



## MOVIMENTAR É PRECISO

### *MOVEMENT IS NEEDED*

v. 7, n. 2 [11]  
ago/dez (2015)

Artigo

Lia Pereira Saraiva Gil Antunes

Portugal

[lia\\_a@hotmail.com](mailto:lia_a@hotmail.com)

### RESUMO

O presente trabalho pretende discutir a relação entre a mudança em elementos urbanos próprios da configuração urbana e a emergência da cidade da Idade Moderna. Para tanto, utilizaremos a categoria de arquétipo, como alternativa à ideia de tipo, associando-a a um particular modo de exercício de poder na organização dos fluxos de movimento de pessoas e mercadorias. Relacionamos o conceito de arquétipo para a configuração urbana com uma série de profundas mudanças na organização das cidades a partir do início da Idade Moderna como resultado de uma determinada maneira de organizar a cidade corporificando determinadas relações de poder.

Palavras-chave: Arquétipo, Urbanismo, Idade Moderna, Poder.

### ABSTRACT

*The present text aims to analyses focusing the category of archetype as an alternative to the ideia of type the relationship between features of urban configuration and the emergence of a modern urban form connected to the role of power relations acting on the movement of goods and people within the city. The archetype concept is related to the profound changing in the organization of cities at the beginning of the Modern Age as a result of an urban conformation that explicitly embody power relations.*

*Keyword: Archetype, Urbanism, Modern Age, Power.*

## 1. INTRODUÇÃO

Muros, praças e ruas, por exemplo, sempre foram não apenas formas físicas de suporte para o funcionamento das cidades, mas, também, constituem o conjunto de elementos urbanos por meio dos quais o poder se faz presente na vida cidadina. Sem querer, aqui, induzir uma relação determinística de causa-efeito, podemos perceber relações de instrumentalização de arranjos urbanos por parte do poder convertido em poder soberano ao longo da transformação da cidade antiga para a cidade da Idade Moderna e de sua maturação em formas apropriadas ao capital.

Cada tipo de assentamento urbano historicamente definido foi, a princípio, o espelhamento concreto de suas próprias condições históricas, mas foi, também, construtora de potencialidades sociais. GOMES (2002, p.20) indica que *polis*, *urbes*, *burgo*, *cidade* e *metrópole* são diferentes denominações para diferentes coisas, parecidas entre si, mas que não se pode tomá-las como uma progressão temporal linear do modo de adensamento nos assentamentos urbanos. É, obviamente, possível estabelecer fortes pontos de permanência entre as diversas manifestações de assentamento urbanos. Estas são estabelecidas a partir do momento que vislumbramos certa continuidade em relações necessárias entre, a cada dado momento histórico, uma configuração espacial urbana e seu conteúdo social.

Indicamos a cidade antiga como aquela que ressona o conteúdo social emergido daquilo que a tradição filosófica chamou de contrato social. O contrato social é uma figura fictícia, com a qual os filósofos modernos tentavam entender as contradições de seu próprio tempo que se avolumavam à medida que a burguesia tomava corpo e tencionava o modo de vida tradicional. Neste momento, a preocupação do poder é com a administração do espaço territorial, que emerge de disputas.

Com o avançar da Idade Moderna há uma mudança nos mecanismos de manifestação do poder que passa a se constituir enquanto poder soberano, ou seja, o poder daquele que legisla sobre o caos, sobre a normalidade ou a anomia da vida social. O poder soberano é aquele que administra a crescente convergência entre capitalismo e poder político. Entendemos que esse processo encontra em determinadas formas e elementos urbanos um importante ponto de apoio. O poder soberano age também na configuração urbana de modo que alguns dos diversos fluxos possam ser melhorados e, principalmente, devidamente controlados. Depreendemos que um caminho para tal intento tenha sido a instrumentalização de certos aspectos da configuração urbana.

A instrumentalização de um conjunto espacialmente localizado e escolhido de elementos urbanos pode ajudar a explicar a transformação de determinadas partes das cidades

em regiões adequadas aos novos desafios produtivos impostos pela desenrolar da modernidade<sup>1</sup> e seu modo de produção característico. Para tanto, é preciso lançar mão de ações sobre a configuração urbana capazes de transformar alguns de seus elementos constituintes. Desta maneira, equacionar as tensões resultantes do aumento do número de cidadãos, das necessidades crescentes de circulação de pessoas e mercadorias, da abertura de novos espaços públicos, da criação de espaços representativos e simbólicos dos poderes religioso, político e econômico, torna-se tarefa premente.

A articulação entre configuração urbana e o poder soberano se dá pelo desenvolvimento de elementos urbanos arquetípicos que encaminharão a transformação das estruturas técnicas responsáveis diretos pela capacidade das cidades fazer frente ao novo papel que paulatinamente assumirão dentro do processo de maturação da estrutura produtiva.

O conceito de arquétipo de que nos utilizamos é aquele entendido pelo filósofo italiano Giorgio Agamben<sup>2</sup>. Oferece a possibilidade de designar um modo específico como definição para todo um grupo possível de formas. Em arquitetura, o arquétipo é uma forma paradigmática, a qual é passível de iluminar uma determinada passagem no desenvolvimento da cidade. É uma forma específica, mas não determinada, próxima do que Quatremère de Quincy estabelece como tipo<sup>3</sup> que é menos a imagem de alguma coisa a ser copiada ou imitada com perfeição do que a ideia de um elemento que deve servir de regra para o modelo.

O artigo se desenvolve, primeiramente, estabelecendo a existência de um novo modo político da cidade que nasce com o advento da Idade Moderna, levado a cabo pelo poder soberano personificado, de maneira acabada, na criação de uma via retificada em Roma, que é mais do que um simples exercício da evolução da ciência da perspectiva no século XV. O artigo continua ao ligar esse modo específico de controle político da configuração urbana com vistas de adequar a cidade da Idade Moderna ao esforço produtivo da maturação do modo de produção capitalista a vários exemplos de intervenções urbanas nas grandes cidades europeias.

Desta maneira, os passos que se estabelecem para a condução da pesquisa vão no sentido de demonstrar um determinado aspecto mais geral da configuração das cidades modernas a partir do estabelecimento de um arquétipo. Partindo do aspecto mais geral, caminhamos para apontar aspectos mais pontuais do desenvolvimento da ideia arquetípica em questão. O problema de fundo passa pela ilação de que, em nossas cidades contemporâneas, tal raciocínio pode ajudar a apontar um caminho de entendimento do porque de diferentes configurações espaciais em diferentes partes das cidades, têm diferentes desempenho social e econômico em especial das metrópoles.

---

<sup>1</sup> Por modernidade entendemos o período que rompe com a organicidade totalizante traduzida em uma ordem imutável fornecida pela tradição, um modelo, fundado primeiramente na ética grega e depois no direito romano e na verdade revelada cristã, por exemplo, que abarca toda a realidade da experiência humana inclusive a da vida urbana e que se refletiu na organização das cidades.

<sup>2</sup> Para o filósofo italiano, o arquétipo não é uma forma específica, tão pouco uma forma geral, mas um evento formal singular que serve para definir a possibilidade de uma miríade de formas.

<sup>3</sup> Quincy *apud* Argan, 2006, p. 269.

Para este estudo, a variável que nos interessa de perto é a configuração espacial do assentamento urbano da Idade Moderna. A configuração espacial da cidade tem atributos que indicam que sua forma potencialmente pode influenciar aspectos sociais. Os aspectos sociais que, neste caso, são mais pertinentes são aqueles relativos à crescente preponderância da facilitação da circulação de pessoas e mercadorias típicos do modo de produção capitalista.

## **2. UMA FORMA POLÍTICA PARA A CIDADE**

Até os umbrais da Idade Moderna, a cidade ocidental era baseada em dois modelos: a cidade clássica greco-romana e a cidade medieval. Após o Renascimento, algumas transformações se processaram nas cidades europeias como maneira de dar vazão às surgentes demandas do poder soberano, cada vez mais consolidado enquanto Estado Nacional moderno que, neste momento, passa a incluir a população em seus cálculos e apoiar-se na burguesia urbana. Portanto, essas mudanças também estão relacionadas com o modo de produção capitalista e que, ao menos na Europa, se mostraram satisfatórias para o abrigo das novas subjetividades associadas ao desenvolvimento da sociedade da Idade Moderna.

Consoante AURELLI (2011, pp. 33-37), as modificações na configuração urbana de alguns elementos podem ser apontadas como solução ao problema descrito e são fundamentais para a formação da espacialidade da cidade na Idade Moderna. Estas mostram em sua solução espacial implicações com a manifestação da razão e do poder configurando espaços aptos para a adequação às necessidades burguesas. Aurelli exemplifica quatro espaços arquetipicamente modernos<sup>4</sup>, mas nos concentraremos naquele relativo à configuração urbana:

O eixo organizado pelo poder papal na Roma do século XVI – não seria, para o autor, apenas uma substituição de uma velha organização espacial por outra nova, mas também conduz a uma administração difusa do espaço urbano. A percepção da circulação como meio de poder resulta em um modo preciso de desenho urbano, cuja expressão cabal e mais radical, para Aurelli, é o eixo axial da *Via Giulia* concebido por Donato Bramante em 1508.

---

<sup>4</sup> Aurelli indica quatro arquétipos: (i) a via papal do século XVI; (ii) A praça parisiense do século XVII – na figura da Place Royale; (iii) o bloco independente do século XIX em Berlim e (iv) o superbloco vienense do século XX.



Figura 1 – Via Giulia, Roma.  
Fonte: Google Earth.

Seus aproximadamente mil metros de comprimento atravessam, conforme podemos perceber na figura 1, o tecido medieval e corre paralelo ao rio Tibre<sup>5</sup>. Foi, sobretudo, uma ligação estratégica entre dois elementos importantes, a ponte Sisto e o coração comercial da cidade habitada pela nascente classe de banqueiros. Seu desenho precisamente retilíneo foi concebido para organizar de uma só vez a circulação, mas, também para evidenciar a interdependência entre os espaços públicos e privados ao fazer o espaço público perfeitamente retilíneo de fácil acesso e passível de controle a partir das propriedades ao longo da via. A arquitetura urbana da Via Giulia resulta no contraste entre a configuração da cidade medieval e a individualidade dos edifícios que se encontram nela.

Esse é um exemplo primevo da preocupação do poder soberano com a melhoria e disciplinação da circulação nas cidades. Essa preocupação se tornará crescente a ponto da circulação cada vez mais otimizada talvez ser a primeira questão de adequação às novas necessidades que efetivamente se colocam na cidade da Idade Moderna.

A ideia aqui é estabelecer a *Via Giulia* como o elemento urbano arquetípico. Deste elemento, surge o paradigma centrado no controle, para além do mera organização física do território, do incremento do movimento das pessoas e dos bens. A *Via Giulia* é, então, entendida não enquanto forma específica geral, mas um evento formal singular que servirá como definidora de diversas formas ao longo da história da cidade europeia e, por consequência, de diversas outras cidades espalhadas pelo mundo.

<sup>5</sup> É contruída também a *Via Lungara*, espécie de irmã gêmea da *Via Giulia* na outra margem do rio Tibre.

Entendemos que há uma permanência amarrando os assentamentos urbanos a um paradigma em particular de intervenção espacial do poder soberano. O modo de controle trazida pela *Via Giulia* passa a ser o efeito desejado das intervenções na configuração espacial das cidades exemplificadas a seguir.

### 3. DO ARQUÉTIPO ÀS TRANSFORMAÇÕES URBANAS

A emergência de um elemento configuracional urbano como a *Via Giulia* mostra a mudança operada pelo poder soberano nas cidades entendidas como lócus preferencial para as novas relações políticas, sociais e econômicas que surgem e se tornam cada vez mais importantes e enraizadas. O paradigma estabelecido pela *Via Giulia* corporifica relações específicas, especialmente aquelas ligadas à acumulação econômica, de poder sobre o espaço e sobre as pessoas e bens, por meio da possibilidade incrementada de movimento, no ambiente urbano.

A história da cidade europeia<sup>6</sup>, da Idade Moderna em diante, é preta de exemplos da preocupação constante com a inadequação da cidade medieval em relação às novas necessidades e fluxos de pessoas e mercadorias consequência de um modo de produção em rápida transformação pressionando o ambiente urbano para desarmar os entraves configuracionais que a nova condição exigia. As modificações propostas se dão de maneira cada vez mais profunda e abrangente, de modo que se tornarão, gradativamente, balizas incontornáveis no que diz respeito à intervenção e projeto urbano.

Muito frequentemente, os estudiosos fornecem explicações sobre as transformações sociais *a posteriori*, quando já se tem uma certa distância temporal das transformações. Nos termos do espaço citadino, as transformações espaciais que inauguram a cidade moderna se dão a partir do século XV e são elas que estabeleceram os marcos para a contínua transformação que as cidades ocidentais experimentarão no desenrolar da Idade Moderna<sup>7</sup> como desafio de se adequar ao projeto burguês de mudança estrutural de sociedade.

Segundo Calabi (2008, p. 16), no século XV, as cidades europeias, pouco a pouco, se tornam independentes das ingerências eclesiásticas ou nacionais e se tornam os verdadeiros motores do desenvolvimento. Algumas famílias de comerciantes e banqueiros em algumas cidades que acumulam grandes riquezas condicionam, com seu dinheiro, as atividades das cortes.

---

<sup>6</sup> Diversas cidades europeias conhecerão adequações em sua configuração urbana em maior ou menos grau a partir da Idade Moderna com vistas a incrementar a possibilidade do movimento. Podemos citar, inicialmente, as cidades italianas de Urbino e Ferrara, por exemplo. Contudo, logo, essa concepção se espalhará para diversas outras importantes cidades europeias como Londres e Lisboa passando pela intensa reestruturação de Paris. É importante notar que o modelo da cidade europeia será exportado para todo o mundo por meio da empresa colonialista, implantada pelo modo de produção europeu em franca expansão.

<sup>7</sup> O início da Idade Moderna, de acordo com a tradição historiográfica, se dá no ano de 1492 e representa um marco na reviravolta econômica, social, política e também urbana na Europa.

Nestas áreas, as cidades, em detrimento dos reis e dos príncipes, assumem o patronato das artes, dos estudos da modernização da vida social através da criação das instituições urbanas de base. É principalmente na Itália que se reconhece a cidade como uma entidade passível de ser projetada a partir de um modo de pensar e controlar a forma da cidade. Para Calabi:

Trata-se de uma fase experimental nas origens da Idade Moderna, na qual se prospectam novas estratégias. Os instrumentos urbanísticos e regulamentos edilícios certamente não constituem um corpus unitário e especializado (...). Especificam-se modalidades operativas para realizar novas edificações urbanas: estruturas de defesa, ruas pontes, arquiteturas religiosas, residências nobres, edificações públicas, edifícios. (CALABI, 2008, p. 17)

As motivações são, basicamente, a busca por uma maior reabilitação urbana. Consoante a autora, são quatro as linhas de tendência segundo as quais se renovam as cidades europeias: i) uma atenção capilar e difusa para a reabilitação urbana, principalmente através da retificação e ampliação urbana; ii) a realização de novos tipos edilícios com efeitos de redistribuição da propriedade fundiária, da abertura de novas ruas, principalmente nos bairros pobres ou da mudança do traçado daqueles existentes, do redesenho de novas praças que se estendem no denso traçado urbano medieval; iii) ampliação de bairros, acréscimos que modificam as dimensões e a hierarquia funcional de algumas cidades e iv) a elaboração teórica e aperfeiçoamento de modelos de referência.

Obviamente, esta é uma divisão didática e muitas vezes todas essas diretrizes acontecem ao mesmo tempo em uma mesma cidade. Nas cidades italianas, por exemplo, a renovação urbana resulta da combinação das quatro tendências. Estas apontam para a necessidade premente de adequação da arquitetura urbana em face das novas demandas apresentadas pelo contínuo desenvolvimento da economia capitalista. Calabi (2008, p. 26) aponta que em cidades como Florença, Roma ou Milão as mudanças configuracionais descritas nos dois primeiros modelos impactam todo o contexto urbano; já outras estão relacionadas somente com algumas partes das cidades, como no caso de Palermo, Gênova, Nápoles, Veneza, Mântua, Vigevano, Gubbio. No que diz respeito à terceira modalidade de intervenção, Calabi indica que os casos de Pienza, Ferrara, Urbino funcionam também para instigar as elaborações teóricas.

Calabi (2008, p. 45) entende que a cidade italiana de Ferrara (Figura 2) é um caso exemplar de reprojeter o sistema de fortificação e o tecido viário e edilício. A intervenção data de 1451 com a construção de uma rua retilínea, o curso *della Giovecca*, que serve como "espinha dorsal" de uma série de ruas ortogonais, que darão origem à formação de quarteirões destinados à edificações, inseridos em um novo perímetro de muralhas.

Mais à frente, a *Piazza Nuova* é tomada como elemento urbano base para a ampliação e renovação das áreas centrais e a forma física do conjunto. Com as mudanças articuladas a partir da alteração na configuração urbana, as duas redes viárias acabam por se cruzar introduzindo hierarquias funcionais já existentes em um novo sistema incrementando a capacidade de organização dos fluxos existentes.

Em Roma, todos os pontífices do século XVI tentam, de alguma maneira, modernizar a cidade de um modo geral e, assim, as ruas da cidade são adaptadas – tanto em largura quanto em direção – para novas exigências, o que consiste, na maior parte das vezes, na retificação das ruas já existentes. Os planos, que se iniciam com o papa Nicolau V, pretendem reconstruir a Roma imperial e transformá-la em uma grande cidade moderna.

Em meados do século XV, os habitantes de Roma, segundo BENEVOLO (2005, p. 443), se amontoam nas duas planícies ao lado do rio Tibre – no Campo de Marte e em *Trastevere* – e, assim, ocupam uma pequena parte do território cingido pelas antigas muralhas aurelianas, tendo ao fundo as ruínas do antigo império e as igrejas do primeiro cristianismo. A ideia pontifícia era que a infraestrutura da antiga Roma que ainda pudesse ser utilizada fosse restaurada – ruas, pontes, muros, aquedutos etc. – na tentativa de restaurar a antiga glória de Roma.

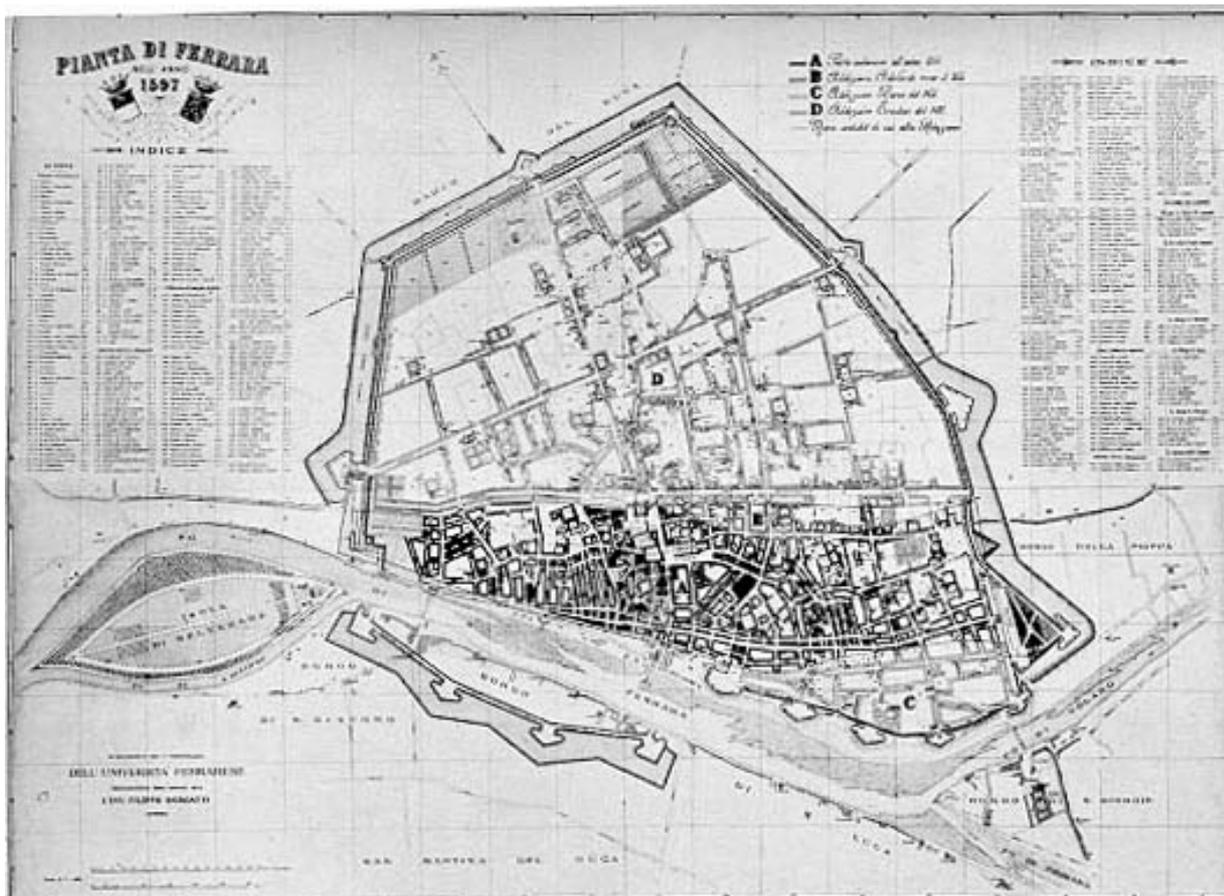


Figura 2 – Planta da cidade de Ferrara. Percebe-se a posição estruturante da Corso della Giovecca. (1597).

Fonte: < <http://it.wikipedia.org/wiki/File:Pianta1597.jpg> >

O papa Sisto IV interfere no traçado medieval de Roma, retificando três vias que levam à Ponte S. Ângelo. Com o papa Júlio II, o traçado medieval da cidade é cortado. Segundo Benevolo,

sem hesitações para dar lugar a novas ruas retilíneas e a novos edifícios regulares (também aqui, como em Ferrara, avalia-se o contraste entre a cidade medieval e a cidade moderna; mas destroi-se o tecido medieval, sobrepondo-se os novos traçados regulares aos antigos irregulares. Nas proximidades das margens do Tibre abrem-se duas ruas retas: Rua da Lungara e a Via Giulia (...); nos limites do conjunto habitacional é restabelecida a entrada retilínea romana do Corso, e se projeta um novo sistema de três ruas retilíneas (...), que convergem para a Porta del Popolo (...) de onde se entra na cidade pelo norte. (BENEVOLO, 2005, p. 446)

Embora no início da Idade Moderna não tenha havido um único modelo<sup>8</sup> de intervenção no espaço público das cidades europeias, as intervenções nas praças se situam entre dois polos: pôr ordem na articulação entre os diversos edifícios existentes sem acrescentar ou minorar a individualidades destes e a tentativa de unificar o conjunto edilício medieval.

De uma maneira geral, notamos o processo de regularização dos espaços públicos em formas geométricas que torna mais definida a especialização de partes do tecido urbano em correspondência a exigências religiosas, civis ou econômicas.

Percebemos, neste período, exemplos contundentes das transformações urbanas que irão caracterizar as ideias acerca da modernização das cidades. Estas são centradas na articulação eficiente entre as diferentes regiões da cidade e, portanto, ligadas à ideia da via e que, no futuro, darão origem a uma série de estruturas derivadas desse elemento urbano.

Movimentar-se pela cidade é preciso e fazê-lo, fundamentalmente, de modo mais eficiente possível é a marca da modernização dos antigos aglomerados urbanos reabilitando o que fosse possível, mas também criando-se novos elementos infraestruturais urbanos – vias, praças, pontes – para que o intento fosse alcançado.

As cidades se transformam ao sabor das necessidades modernas da crescente transformação econômica pela qual passa o ocidente com o avançar da Idade Moderna. Os desafios da modernização das cidades foi se impondo. Nos séculos XVII e XVIII, a modernização de cidades como Londres e Lisboa, por exemplo, se deu por conta de trágicos acidentes, mas que bastaram para uma intensa reconstrução de diversas estruturas da morfologia urbana.

No caso de Londres, o incêndio de 1666 consumiu a cidade por dias e, de acordo com KOSTOF (2010), os comissários responsáveis pela reconstrução da cidade se perguntaram

---

<sup>8</sup> Donatela Calabi (2008) indica que há vários modelos de intervenção nas cidades europeias. Há intervenção no tecido edilício e nas muralhas urbanas, nas ruas, nas praças, nos palácios, nas casas, nos equipamentos, nas igrejas. Em todos eles há uma maior ou menor importância do espaço público.

se o melhor seria reconstruir as ruas onde elas se encontravam ou trocá-las por ruas mais belas e convenientes para a cidade. Após dez anos de reconstrução, a cidade apresentava edifícios de pedras ou tijolos e uma configuração com um evidente grau de uniformidade (Figura 3) presente nas vias menos tortuosas, mais largas e com as testadas dos lotes mais alinhadas.

A cidade se apresenta, então, com ruas atulhadas de pedestres e veículos já apresentando os problemas característicos das cidades contemporâneas e que se acentuarão com a Revolução Industrial.



Figura 3 – Mapa da City londrina em 1677.

Fonte: <[http://www.rgs.org/NR/rdonlyres/9E745D9A-71FA-46C1-85FD-01223D0065AC/0/KS3\\_MappingLondon1\\_RGS1677mapofLondon\\_S0023622.jpg](http://www.rgs.org/NR/rdonlyres/9E745D9A-71FA-46C1-85FD-01223D0065AC/0/KS3_MappingLondon1_RGS1677mapofLondon_S0023622.jpg)>

No caso de Lisboa (Figura 4), a destruição, segundo Kostoff, durou dez minutos em 1755, mas o incêndio que se seguiu durou seis dias e, ao final, pouco sobrou da cidade de 250.000 habitantes. O ministro Sebastião José de Carvalho e Melo responsável pela sua construção – o futuro Marquês de Pombal – e seus auxiliares optam pela reconstrução da área atingida a partir de uma configuração regular substituindo simbolicamente a antiga, ligada à aristocracia e aos jesuítas.

De acordo com KOSTOF (2010), reconstruções nessa escala têm sempre consequências sociais e políticas. Não é obra do acaso a escolha de configurações espaciais mas aptas ao movimento de pessoas e bens pelas vias reconstruídas. As consequências econômicas das reconstruções não devem ser desprezadas, pois elas atendem à construção de um mundo

urbano capaz de refletir a importância dos burgueses na circulação de riquezas em seu constante desenvolvimento.

No caso de Londres e Lisboa, o controle por parte do poder soberano se dá a partir da escolha da configuração reticulada. A ortogonalidade enseja um maior poder sobre o território ao ordenar os fluxos e hierarquiza-los possibilitando maior possibilidade de controle político sobre o espaço. A lição extraída do paradigma da retificação das vias conecta-se com reorganização da forma urbana de acordo com os princípios abstratos da organização espacial operados na Via Giulia.

Nos casos seguintes, o paradigma apresentado na Via Giulia é estendido para todo o sistema urbano organizando-o para o momento histórico de maior maturidade do modo de produção capitalista com a tomada do poder político por parte da própria burguesia.

Já no século XVII, as capitais europeias são tidas como os grandes centros de produção e consumo e são alvo, como no caso da Paris de Henrique VI – de programas de obras públicas. Estas não são mais compostas por iniciativas pessoais desconjuntadas, mas, antes, de balanços econômicos regulares dependentes de uma organização estável de funcionários e de repartições especializadas.

Depois de meados do século XVIII, o curso da chamada Revolução Industrial altera as feições da cidade – primeiramente, Londres, depois, outras cidades europeias e, por fim, os vários rincões do planeta. As cidades crescem mais rapidamente do que qualquer outra parte de qualquer território. Londres, que no final do século XVIII tem um milhão de habitantes, em 1851, chega a dois milhões e meio, por exemplo.



Figura 4 – Baixa pombalina em 1756.

Fonte: < <http://www.intechopen.com/source/html/44248/media/image2.jpeg> >

Em Londres, percebemos a influência do desenvolvimento cada vez maior do liberalismo político e econômico, com o *laissez faire* alcançando a esfera da organização da cidade industrial – que Benevolo chamará de “cidade liberal”<sup>9</sup> na figura de uma especulação do solo cada vez mais aguda, o que acaba por afetar toda a vida urbana tornando a cidade insalubre, congestionada, cinza etc. Conforme assevera Benevolo, por esse motivo, tanto

os representante iluminados das classes dominantes, como os representantes das classes subalternas propõem novas formas de intervenção pública, ou para corrigir (...) ou para recomeçar desde o início, contrapondo à cidade existente novos tipos de conjuntos habitacionais ditados pela pura teoria. (BENEVOLO, 2005, p. 552)

Aos olhos das elites do século XVIII, a cidade deixara de ser uma entidade estanque no tempo, segundo preceitos históricos herdados da antiguidade, e passara a ser sede de cada vez mais intrincadas funções políticas e econômicas. Para essas elites, tornava-se claro que esse papel moderno necessariamente passava tanto pela intensificação quanto pela disciplina do

<sup>9</sup> BENEVOLO, 2005, p.567.

conjunto de movimentos humanos, mormente aqueles ligados às comunicações e dos fluxos comerciais.

Era patente que a cidade precisaria se abrir, abrindo mão dos limites físicos estáticos adotando limites dinâmicos e sempre provisórios. A longo prazo, tratava-se de tornar a cidade maleável, repensando-a a partir de grandes sistemas de infraestrutura territoriais – estradas e canais, por exemplo.

Podemos afirmar que é na Viena de meados do século XIX que a cidade burguesa se mostra de maneira mais contundente. Por volta de 1860, os liberais austríacos de posse do poder político se põem a reformar as instituições do Estado, segundo os princípios do constitucionalismo e dos valores culturais da classe média a partir da cidade de Viena, capital do império Habsburgo, que fora remodelada à semelhança do projeto liberal proposto para a Áustria. Quando foram expulsos do poder, quatro décadas depois, a configuração espacial vienense era outra e o centro da mudança era a *Ringstrasse* (Figura 5).

Segundo SCHORSKE (1990, p.44), os liberais no comando de Viena canalizaram alguns de seus melhores esforços à tarefa técnica de adaptar a cidade para que esta pudesse receber em condições razoáveis de saúde e segurança uma população que crescia rapidamente.

Antes do pleno desenvolvimento do ideário liberal, os militares austríacos conseguiram impor ao plano a construção da rua mais larga possível a fim de prover o exército imperial a maior mobilidade e a aniquilação das condições para que o proletariado revolucionário conseguisse erguer suas barricadas, o que, por fim, deu à *Ringstrasse* a forma circular que a caracteriza bem como sua escala monumental. SCHORSKE (1990, p. 49) afiança que após sucessivas derrotas em terras estrangeiras o exército perdeu sua influência nos destinos urbanísticos do sítio e os liberais se viram com plenas condições de impor sua visão de mundo e ensejou a construção “de uma série de edifícios públicos que exprimissem os valores de uma *pax liberalis*”<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> SCHORSKE, 1990, p. 49

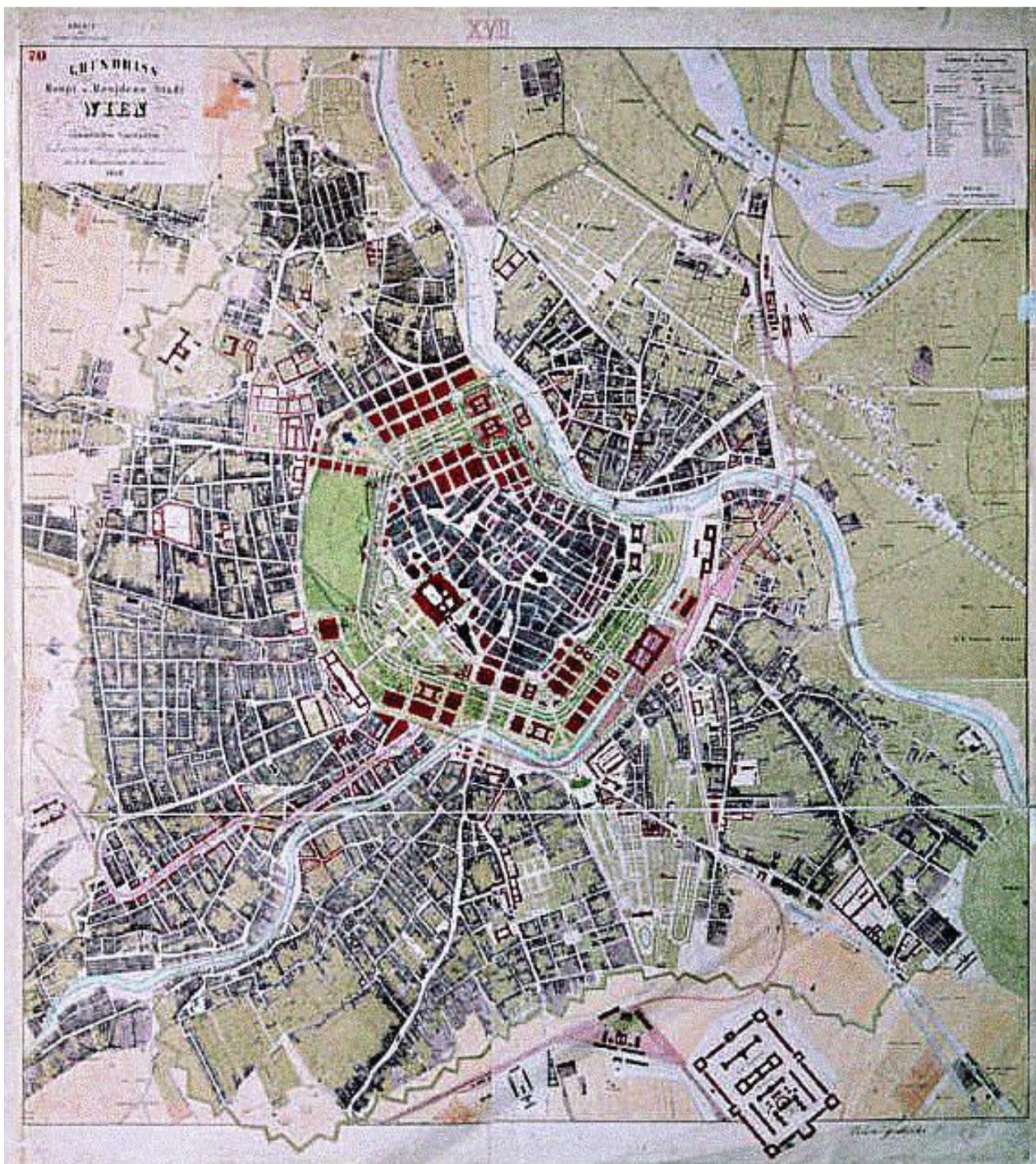


Figura 5 –*Ringstrasse* por volta de 1860. Após a demolição da muralha que protegera a cidade contra a pilhagem turca, a cidade interna manteve-se isolada dos seus subúrbios através do vasto cinturão de terra aberta.

Fonte: < <http://www.wien.gv.at/english/history/overview/ringstrasse.html>>

Se o desenvolvimento da *Ringstrasse* se dá de modo autônomo em relação à cidade de Viena, o mesmo não pode ser dito das contribuições do arquiteto Otto Wagner para a capital austríaca quando vencedor do concurso de 1893 para a anexação de um vasto cinturão novo de subúrbios.

Desta feita, segundo SCHORSKE (1990, p. 88), todo o sistema urbano seria levado em conta e a chave adotada por Wagner era o transporte como elemento privilegiado para o crescimento das cidades. Para este, de acordo com SCHORSKE (1990, p. 111), a rua possui função orientadora sendo interrompida de quando em quando por praças formais, por exemplo, que não seriam, de acordo com Wagner, locais para se entrar, mas, antes, locais para onde se dirigir, servindo para dar ao fluxo direção e objetivo.

Nas últimas décadas do século XIX existe na Europa uma profusão de manuais, textos teóricos, revistas especializadas, convenções, exposições e toda sorte de meios disponíveis para se debater os problemas dos ambientes urbanos dentro da formação e consolidação do urbanismo como campo epistemológico e prático da atividade humana. O raciocínio dominante e terreno comum para o início de todas as discussões é que a cidade industrial, exemplificada na figura 6, está doente e que ao conhecer o problema das cidades fica bastante claro três pontos que se repetem nos diversos diagnósticos:

- (i) As habitações – mormente a moradia operária e a dos pobres urbanos – são superlotadas em áreas superdensas longe dos padrões ideais dos serviços urbanos de higiene;
- (ii) Os lugares de trabalho devem ser estudados, pois o ritmo de crescimento das cidades torna urgente a questão das distâncias e
- (iii) Os transportes que balizam a relação entre centro e periferia.

A partir desses diagnósticos aventados pelos urbanistas, são instituídos organismos que assumem o papel fundamental – mesmo que indireto – no controle das decisões públicas sobre o urbanismo. Nesta fase, enfatiza-se os aspectos negativos e compromete-se a propor soluções aos males que afligem a cidade.

As diversas revoluções burguesas que varrem a Europa em 1848 marcam a vitória das forças agora cada vez mais conservadoras, mas mesmo os regimes liberais percebem que se torna cada vez mais indefensável a tese da não-intervenção em determinados setores da vida das nações.

Tal burguesia que se encontra agora no poder será responsável pela consolidação da intervenção configuracional urbana e por alçar esse modelo a um patamar inédito, no qual os interesses dos grupos privilegiados terão que se coordenar entre si. Este novo modelo permite reorganizar as várias cidades europeias – o modelo é Paris – e fundar novas cidades nas colônias ao redor do mundo, de modo a influenciar ainda hoje o modo de vida urbano.



Figura 6 – Cena da vida urbana na era vitoriana.

Fonte: < [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Victorian\\_Bishopgate.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Victorian_Bishopgate.jpg) >

É a Paris do imperador Napoleão II, por conta de uma série de circunstâncias, que se torna alvo de um programa urbanístico coerente e se torna o modelo reconhecido em várias partes do mundo, a partir de meados do século XIX. Paris se torna o laboratório de um urbanismo ideologizado <sup>11</sup>, mas que transforma o ambiente urbano em um sistema dotado de permeabilidade ao movimento urbano em um patamar até então inédito.

O prefeito de Paris, barão de Haussmann, juntamente com um corpo capaz de técnicos e uma legislação avançada no que diz respeito à expropriação e à parte sanitária, transforma Paris, conforme fica evidente na figura 7

---

<sup>11</sup> São clássicas e bastante pertinentes as críticas ao viés autoritário, repressor e com traços de higienismo social das intervenções no tecido urbano de Paris.

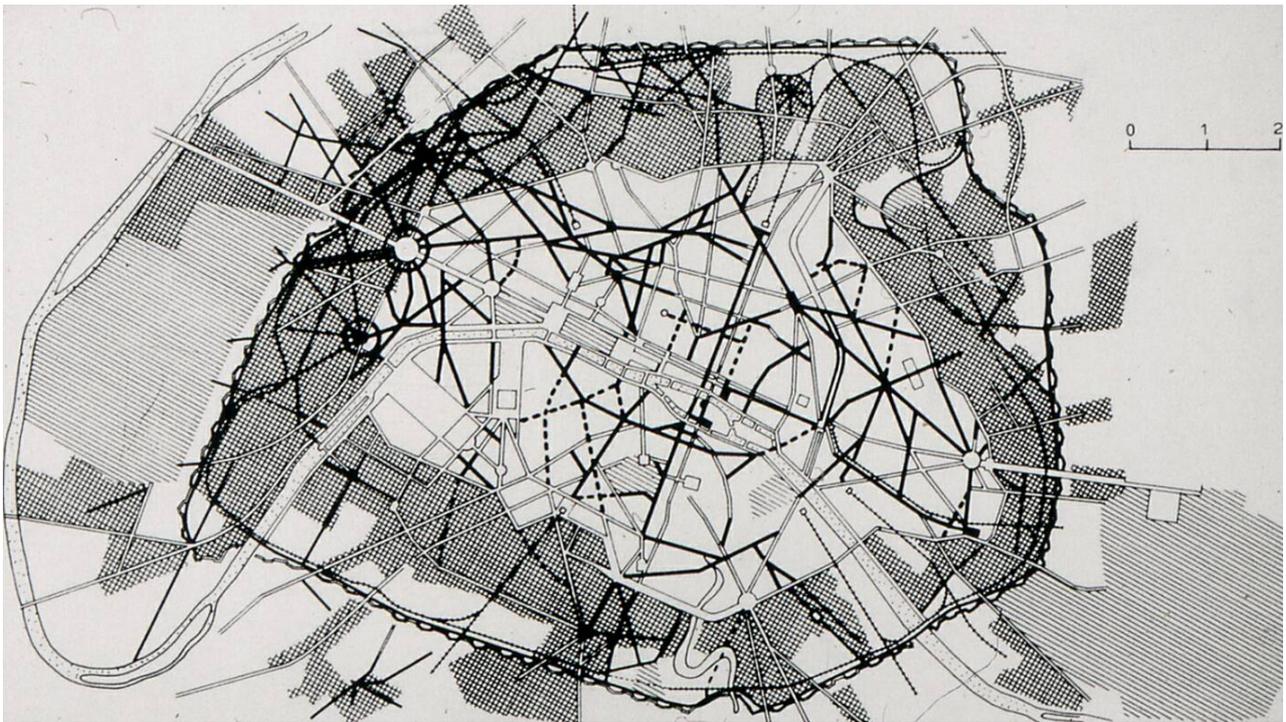


Figura 7 – Esquema dos grandes trabalhos de Haussmann em Paris: em preto as novas ruas, em tracejado quadrado os novos bairros, em tracejado horizontal os dois grandes parques periféricos.

Fonte: < <http://www.bu.edu/av/ah/fall2008/ah382/lecture15/>>

A cidade resultante é a metrópole “equipada e pensada no seus mínimos detalhes, fundamentada em ideais de regulação que condicionam tanto seus grandes traçados quanto suas áreas de lazer, a Paris que sai das mãos de Haussmann e de seus engenheiros parece uma vasta máquina”<sup>12</sup>, na qual o fluxo dos pedestres e dos veículos toma conta de toda a cidade e se torna a sua própria razão de ser. É na calçada e na via pública que as pessoas se misturam com todos os outros e não necessariamente precisam interagir com os companheiros de caminhada. A circulação é o objetivo premente a ser resolvido em todas as grandes cidades e Paris se torna o modelo a ser imitado.

O modelo parisiense é concretização de um modelo de entendimento das cidades que é construído na França ao longo do século XIX. LEPETIT (2001, p. 57) estabelece que os projetos de intervenção explicam o ideal urbano do período e o objetivo latente de uma interconexão na escala do país inteiro, ligando todas as províncias entre si quanto cada uma a Paris de modo que as capitais<sup>13</sup> fossem os espaços onde os fluxos tomassem forma. Um dossiê de 1840<sup>14</sup>, de acordo com LEPETIT (2001, p. 60), estabelece que, se a cidade é como uma

<sup>12</sup> PICON, 2001, p.88

<sup>13</sup> Para LEPETIT (2001, p. 42), dentro deste entendimento, toda cidade por menor que seja é em sua escala uma capital.

<sup>14</sup> *Reuve Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*

máquina e sua função é, na verdade, regular a comunicação, a mobilidade obedeceria os mesmos princípios: a cidade pensada em sua totalidade “provendo serviços gerais capazes de ligar todos os bairros, assegurar, enfim, a articulação dos diferentes meios de transporte”<sup>15</sup>.

A organização espacial passa a ser o esteio da eficácia econômica. LEPETIT (2001, p. 60) observa que a organização dos vazios de maneira sistemática tem o mesmo papel que a combinação das linhas exerce sobre todo o território, isto é, aumentar a mobilidade global. Ao lado de outras variáveis, o deslocamento é fundamental porque é ele que, para os franceses do século XIX, determinará o valor de um sítio qualquer e ditará a regulamentação da construção privada. Com efeito, a rede viária pressupõe uma hierarquização do espaço citadino.

Em princípio, a circulação urbana é resolvida por meio de vias públicas e as praças, mas, no último quartel do século XIX, os principais manuais sobre as cidades trazem capítulos sobre as diversas direções dos deslocamentos – se tráfego radial, aneliforme ou diagonal – e suas relações com a “forma da planimetria urbana, intensidade do tráfego e os limites impostos pela superlotação, separação entre os percursos de natureza diversa e meios de transporte diferentes, operadores envolvidos e conflitos”<sup>16</sup>. Essa discussão é fomentada pelo desenvolvimento cada vez maior, nas cidades europeias, dos meios de transporte público, como o bonde, a ferrovia, o transporte que se utiliza dos veios d’água tanto os que acontecem por cima quanto por baixo do solo urbano.

O horizonte do projetista de planos, de acordo com CALABI (2012, p. 63), então, é muito marcado pelas questões de engenharia viária, haja vista os termos desenvolvidos para se tratar dos deslocamentos dentro da cidade: “retilíneo”, “anel”, “ramificação”, “derivação”, “rede secundária”, “rede principal”, entre outros. Isso é natural quando se percebe que o controle da infraestrutura viária é, talvez, o grande instrumento disponível neste momento para que o esse técnico seja capaz de ensejar modificações e ajustes na organização urbana e propor um projeto de modernização da cidade histórica.

Dentro do diapasão da maneira de se pensar no século XIX, o plano confere grande estatura à infraestrutura em detrimento de outras questões, já que se admite, então, o seu condão de resolver todos os problemas e contradições da cidade.

Após a experiência radical da Paris de Haussmann e a proliferação de seu modelo de intervenção na configuração urbana, a grande cidade europeia encontra-se pronta para uma nova inflexão no modelo estabelecido pelo paradigma levado a cabo pelo poder soberano. A adequação da cidade ao papel hierárquico, sempre em constante mudança, que lhe cabe nas engrenagens do modo de produção pode acontecer não mais tendo em vista toda a cidade, mas em partes escolhidas e que receberão os devidos ajustes nos elementos configuracionais necessários para que a produção seja sempre otimizada.

---

<sup>15</sup> LEPETIT, 2001, p. 60.

<sup>16</sup> CALABI, 2012, p. 63.

Na transição do século XIX para o século XX, é predominante a visão da capital como rede de equipamentos centrado na circulação. Nesse contexto, a figura do arquiteto francês Eugène Hénard é paradigmática no seu gosto pela técnica e a intervenção direta com os meios do arquiteto no espaço de Paris. Suas análises tendem a dividir os problemas do planejamento de Paris em questões ligadas à circulação e ao sistema viário, aos espaços livres e à construção propriamente dita. Para esses técnicos, é exatamente no problema de circulação que são desenvolvidos seus maiores esforços, através de tentativas de adaptar a cidade existente ao que Hénard chamará de movimento moderno.

Seus experimentos em Paris incluem a invenção de um novo tipo de circulação giratória, conforme figura 8, aplicado em 1907 na *Place de l'Etoile*, o *carrefour à giration*<sup>17</sup>, o *carrefour à voies superposées*<sup>18</sup>. Incluem também uma concepção para os espaços verdes da cidade na conformação de um sistema de parques repartidos dentro da cidade com o parque sendo a modalidade intermediária – entre jardim e rua – de utilização dos espaços livres, esperando a volta da vida pública na praça. A atuação desses profissionais, em suma, não é marcada pela existência de planos globais, mas por uma sucessão de intervenções setoriais que se realizam em etapas. O sistema de parques, neste diapasão, deve ser concebido conjuntamente ao plano da cidade e o crescimento urbano é definido e controlado por um conjunto de espaços livres e de jardins públicos interligados a um sistema viário rigorosamente hierarquizado, que define um zoneamento.

---

<sup>17</sup> A rotatória

<sup>18</sup> O cruzamento em níveis, com vias superpostas

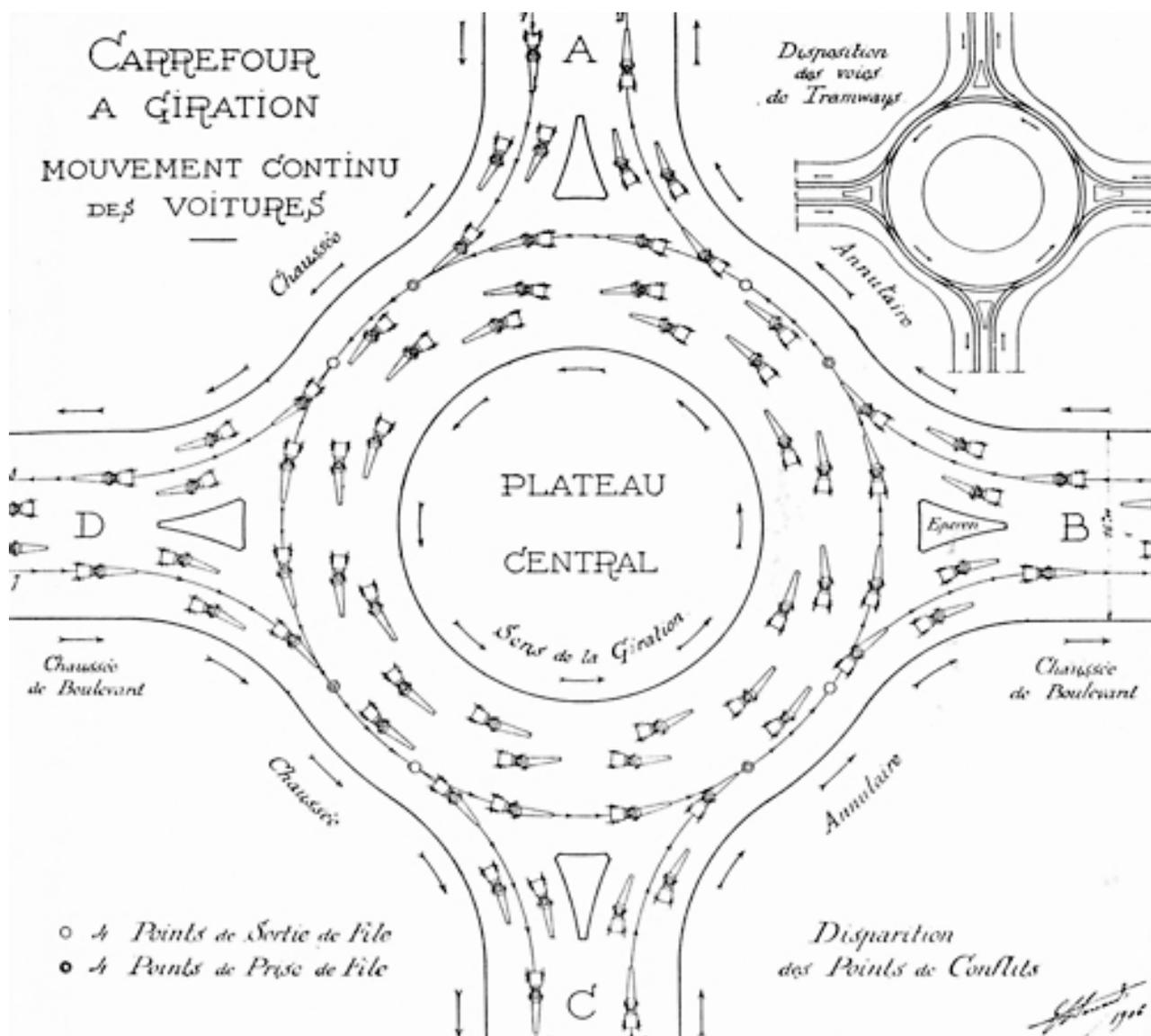


Figura 8 – Representação de solução viária para a circulação em Paris  
 Fonte: < <http://www.tumblr.com/tagged/eugene%20henard> >

Torna-se interessante perceber a transformação e adaptação da ideia de necessidade do movimento e seu controle expressa na *Via Giulia*, que aqui atribuímos a condição de um arquétipo, fundamental às necessidades da cidade da Idade Moderna ligadas ao crescente fluxo de pessoas e mercadorias. Deste modo, entendemos que aquela forma arquetípica ligada à morfologia urbana, a partir da qual todas as outras formas aqui apresentadas são tributárias, possibilitou, sobremaneira, o desenvolvimento da governança espacial ligada ao fluxo associado ao aumento da eficiência produtiva da cidade por parte do poder soberano.

Essa administração do espaço confere a determinados elementos morfológicos um importante aspecto político de controle e subordinação das populações tendo como pano de fundo as necessidades específicas do desenvolvimento capitalista centrado nos grandes centros urbanos. Apoiamo-nos em Michael Foucault no seu trabalho “Segurança, Território e População”, texto que continua a provocar urbanistas e geógrafos focalizando o tema que o filósofo francês

entende como o da sociedade de segurança, ou seja, na ação sobre o indivíduo não enquanto corpo, mas, sim, enquanto população.

Um debate levantado por Foucault ao longo de suas aulas e que se torna uma pedra fundamental em seu construto teórico é o da "governamentalidade". O tema é complexo em Foucault, mas é possível afirmar a existência de um sentido mais geral, que é utilizado em vários momentos do texto, relacionado com uma "arte de governar" baseada em um conjunto de instituições, procedimentos, análises, reflexões, cálculos e táticas, que permitem exercer um modo específico e complexo de poder, cujo alvo é a economia política e o instrumento os dispositivos de disciplina.

O Estado, para Foucault, foi, gradativamente, "governamentalizado", ou seja, conduzido a um modo de exercício do poder, que impõe a todos a disciplina. E embora Foucault não defina uma teoria do poder, uma vez que, para ele, esse não pode ser claramente localizado, nos concentraremos em uma manifestação de exercício do poder. O poder soberano é exercido sempre sobre um território e inferimos que desde os umbrais da modernidade ele se manifesta na disciplina do espaço, em uma relação de controle dos fluxos de circulação dos diversos grupos sociais. Fica claro que Foucault, aqui, pensa no grupamento maior, na população em suas múltiplas modalidades.

Não é um disparate inferir que esse Estado administrador evoluirá com a maturação e disseminação do meio de produção capitalista em um Estado governamental ou governamentalizado, centrado não mais apenas no território, mas na população, e que enaltece a economia política, exercendo o controle social por meio dos chamados dispositivos de segurança em um sentido amplo, influenciando, sobremaneira, os espaços que permitem que os fluxos ocorram e a circulação se processe.

O meio, para Foucault, enquanto espacialidade, envolve fortemente a questão da configuração dos arranjos espaciais: o domínio sobre a circulação, tanto no sentido de controlá-la, quanto de estimulá-la, especialmente naquela relacionada com fortalecimento dos fluxos econômicos favoráveis à acumulação e racionalmente dirigidos dentro do território urbano. Entendemos melhor assim por que a população, nos termos de seus fluxos, passa a ser o objeto por excelência de controle, uma vez que fica patente a relação direta entre a população e o espaço urbano. A cidade, para Foucault, passa a ser o lócus, por excelência, do exercício do poder sobre as maneiras de coexistência entre os homens, não se tratando da cidade murada da antiguidade, mas, sim, da cidade de fluxos dinâmicos da modernidade, fluxos estes que passam a ser controlados, direcionados, ordenados.

### **3. CONCLUSÃO**

Podemos perceber que a concepção das mudanças na configuração urbana da cidade na Idade Moderna é aquela voltada para a construção de um ambiente urbano que permita o desenvolvimento das forças produtivas ligadas ao aparecimento e desenvolvimento

da burguesia e que se dá, entre outras causas, por meio da administração do espaço, controlando e hierarquizando os movimentos de pessoas e mercadorias por parte do poder soberano.

Enquanto as aglomerações urbanas do início da Idade Moderna eram pequenas, soluções localizadas de retificações e criação de pequenos trechos novos bastaram para que as cidades se adaptassem ao novo esforço produtivo.

O desafio se complexifica, a partir do período histórico que compreende o barroco, palco de uma maior organização política dos Estados Nacionais, e a necessidade de adaptar as grandes cidades à condição de capitais dos Estados e lócus privilegiado da circulação de mercadorias. Contudo, a ideia defendida aqui é que, apesar de mais complexo, a tarefa por parte do poder soberano de intervir na configuração urbana está sempre ligada ao paradigma estabelecido na aurora da Idade Moderna e é radicalmente concretizado na *Via Giulia*.

Com o tempo, as cidades passam a depender de um sistema de movimentação cada vez mais apurado e que teve que ser renovado a partir de meados do século XIX. Algumas cidades ocupam o posto de metrópoles, o que implica redes viárias, sistemas de transporte público, instalações técnicas em rede, bem como de sistemas de parques urbanos com vistas à futura expansão do estoque de construções tanto para suportar o mercado cada vez mais sofisticado, quanto para o crescente número de trabalhadores necessários para garantir o funcionamento das estruturas produtivas.

O século XIX e sua confiança na razão, no progresso e no capital legou à história a possibilidade de cidades que se expandiam de maneira muito intensa graças às diversas infraestruturas desenvolvidas neste período. A tendência de expansão acelerada é reforçada com o desenvolvimento e aprimoramento do conceito da linha de montagem e a incorporação dos automóveis cada vez mais baratos e acessíveis à vida urbana.

Esta se transforma dada a utilização dos sistemas de circulação das cidades, em palco quase exclusivo dos carros e apresentam necessidade cada vez maior de elaborar sistemas suporte para o transporte individual, chegando, por vezes, a transformar trechos desses sistemas em elementos morfológicos de profunda separação física de partes das cidades.

#### **4. REFERÊNCIAS**

AURELI, Pier Vittorio. Four archetypes of urban transformation. *Architectural Design*, v.8, n.1, p.32-37, janeiro/fevereiro 2011.

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2005.

CALABI, Donatella. *A cidade do primeiro renascimento*. São Paulo: Perspectiva, 2008.

FOUCAULT, Michel. *Segurança, território e população*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

GOMES, Paulo César. *A condição urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

KOSTOF, Spiro. *The city assembled. The elements of urban form through history*. Londres: Thames & Hudson, 2010.

LEPETIT, Bernard. *Das capitais às praças centrais. Mobilidade e centralidade no pensamento econômico francês*. In: SALGUEIRO, Heliana (org.) *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2001.

SCHORSKE, Carl. *Viena fin-de-siècle: política e cultura*. São Paulo: Editora da Unicamp/ Companhia das Letras, 1990.

PICON, Antoine. *Racionalidade técnica e utopia: a gênese da haussmannização*. In: SALGUEIRO, Heliana (org.) *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2001.