

**ORDENAR A DESORDEM URBANA: ou notas
de um discurso vazio**

Heliodório Sampaio*

O presente texto busca, ainda que de forma preliminar, questionar teoricamente alguns "preconceitos" que permeiam a prática do URBANISMO, do PLANEJAMENTO URBANO e da ARQUITETURA, lastreados em larga medida por um falso conceito do que seja a ORDEM e/ou DESORDEM.

Em vários ramos do conhecimento, tanto nas ciências da natureza como nas ciências humanas, e até nas artes, a noção de ORDEM e DESORDEM subtende e vincula sempre outros conceitos do tipo:

ORDEM	---- (oposto) ----	DESORDEM
estruturado		desestruturado
perfeito		imperfeito
equilibrado		desequilibrado
organizado		desorganizado
sistema estável		sistema instável
harmônico		desarmônico
...		...

Assim como a ciência se dedicava a construir as leis que regem e explicam seus objetos de estudo, baseada no presuposto de que equilíbrio e estabilidade representavam a normalidade das coisas, também durante muito tempo no campo das artes, das engenharias e da arquitetura, predominaram como bases de uma "BOA-ORDEM", os objetos criados bus

* Arquiteto, Professor do Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da FAUFBA.

cando a "perfeição" através do equilíbrio e da simetria das formas, volumes, massas, cheios e vazios, cores, etc.

À medida em que a física, a psicanálise, a astronomia, as artes, e outras formas de conhecimento, evoluem para mudar paradigmaticamente o eixo de suas assertivas e contribuições, não considerando mais como secundário as irregularidades, os desequilíbrios, os desvios, parece da maior importância rever criticamente a situação do URBANISMO face à problemática conceitual que envolve o binômio ORDEM X DESORDEM.

Desde um ponto de vista filosófico, a concepção clássica sempre trouxe implícita a noção de que ORDEM implica numa determinada relação entre as partes. Esta visão clássica, ontológica, quando atrelada ao pensamento religioso de que as coisas foram criadas por Deus segundo forma, medida e ordem, implica em duas assertivas: primeira, de que ordem equivale à perfeição (criação divina); segunda, uma subordinação do inferior ao superior, do criado ao criador.

A visão acima também desdobrou-se em noções outras onde a ordem equivale à disposição das coisas de acordo com uma anterioridade e uma posterioridade, tendo por base um princípio. Assim, as coisas estariam ordenadas conforme princípios pré-determinados.

As concepções mais modernas de ordem - com a evolução da teoria do conhecimento - passam pela noção de que a ordem reside nas coisas em si, enquanto

coisas conhecidas. Neste sentido a desordem poderia ser tomada como a negação de uma ordem, o que implica na admissão de uma ordem contraposta.

Esta desontologização do conceito de ordem não se contrapõe à visão clássica que estabelecia uma relação entre a coisa real e sua idéia, como abre a perspectiva de incorporar a dialética no entendimento do que seria ordem e desordem, abandonando a visão determinista e idealista, de apoiar o entendimento da ordem das coisas em princípios, com forte inspiração metafísica e em valores transcendentais.

Explicar a ordem das coisas implica em submeter a questão às formas de pensar a realidade, resultando em diferentes concepções de mundo. Sem pretender esgotar todas as formas possíveis, mas à guisa de levantar hipóteses, arrola-se, dentre outros, dois tipos de concepção de mundo, que aparecem historicamente como fortes influenciadores dos urbanistas e de suas noções de ordem e desordem urbana: o mecanicismo e o organicismo.

O mecanicismo, oriundo dos estudos da mecânica (física), admite que certos fatos são susceptíveis de serem reduzidos a um sistema de determinações mecânicas. Aí está implícita a noção de que todo tipo de equilíbrio e movimento (como na mecânica) acontece obedecendo a uma lei causal. Veja-se que é uma concepção de ordenamento do tipo clássico, da qual o movimento obedeceria assim, a princípios pré-determinados. Descarta-se aí, o acaso, a aleatoriedade, os processos não determinísticos ou estocásticos, típicos das ciências humanas. Assim, o

mecanicismo se opõe, em certo sentido, ao organicismo, onde a estrutura de um "organismo" qualquer não equivale a uma máquina. As noções de funcionalidade e de totalidade, próprias dos organismos, admitem e incorporam outros conceitos não mecanicistas e deterministas como: espontaneidade e adaptabilidade. O automovimento é uma característica, como também o são: autoformação, autodiferenciação, autolimitação, etc. São conceitos que se contrapõem ao mecanicismo e conduzem sempre à idéia de irredutibilidade do orgânico ao não-orgânico.

É importante salientar que tais conceitos teóricos são tratados de forma muito diferenciada por vários autores, e o que se pretende aqui, é tão somente uma síntese que permita ao leitor correlacionar as vertentes do urbanismo e algumas formas de pensar a ordem e a desordem urbana.

Estabelecida esta conceituação inicial, especialmente no que concerne distinguir mecanicismo de organicismo - enquanto formas de pensar e perceber o mundo - é importante atentar ainda para o caráter de um artigo, muito mais exploratório e provocativo, que um aprofundamento sistemático do ponto de vista filosófico e epistemológico.

Assim, importa avançar algumas considerações preliminares, sujeitas a contestações de toda ordem quanto à propriedade dos argumentos, mas arriscando estabelecer algumas pontes entre tais conceitos e o discurso urbanístico.

O que salta à vista, como se verá a seguir, é a impropriedade conceitual teórica e metodológica de

algumas vertentes em que se apoiam urbanistas e planejadores, que retomam, numa linguagem às vezes tida como "moderna" e "atual", formas de pensar bastante antigas e em desacordo com a lógica do mundo real. Daí, o sub-título ser: "Notas de um discurso vazio", sem dúvida uma radicalização provocativa ao debate que se faz necessário.

Vale ressaltar que um discurso vazio pode até se expressar de um modo forte, e sua forma, momentaneamente, se travestir de uma pseudo-verdade, mas, quando confrontado com outras formas de pensar, onde os conceitos são trabalhados de formas mais consistentes, se desmancham em aparências e falácias.

De forma a iniciar um processo de discussão, consideraremos três tipos de vertentes que correntemente se praticam no Brasil: a) o urbanismo progressista; b) o planejamento compreensivo; c) o urbanismo dos modelos (1).

A expressão urbanismo progressista é a mesma empregada por CHOAY (1976) (2), e no caso brasileiro está fortemente condicionada às idéias de Le Corbusier (1935/46), cuja maior ênfase recai na proposta de NOVAS-CIDADES, ou trechos de cidades, em substituição às estruturas urbanas desordenadas.

Por planejamento compreensivo, ou globalista, derivado do conceito inglês "comprehensive planning", entende-se aquele tipo de planejamento com ênfase nos diagnósticos exaustivos da realidade, cuja origem remonta a obra de Patrick Geddes (1910/15) (3)

Já o urbanismo dos modelos seria aquele centrado nas noções de sistema e estrutura urbana, desenvol

vidos a partir das contribuições de Lowry (1961) (4), Buchanam (1963) (5), Echenique (1968) (6) dentre outros.

O que se passa então no urbanismo e no planejamento to quando se tenta ORDENAR as cidades?

Como a própria história ensina, o URBANISMO surge como uma reação à "DESORDEM URBANA", que se instaurava na Europa com a revolução industrial. Vem daí a associação que via de regra se faz nas faculdades de arquitetura, na imprensa, nos discursos políticos, de que, se continuar a DESORDEM instalada nas cidades, breve chegar-se-á ao CAOS (7).

Desordem e caos, são imagens largamente utilizadas pelos "progressistas", seja urbanista, político ou simples cidadão. Leia-se o que todos eles dizem desde as épocas pioneiras do pré-urbanismo até o presente.

Assim, o caos é o pano de fundo e argumento mais forte que o discurso progressista encontra, para simplificar toda a questão do que seria a suposta DESORDEM URBANA.

Ao "progressista" não interessa entender profundamente a DESORDEM, daí, não "perderem tempo" com estudos, diagnósticos, pesquisas, que lastreiem seus raciocínios e argumentos.

Assim a busca da ORDENAÇÃO URBANA, para resolver a pseudo-desordem da cidade industrial, sequer considera as estruturas urbanas pré-existentes. A questão é simplificada pela criação ou anúncio de uma NOVA ORDEM, onde o progresso, daí vertente progres

sista, se apoia em três conceitos chaves:

- O Homem - como um indivíduo-tipo, padrão, desvinculado de qualquer conceito do tipo luta-de-classes, pauta-cultural, nível de renda e consumo, etc. As contradições sociais inexistem, apenas seus efeitos.
- A Razão - onde a "ciência", via racionalismo, permitiria resolver todos os problemas que afligem o HOMEM e por extensão a sociedade.
- A Ordem - da análise racional acima, baseada num HOMEM-TIPO, seria possível encontrar a ORDEM-TIPO, capaz de ser aplicada em qualquer tempo ou lugar. Logo, um modelo-ideal de cidade é a meta principal.

É evidente que a CIDADE-IDEAL criada a partir dos pressupostos acima tenha que, em primeiro lugar, desconhecer, desconsiderar, abandonar a CIDADE-REAL em que se vive.

São estruturas urbanas desenhadas perseguindo o ideal da BOA-FORMA, da ORDEM, da REGULARIDADE, assim, da "Ville Radieuse" de Le Corbusier, concretizada curiosamente, não em seu país de origem, mas no mundo subdesenvolvido - de Chandigarh na Índia e de Brasília no Brasil - fica sempre a perplexidade de se desconsiderar completamente em tais exemplos práticos, as estruturas urbanas pré-existent, ou a sociedade em que estão inseridas.

Abandonar a DESORDEM é o lema. Mas o que é a de sordem senão um outro tipo de ORDEM desconhecida? A visão apocalíptica do caos decorre, em grande par te, desse equívoco de base.

A racionalização aí, nunca se dá através do estudo sistemático da realidade execrada. A racionalização do "progressista" se dá pela geometrização das formas, padronização dos elementos construtivos (visando a industrialização), standardização dos espaços, etc. "A rua curva é o caminho dos as nos, a rua reta é o caminho dos homens", chegou a vaticinar Le Corbusier (8), antecipando a ortogonização dos espaços como "boa-forma".

A classificação rigorosa dos locais para trabalhar, estudar, recrear e circular, cria ao lado da geometrização das formas equilibradas e simetricamente dispostas - aquela LÓGICA FUNCIONAL imprescindível à NOVA-ORDEM. Como dizia Le Corbusier, "numa disposição simples que impressione os olhos e os satisfaça".

É um conceito de ORDEM que busca correspondência entre LÓGICA-BELEZA-ORDEM, sequer respeitando as variadas formas de percepção e apropriação possíveis do espaço pelos diferentes indivíduos e gru pos sociais (9).

Assim, as favelas, os subúrbios, os centros decadentes, representam a DESORDEM, e outros lugares da ordem-tradicional das cidades, como as ruas e as praças, são eliminados, porque de certa forma permitem a "bagunça" no seu uso cotidiano.

Logo, inexistem ruas-de-vivência, de troca, de fru

iação do pedestre, e isto pode ser visto na **ordenação** de Brasília, do Centro Administrativo da Bahia -CAB, do Centro Industrial de Aratu, etc.

Nesta lógica de ordenar cada coisa no seu lugar, o que prevalece é a "casa como máquina de morar", a "fábrica como lugar de trabalhar", a "via como lugar do carro circular", etc., tudo muito "moderno" e "ordenado" para o progresso-do-homem numa cidade, ou trecho desta, menos de viver, e mais de ver, enfim, que "impressionem os olhos e os satisfaça". Sem dúvida, uma visão mecanicista de mundo.

O espaço-progressista é expresso com precisão geométrica e de detalhes, eliminando variantes, possibilidades de adaptações, expansões futuras, pois, tudo que não foi previsto acaba se transformando num acessório, ou complemento esdrúxulo, dispensável.

Vide os exemplos dos "anexos" ministeriais em Brasília, e da Assembléia Legislativa da Bahia, ou mesmo ampliações de qualquer natureza não previstas no desenho das cidades do URBANISMO PROGRESSISTA. É como se a realidade proposta fosse imutável, e as necessidades não fossem dinâmicas. É uma noção de ORDEM, mecânica, inflexível, tecnológica.

(10) Aí a criatura é subjugada pelo criador, da forma mais ditatorial possível.

A única saída será sempre tombar tais monumentos, de modo a congelá-los em seus próprios desígnios, ou deixar que a suposta DESORDEM, relegada a plano secundário em suas formulações, reordene-as para absorver o dinamismo da vida?

Um outro conceito de ORDEM/DESORDEM, parece ser o derivado da vertente do "comprehensive planning", formulado possivelmente a partir das teses do Patrick Geddes.

A ênfase no diagnóstico exaustivo da realidade pressupõe: primeiro conhecer a DESORDEM, depois planejá-la, ordenadamente.

Tomando emprestado o conceito evolucionista das espécies, enfim Geddes era biólogo, as cidades são entendidas como evolutivas, assim possuem história passado-presente-futuro. Os conceitos de ORDEM e DESORDEM não são antagônicos como na visão progressista, onde a regra era abandonar e substituir a DESORDEM existente pela NOVA ORDEM.

Esta ênfase no "diagnóstico", expressão derivada da medicina, pressupõe um conhecimento global e amplo da realidade. Daí, para conhecer a DESORDEM em sua complexidade se requer a interdisciplinaridade: história, arquitetura, sociologia, economia, geologia, geografia, etc., contribuindo para a visão "orgânica" do todo e suas partes.

Entretanto, como o todo não é a soma das partes, nem a decomposição da cidade em seus aspectos físicos, sociais, econômicos, políticos, é suficiente para integrar a quantidade de informações passíveis de serem coletadas, avolumam-se dificuldades de outra natureza para se reordenar o futuro de modo "orgânico" e "natural".

A primeira é de natureza epistemológica, alguns ramos do conhecimento estão forçosamente mais desenvolvidos que outros, e suas interfaces, rebati

mentos e troca de insumos nem sempre podem estar bem articulados, demandando tempo e recursos materiais, que no tempo político-administrativo de elaboração dos planos nunca se consegue.

A segunda é de natureza metodológica, pois necessariamente uma boa proposta nem sempre decorre do melhor diagnóstico. O mesmo diagnóstico não só se presta a diferentes reflexões por diferentes pessoas ou grupos sociais, como a criação da NOVA-ORDEM não deriva univocamente da VELHA-ORDEM.

A falta de clareza na tal articulação "orgânica" das partes social, econômica, política, física, do diagnóstico, e as dificuldades de explicitação entre resultados de diagnósticos e prognósticos versus as propostas de ORDENAMENTO FUTURO, são pontos cruciais do planejamento compreensivo.

Conhecer a totalidade da DESORDEM, ou da ORDEM, implica a mesma, aliada a uma visão histórica do processo de formação das cidades, tem sido a contribuição do planejamento compreensivo. Contraditório é ser responsável ao mesmo tempo, pela sua fragilidade teórico-metodológica na prática.

As dificuldades de apreender esta globalidade, passa pelo estágio de acumulação do conhecimento em cada disciplina, conflitando ainda com os processos políticos, mormente no Brasil, estruturados não em função da racionalização, da clareza ou objetividade do que se quer ordenar, mas no pragmatismo próprio do modo de produção capitalista, aliado a uma "cultura urbana", destituída de memória e de valores voltados para ações de cunho globalizante mais estruturais.

Para articular as partes é comum o planejador "compreensivo" apelar para comparação da cidade com os "organismos vivos". Facilita "entender" a complexidade e remete a DESORDEM ao plano das "enfermidades" porque passa a cidade, aviando receitas para os efeitos, já que as causas estruturais não são objeto de intervenção do urbanismo e/ou planejamento.

As razões de "ORDEM HIGIÊNICA", de "ORDEM DE SEGURANÇA" e de "ORDEM SOCIAL" permeiam as justificativas dos planos. O "tecido urbano necrosado" é ora estirpado (relocalização de favelas p. ex.), é ora revitalizado (reurbanização), ou simplesmente, "zoneado" como "áreas especiais", porquanto são desvios da normalidade, da ORDEM, para "tratamentos" cuja "medicação" nunca se vislumbra qual é.

Assim, o futuro (ordenado) pelo simples fato de estar atrelado - quando está - a análises consistentes do passado, e do presente, não possui clareza suficiente de como se chegar lá.

Como a cidade não é o "organismo vivo" que é o homem, os remédios para artérias (vias) entupidas, para o coração (centro) enfartado, para os "pulmões" (áreas verdes), para as células habitacionais e os tecidos necrosados (áreas decadentes), enfim, para qualquer órgão debilitado, nada mais são que paliativos ou falácias de um discurso vazio.

A ORDEM da cidade, por certo, não encontra qualquer correspondência com a ORDEM dos organismos ou seres vivos, daí expressões como as "cidades nascem, crescem e morrem", em nada ajudam à real compreensão para a intervenção, no máximo reforçam retori-

camente as frase de efeito de um organicismo às avessas.

Já a vertente dos modelos, em parte procura suprir algumas deficiências dos procedimentos dos "progressistas" e "compreensivos".

De certa forma, procura aliar alguns pressupostos da Teoria Geral dos Sistemas, elaborados a partir de Von Bertalanffy (1940/46) (11), à constatação empírica de que é impossível conhecer/intervir na totalidade das partes.

Tomando a noção de sistema como uma tentativa de entender a articulação das partes da cidade, o eixo da contribuição dos modelos é outro, pois busca simular a ORDENAÇÃO da estrutura espacial interna do SISTEMA URBANO, de modo a explicitar seu desempenho e funcionamento.

A simulação se baseia num pressuposto empiricamente constatado de que, a localização das atividades no espaço urbano gera fluxos de pessoas no sentido de alcançar/consumir os bens e serviços disponíveis, bem como no sentido de trabalhar. Assim, a localização e distribuição das atividades econômicas, responsáveis pela localização do emprego, atraem pessoas das áreas residenciais. Por outro lado, nestas áreas residenciais não só se localizam serviços que atraem os moradores próximos, como os centros, subcentros e "corredores" de atividades (terciárias e/ou secundárias) atraem os compradores/consumidores não só da cidade, como até de outras regiões (o caso das capitais e cidades polarizadoras de regiões, p. ex.). Aí estari-

am assentados os princípios da lógica de funcionamento do sistema urbano.

Entretanto, como informatizar todos os dados de uso do solo, de emprego, de renda, de serviços e infraestrutura viária dos transportes, necessários à projeções e simulação do futuro?

Eis aí o nó teórico-metodológico da questão.

Via de regra recorre-se aos chamados MODELOS GRAVITACIONAIS derivados, segundo os "sistêmicos", não de uma analogia do tipo que os planejadores compreensivos faziam e fazem com a biologia (cidade = organismo vivo), mas de um ISOMORFISMO.

Tentemos aprofundar tal conceito.

Na visão do Bertalanffy, a teoria geral dos sistemas, é uma teoria que busca entender e explicar os sistemas, independente de onde eles se encontrem. Pode ser o estudo do sistema solar, pode ser o estudo do sistema biológico do homem, pode ser o estudo dos sistemas sociais, políticos, etc. Daí se chega à noção de SISTEMA URBANO, que, como todo sistema, é um conjunto articulado de componentes (partes), onde importa entender e representar a estrutura de funcionamento do mesmo numa unidade significativa.

Um outro aspecto, aliado a esta lógica, é que um sistema é sempre um sub-sistema de outro sistema, assim, uma cidade ou qualquer objeto de estudo, pode a um só tempo ser visto como um sistema em si vinculado a outros sistemas (outras cidades, região, país, etc.), como pode ser decomposto em outros sub-sistemas (educação, saúde, transporte, ha

bitação, comércio, serviços, bairros, etc.).

Entretanto, para operar a lógica de funcionamento de uma cidade, baseada no pressuposto de que as ATIVIDADES distribuídas espacialmente comandam os FLUXOS, - representados pelas viagens das pessoas - a simulação requer quantificações só possíveis de serem feitas através de uma modelação matemática, e do uso do computador para processar as informações baseadas em pesquisas de campo (survey). Onde buscar então o modelo matemático capaz de representar (modelar) a dinâmica pretendida para os movimentos (viagens)?

Qual não é a surpresa, quando se observa que os MODELOS GRAVITACIONAIS representam em essência a famosa Lei de Newton, que afirma: "matéria atrai matéria na razão direta das suas massas, e é inversamente proporcional ao quadrado da distância que as separa".

Com algumas adaptações, a lei acima é transportada de uma realidade onde, o que seria a explicação gravitacional dos corpos do universo, passa a ser uma suposta interpretação da geração de viagens na estrutura urbana. Baseada em que? No isomorfismo que existiria entre a ORDEM que rege a gravitação do SISTEMA UNIVERSAL, e a ORDEM que rege o SISTEMA URBANO, no caso representado pelas atividades e fluxos de transportes entre os sub-espacos da cidade.

Segundo os "sistêmicos", um isomorfismo entre dois sistemas de natureza e características diversas, no caso, os corpos celestes e sua gravitação, e do outro lado a cidade, NÃO SÓ É POSSÍVEL, COMO UMA DAS PREOCUPAÇÕES DAS T.G.S. (Teoria Geral dos Sis

temas) SERIA A DE RECONHECÊ-LOS, ESTUDÁ-LOS E UTILIZÁ-LOS EM SUAS FORMULAÇÕES DE MODO A ENTENDER A ORDEM DAS COISAS (11).

Está claro, desde o início, que não se pretende, neste artigo, aprofundar todas as questões implícitas nos pontos levantados quanto às formas disponíveis de ver e planejar o ordenamento das cidades, na ótica da Teoria Geral dos Sistemas (12).

Mas não pode passar despercebido que as práticas correntes derivam, em sua maioria, de fundamentos muito precários, sobretudo no seu alicerçamento teórico-metodológico.

Sintetizando, para o PROGRESSISTA, o que conta não é a ordem vigente, mas uma NOVA ORDEM, a qualquer custo e sacrifício social - vem daí que as idéias progressistas florescem muito quando articuladas historicamente a uma concepção do Estado onde o autoritarismo é a tônica. É preciso uma forte dose de intervenção do Estado para se impor à sociedade uma nova ordem, criada, não a partir do corpo social e suas forças, mas do urbanista, e unguida pelos políticos sequiosos de manterem a sociedade em expectativa por UM FUTURO SEMPRE A ALCANÇAR, onde o passado é um peso a ser descartado (13).

Para o planejador COMPREENSIVO (globalista) fica a perplexidade de uma ORDEM NOVA, que deveria reconhecer e alterar as condições anteriores de desordem. Porém, como fazê-la acontecer, se a totalidade é impossível de ser reconhecida? E mesmo que tal empreitada fosse viável, caberia ao planejador alterar as variáveis estruturais que comandam o

processo de desenvolvimento das cidades? Logo, um reordenamento de fato, implicaria em outras tantas intervenções racionais nos processos políticos-ecônômicos e sociais, que não compete ao planejamento fazê-los. Ou compete?

Para o urbanista que opera MODELOS de uso-do-solo e transportes (p. ex.) fica a indagação: o que a ORDEM URBANA tem de correspondência com a ORDEM NO UNIVERSO, ou parte deste?

A natureza dos objetos de estudo parece mais distante que a aproximação forçada do conceito de ISO MORFISMO do de ANALOGIA, o que na ciência, implica sempre em reduzir um campo de conhecimento a outro, na impossibilidade concreta de explicá-lo por seus próprios meios. Chamar a cidade de "organismo vivo" soa igual a dizer que ela obedece à "gravitação" no seu funcionamento. Ou não?

Isto posto, fica a indagação: como ORDENAR A DESORDEM URBANA, se o corpo teórico-metodológico dos urbanistas e planejadores tem sempre tomado emprestado de outras esferas do conhecimento, os pressupostos que dariam "cientificidade" às intervenções pretendidas? No interesse de QUEM, e para QUE, se ordenam as cidades?

Em qualquer caso, é preciso considerar que os problemas da ORDEM e da DESORDEM passam pelo campo da "dialética" entre as unidades e a estrutura global. No caso das cidades, as mesmas se ordenam em função de uma "estrutura global", vinculada ao modo de produção, à forma de organização do Estado, e suas relações intrínsecas, com o processo de acumulação do capital, reprodução da força de trabalho, etc.

Dai, querer entendê-las e ORDENÁ-LAS, não à luz da correta interpretação social e econômica do capitalismo, mas à moda da GEOMETRIA + TECNOLOGIA, ou da BIOLOGIA + MEDICINA ou da ASTRONOMIA + FÍSICA, parece no mínimo uma insensatez. Uma grande falácia que precisa ir sendo desvendada para uma melhor aproximação ao objeto de estudo em sua concretude, e não em suas aparências.

RESUMO

A questão de início é sintetizada conceitualmente desde um ponto de vista filosófico, levantando a hipótese de que dois tipos de concepção de mundo parecem influenciar mais de perto as noções de ORDEM X DESORDEM dos urbanistas: o mecanicismo e o organicismo.

Tais concepções, quando rebatidas às vertentes do: a) urbanismo progressista; b) planejamento compreensivo; c) urbanismo dos modelos; produzem inconsistências teórico-metodológicas, cuja origem se baseia em preconceitos e não em conceitos inquestionáveis, cientificamente falando.

NOTAS

- 1) Outras vertentes não estão aqui arroladas por uma questão de espaço. Entretanto, é bom ressaltar que a vertente "incrementalista", na experiência do planejamento urbano no Brasil, vem sendo muito utilizada nos últimos anos, assim como, nos meios acadêmicos, fala-se na alternativa de uma vertente "estruturalista", além de outras denominações como "planejamento estratégi-

co" e "planejamento crítico", muito em voga.

- 2) CHOAY, F., El Urbanismo: Utopias y Realidades. Barcelona, Lumen, 1970.
- 3) GEDDES, Patrick, Cities in Evolution. Londres, William and Norgate, 1915.
- 4) LOWRY. I.S., A Model of Metropolis. California, Rand Corporation, 1964.
- 5) BUCHANAM, C., Traffic in Towns, in Buchanam Report, HMSO, 1963.
- 6) ECHENIQUE, M., Models: A Discussion, LUBFS , Working Paper nº 6, 1968 ; e Development of Model of Town, LUBFS, Working Paper nº 26, 1969.
- 7) A expressão "caos urbano" já está incorporada ao domínio comum, e sua associação a fenômenos decorrentes de irregularidades climáticas, invasões de terras pelos favelados, violência urbana, assaltos, trânsito congestionado, etc., permeiam os manchetes da imprensa cotidianamente.
- 8) Vide, CHOAY, F. (op. cit.)
- 9) Vide RAPOPORT, Amos, Aspectos Humanos de la Forma Urbana, Barcelona, G.GILLI, 1978.
- 10) A crítica feita por Christopher Alexander em suas obras, à arquitetura e ao urbanismo modernos, é bastante convincente, quanto a tal rigidez. Ver p. ex.: Urbanismo y Participación, Barcelona, Gustavo Gilli, 1976.

- 11) As bases da T.G.S. nascem entre 1940/45 com Bertalanffy. Ver BERTALANFFY, Ludwig von. Teoria Geral dos Sistemas, Petrópolis, Vozes, 1973.
- 12) Outro trabalho clássico, na área do planejamento é: CHADWICK, G., A System of the Urban and Regional Planning, Oxford, Pergamon Press, 1971.
- 13) Leia-se o Plano Piloto de Brasília, ou a frase que encerra a placa comemorativa do Centro Administrativo da Bahia, onde se afirma: "aqui se constrói o futuro sem destruir o passado". O Centro Histórico de Salvador que o diga quanto às consequências de tal ação.