logo depois, pensou que, não tendo nada de especial para fazer ali, poderia aproveitar sua estadia para perguntar sobre Carvajal e seu projeto. Um dos professores chilenos a quem ele consultou respondeu que nada sabia sobre Carvajal, mas que tinha ouvido falar da cidade linear por meio de um espanhol que então estava em Santiago. Esse espanhol era o meu pai que lhe abriu as portas para que pudesse pesquisar em Madri. Foi assim que Collins iniciou o seu trabalho em tudo o que se relaciona com a Cidade Linear de Madri.

“À atividade publicista da revista *Ciudad Lineal*, juntou-se a do urbanista francês Georges Benoit-Lévy, que tinha visitado as cidades jardins inglesas, das quais se tornou um propagandista, e que quando conheceu a *Cidade Linear* de Madri, passou a defender na França as cidades-jardins-lineares. É devido à atividade de Benoit-Lévy que a ideia da cidade linear interessou Le Corbusier na França e mais tarde encontrou eco tanto na Alemanha (Hilberseimer, o urbanista da Bauhaus) como na Rússia (Miliutin e os desurbanistas soviéticos).

“Por último, não devemos esquecer que a Empresa de Urbanização de Madri, que era o nome da empresa que construiu a *Ciudad Lineal* de Madri (*Compañía Madrileña*

<sup>7</sup> (NE) Carlos Carvajal Miranda (1872-1950) foi um engenheiro chileno adepto da concepção de cidade linear de Arturo Soria y Mata; publicou o livro *Arquitectura Racional de las Futuras Ciudades*, em Santiago do Chile em 1908.

<sup>#</sup> Nota de Arturo Soria y Puig: Christiane Crasemann Collins com o tempo tornou-se a tradutora inglesa de Camilo Sitte e uma rigorosa estudiosa do urbanismo alemão de princípios do século XX.



de *Urbanización*), enviou representantes e palestrantes aos primeiros congressos de urbanismo que se realizaram na Europa. Creio me lembrar que Benoit-Lévy visitou pessoalmente a *Ciudad Lineal* de Madri, mas não sei se a conheceu através da revista ou em um desses congressos.

“Quanto ao interesse atual da ideia da cidade linear, não posso opinar porque não acompanhei o tema. Mas gostaria de fazer uma observação sobre um fenômeno que está fora das tendências urbanas e que tem a ver com a questão: toda via movimentada pode e costuma incentivar as pessoas a aproveitá-la e a se estabelecerem ao lado dela. Pode atrair indústrias, serviços, habitação ou outdoors. Não importa se se trata de uma via férrea (como a de um bonde), de uma rodovia ou autopista, ou de um modesto caminho peatonal como o Caminho de Santiago dos séculos medievais ou o do século atual, em que o afluxo de centenas de milhares de peregrinos anuais já faz sentir a sua influência. Hoje, no campo, ao longo do Caminho, existem albergues, bares mais ou menos improvisados ou anúncios sobre o que se pode encontrar na cidade mais próxima (por exemplo, um fisioterapeuta para aliviar as dores dos caminhantes). Também nas ruas por onde o Caminho atravessa as vilas e cidades surgem estabelecimentos destinados a servir os peregrinos e ocorre uma certa recuperação do patrimônio edificado que o cerca. Dito de outra maneira, é um fato que vias movimentadas têm consequências nos terrenos adjacentes e, nas periferias dos centros urbanos, geram espontaneamente o que poderíamos chamar de protourbanizações lineares, que, na maioria das vezes, são mais ou menos caóticas porque os urbanistas geralmente não levam em conta esse fenômeno e não avançam na regulamentação dos terrenos lindeiros a essas vias.

“Por outro lado, parece que na Arábia Saudita se está construindo no meio do deserto a maior cidade linear alguma vez projetada. Logo se verá se termina de acordo com os ousados e gigantescos planos iniciais, que só conheço por um vídeo que vi casualmente há um ano, e se os resultados são bons.”<sup>8</sup>

<sup>8</sup> (NE) Trata-se da proposta *The Line*, em construção na Arábia Saudita desde 2022.

#### **4. As críticas de Henri Lefebvre ao urbanismo moderno repercutiram de alguma maneira no urbanismo espanhol e em sua historiografia?**

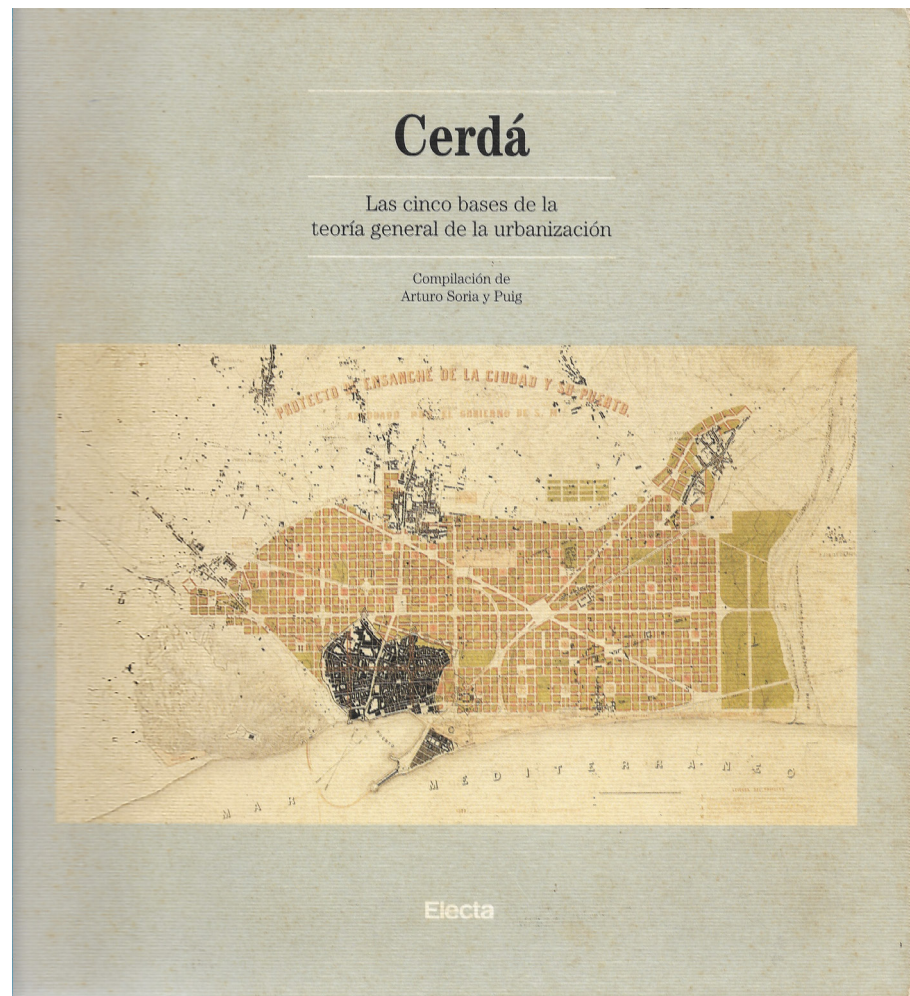
#### **5. Qual seu ponto de vista sobre a historiografia mais recente do urbanismo espanhol?**

“Não tenho nenhum ponto de vista sobre essas questões.”

#### **6. Como você situa seu livro *O Caminho a Santiago*<sup>9</sup> em sua produção historiográfica focada na obra de Cerdá e na cidade linear?**

“O *El Camino a Santiago* não é propriamente uma investigação histórica nem urbanística, mas sim o resumo de cerca de 7 anos de trabalho estimulante em conjunto com o arquiteto e amigo José Ramón Menéndez de Lurca. A nossa intenção foi, desde o início, demonstrar que a recuperação dessa humilde senda peatonal era algo que valia a pena e que daria sentido e revitalizaria o enorme patrimônio histórico e artístico que surgiu junto ao mesmo. Na década de 1980, parecia inconcebível para a maioria dos políticos que alguém pudesse ser louco o suficiente para caminhar centenas de quilômetros. Mas eu via isso de uma maneira muito diferente por causa da minha formação.

<sup>9</sup> (NE) Trata-se do livro *El Camino a Santiago*, publicado em 2 volumes. Vol I – *Vías, viajes y viajeros de antaño*, publicado em 1991, e Vol II – *Estaciones y señales*, publicado em 1992, com texto e seleção de ilustrações por Arturo Soria y Puig (s/l: Ministerio de Obras Públicas y Transporte).



**Figura 2:** Capa do livro *Cerdá. Las cinco bases de la teoría general de la urbanización*. Compilado, organizado e comentado por Arturo Soria y Puig. Fonte: Madrid: Electa, 1996.

“Na escola de engenharia tive que estudar engenharia de tráfego. Para isso, o transporte foi reduzido ao transporte motorizado e o resto foi simplesmente ‘transporte não motorizado’, ou seja, um resíduo insignificante do passado que se definia pelo motor mecânico que não possuía. Escusado será dizer que por trás desta engenharia de tráfego, concebida nos Estados Unidos, estava a indústria automobilística. Em reação a esta visão tendenciosa, inverti a situação no início da década de 1970 e defini positivamente o transporte não motorizado como “transporte autônomo”, uma vez que não requer qualquer combustível além dos alimentos e não requer infraestruturas grandes ou caras, o que era ao mesmo tempo o seu ponto fraco: não tinha então (hoje a situação se inverteu) grupos de pressão importantes a seu favor. Por outro lado, chamei o transporte motorizado de “dependente” (da indústria petrolífera e do automóvel). Paralelamente, reivindiquei o papel fundamental dos transportes autônomos, tanto nas cidades como fora delas, e afirmei que ambos os transportes se complementam e que o problema reside em compreender as necessidades de ambos e atendê-las sem destruir nem a cidade tradicional (como então se costumava fazer na Espanha, eliminando bulevares, estreitando calçadas, etc.), nem o que de valioso haja no campo.



“Ao meu interesse teórico pelo transporte autónomo antes do Caminho de Santiago cruzar a minha vida, vale acrescentar que eu era excursionista, admirava a sinalização dos “Wanderwege” (os caminhos alemães), sabia por experiência que se pode caminhar 20-25 quilómetros em um dia sem ser um atleta e que no início dos anos 1980 o “trekking” (caminhada) já estava na moda. E se então havia pessoas que iam fazer “trekking” nada menos que no Tibete, por que não haveria bípedes que desfrutariam de um caminho de longa distância na Espanha (dos Pireneus a Santiago são cerca de 800 km) que atravessa paisagens variadas e está margeado por monumentos históricos e carregado de ressonâncias espirituais? Para mim, o Caminho de Santiago foi, entre outras coisas, um atraente projeto de transporte autónomo.

“Com esta formação pessoal abordei o estudo do Caminho de Santiago e ficou-me muito claro que era necessário unir entre si os antigos tramos soltos que sobreviveram e recuperar o traçado ali onde tinha sido apagado por estradas, as concentrações de terras, os reflorestamentos e as terras particulares que ampliaram suas áreas às suas custas. É aí que entra a história: como encontrar o traçado antigo onde foi apagado? Passou por esta localidade ou por outra vizinha? Onde entrou e saiu? Que topônimos, edifícios e representações religiosas poderiam ter tido relação com o fenómeno relativo ao apóstolo Santiago?<sup>10</sup> Quais seções eram medievais e quais romanas?, etc., etc. E ao longo dos séculos, o próprio Caminho de Santiago sofreu alterações no seu traçado e canalizou diferentes ramais vindos de todos os pontos cardeais. A área de estudo inicial ampliou-se: já não era uma faixa estreita, mas quase todo o Norte de Espanha.

“A escala do trabalho que José Ramón Menéndez de Luarca e eu fizemos nunca foi urbana, pois estávamos perante uma linha muito longa que atravessa paisagens e centros de todo o tipo. A escala foi territorial desde o início. Aos poucos fomos percebendo que na Europa o território está longe de ser natural. Tanto para habitar como para cultivar é preciso abrir estradas, canalizar águas, delimitar os lotes e movimentar os terrenos: em suma, o relevo natural deve ser construído e alterado através da sobreposição de um artificial mais adequado para edifícios e culturas. O relevo de um campo no meio de uma colina é tão artificial quanto o de uma cidade ou de uma rodovia moderna. E acabamos por ver o território como uma espécie de rocha sedimentar em que cada civilização, desde a pré-história com os seus monumentos megalíticos, até todas as que lhe sucederam, deixou cair a sua camada sobre as anteriores. Camada tanto material quanto verbal, já que cada civilização também deixa seus topônimos no território.

“O desenvolvimento da abordagem anterior se traduziu num livro monumental publicado em 2000 por José Ramón Menéndez de Luarca sob o título *La Construcción del Territorio: Mapa histórico del Noroeste de la Península Ibérica*. E por generosidade do autor, o referido livro inclui um ensaio introdutório meu: ‘O território como artifício’, que encerra minha dedicação a estes temas.”<sup>11</sup>

Arturo Soria y Puig  
outubro de 2023

\*\*\*

<sup>10</sup> (NE) No original: “*el fenómeno jacobeo*”.

<sup>11</sup> (NE) Veja-se o livro de José Ramón Menéndez de Luarca no sítio da Web: <<https://joseramonmenendezdeluarca.wordpress.com/construccion-del-territorio/>>, e o artigo de José Ramón Menéndez de Luarca & Arturo Soria y Puig, “*El territorio como arteficio cultural. Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica*”, no sítio da Web: <<https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/83925/61968>>.

Nota do entrevistador: Em sua resposta às questões que formulamos, Arturo Soria y Puig incluiu alguns esclarecimentos iniciais relativos à entrevista e a seu afastamento das questões urbanísticas, os quais apresentamos a seguir:

“O amigo Andrade, que acaba de me conhecer, ignora minhas muitas peculiaridades. Entre outras, a de que há uns 25 anos deixei de comprar e ler livros ou revistas de urbanismo, o que me incapacita para responder devidamente muitas das perguntas que formula. Pior ainda, não apenas desconheço todas as publicações deste século, mas sim que tampouco domino as do século passado. Sem ir mais longe, ainda que seu nome me pareça familiar, não li nada de Donatella Calabi cujos escritos me pede que avalie. Responderei, pois, apoiando-me no pouco que estudei na época e em minha experiência pessoal, portanto, o que quer que eu afirme, devemos colocar uma etiqueta: ‘a menos que pesquisas posteriores neguem ou confirmem’.

“Mas, se me permite, começarei por explicar brevemente o que me levou a me separar do urbanismo. E não para contar minha vida, mas sim para apontar um problema urbanístico que considero importante. Quando cheguei aos cinquenta anos, a história do que aconteceu com a expansão de Barcelona e com a *Ciudad Lineal* de Madri e a minha experiência pessoal mostraram-me que na sociedade de hoje e enquanto os seus valores permanecerem vigentes, em particular a idolatria generalizada do dinheiro, o bom urbanismo está, com poucas exceções, condenado ao fracasso a longo prazo. Poucos projetos urbanísticos pioneiros e generosos conseguem passar do papel à execução material. E destes últimos, algumas décadas depois permanece apenas, pelo menos na Espanha, o traçado viário e pouco mais. Na expansão de Barcelona desapareceram quase todos os jardins previstos para cada quarteirão e, na *Ciudad Lineal* de Madri, quase nenhuma das casas unifamiliares iniciais rodeadas por um bom jardim ou pomar sobreviveu. Em ambos os casos houve, evidentemente, um aumento notável de área construída.

<sup>12</sup> (NE) Sobre Erik Harley veja-se o sítio na Web: <<https://www.oficinaperiferia.com/quien-es-erik-harley>>.

<sup>13</sup> (NE) Soria y Puig refere-se aqui à palavra não, que em castelhano se escreve com duas letras – “no”.

“Por que isso está acontecendo? Como diz Erik Harley<sup>12</sup>, a diferença entre o terreno não urbanizável e o terreno urbanizável se resume a duas letras (*no*)<sup>13</sup> e uma comissão. Comissão destinada precisamente às autoridades (ou aos seus respectivos partidos) e funcionários que teriam que vigiar o cumprimento das normas urbanísticas e garantir o bem comum. O dinheiro que pode ser ganho eliminando um simples ‘não’ (‘não urbanizável’ ou ‘não mais área construída’) é tão grande que poucos resistem à pressão ou à tentação.”