1. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.
E-mail: carolinecristrocha@gmail.com

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2016v23n33p08

Revista de Arquitetura e Urbanismo, v. 23, n. 33, p. 08

IDEAIS DE URBANISMO: REFLEXÕES SOBRE OS SEUS PRINCÍPIOS FUNCIONALISTAS E A ARQUITETURA DO COTIDIANO

IDEALS OF URBANISM: REFLECTIONS ON ITS FUNCTIONALIST PRINCIPLES AND THE EVERYDAY ARCHITECTURE

IDEALES DEL URBANISMO: REFLEXIONES SOBRE SUS PRINCIPIOS FUNCIONALISTAS Y LA ARQUITECTURA COTIDIANA

Caroline Cristiane Rocha¹

Resumo

Pretende-se analisar neste artigo o porquê do urbanismo funcionalista do século XX não ter respondido às necessidades das cidades e ter culminado em uma perda das relações sociais no ambiente urbano. Além disso, será discorrido como a crítica feita pelo Team 10 (1954), principalmente por Alison Smithson (1928-1993) e Peter Smithson (1923-2003), contribuiu para o início das discussões sobre a arquitetura do cotidiano, as quais permanecem contemporâneas.

Palavras-chave: Arquitetura do cotidiano. Urbanismo funcionalista. Team 10. Alison e Peter Smithson. Cidade para pessoas..

Abstract

The object of this paper is to analyze why the functionalist 20th century urbanism didn't answer the needs of cities and culminated in a lost of social relations in the urban environment. On the other way, will be discussed about how the criticism made by Team 10, mainly by Alison Smithson (1928-1993) and Peter Smithson (1923-2003), contributed to the beginning of the discussions about the architecture of everyday life, which remain nowadays.

Keywords: Architecture of everyday life. Functionalist urbanism. Team 10. Alison e Peter Smithson. Cities for people.

Resumen

Pretendemos analizar aquí porque el urbanismo funcionalista del siglo XX no respondió a las necesidades de las ciudades y conduce a una pérdida de las relaciones sociales en el ambiente urbano. Por otro lado, se discurió como críticas por parte del Team 10, principalmente por Alison Smithson (1928-1993) y Peter Smithson (1923-2003), contribuyó el comienzo del debate sobre la arquitectura cotidiana, que siguen siendo una discusión necesaria a la contemporaneidad.

Palabras-claves: Arquitectura cotidiana. El urbanismo funcionalista. Team 10. Alison y Peter Smithson. Ciudad para la gente.

Introdução

Os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) eram realizados com o objetivo dos arquitetos e urbanistas compartilharem teorias e propostas que pudessem unificar os princípios do movimento moderno. O urbanismo racionalista trouxe temas importantes para as cidades no século XX. Como o ápice do modernismo na arquitetura, o CIAM de 1933 redigia a Carta de Atenas e definia os princípios que seriam utilizados no planejamento das cidades modernas. O IV CIAM (1933) foi exatamente o que determinou a problemática que se discutiria no X CIAM (1955) – a ideia de que as cidades modernas haviam perdido sua vida urbana. Assim como afirma Montaner:

O slogan que propuseram os membros do Team 10 no último CIAM, o da ruptura e dispersão final do CIAM, foi o de encontrar uma relação precisa entre forma física e necessidade social e psicológica das pessoas. Tratava-se de introduzir conceitos que permitissem à arquitetura refletir com maior exatidão a diversidade dos modelos sociais e culturais, propondo ideias como a <<identidade>>, modelo de associação, vizinhança, etc. Para isto era necessário provocar a crise definitiva dos princípios da Carta de Atenas e expor a complexidade da vida urbana. (MONTANER, 2001, p.30).

Trata-se principalmente de criar uma arquitetura mais sensível às diferenças, por isso do cotidiano, que vai analisar cada caso com suas especificidades. A obra do Team 10², em especial a dos arquitetos Alison e Peter Smithson, tratará sobre a ideia de aproximação da comunidade e recuperação da vida urbana. Esse ideal de cidade para pessoas ainda é presente, pois permanecem – e crescem – os problemas que os Smithson tentaram solucionar nos anos 50 e 60.

A Carta de Atenas

A industrialização europeia, iniciada no século XVIII e que se estendeu até o século XIX, trouxe graves consequências às cidades. A era da máquina e a velocidade do automóvel tomavam conta do cotidiano, e o ritmo crescente das indústrias resultou em péssimas condições de vida para seus moradores, com cidades desorganizadas, moradias precárias, falta de infraestrutura adequada e grande adensamento populacional.

Os cortiços se multiplicavam para tentar solucionar o problema de grande adensamento populacional e também se tornavam problema para a cidade. Isso porque nos cortiços havia pouco espaço para se morar, ausência de rede de saneamento básico, decorrendo em altos índices de doenças, entre outros problemas. O crescimento de forma desordenada também trazia em si a degradação ambiental, já que as áreas verdes eram inexistentes nas cidades. Diante do automóvel, as ruas passaram a ser incompatíveis, sem flexibilidade, diversidade e adequação às novas necessidades citadinas. Por último, o trabalho se confrontava com a localização das fábricas – próximas aos centros, elas causavam danos à qualidade do ar, longe dos centros, causavam problemas de deslocamento.

Arquitetos viam nas cidades do século XIX a imagem do caos.

2. Team 10 ou Team X foi o nome dado ao grupo de arquitetos que organizaram o X CIAM em 1955. Podem ser considerados os seus integrantes mais importantes Alison Smithson (1928-1993), Peter Smithson (1923-2003), Aldo van Eyck (1918-1999), Jacob Bakema (1914-1981) e Shadrach Woods (1923-1973).

A cidade tinha perdido a sua função primordial – abrigar o homem de maneira adequada – e seu desenvolvimento ocorria de maneira irracional, desconsiderando a escala humana – escala das distâncias. Em meio a essa discussão, o IV CIAM, realizado em novembro de 1933, propôs o que seria a chave para o urbanismo moderno. Nesse congresso, redigiu-se a Carta de Planificação da Cidade, também conhecida como Carta de Atenas, na qual se definiu as funções básicas da cidade moderna: habitar, trabalhar, recrear e circular. De acordo com os princípios da carta:

O urbanismo tem quatro funções principais, que são: primeiramente, assegurar aos homens moradias saudáveis, isto é, locais onde o espaço, o ar puro e o sol, essas três, condições essenciais da natureza, lhe sejam largamente asseguradas; em segundo lugar, organizar os locais de trabalho, de tal modo que, ao invés de serem uma sujeição penosa, eles retomem seu caráter de atividade humana natural; em terceiro lugar, prever instalações necessárias à boa utilização das horas livres, tornando-as benéficas e fecundas; em quarto lugar, estabelecer o contato entre essas diversas organizações mediante uma rede circulatória que assegure as trocas, respeitando as prerrogativas de cada uma. (IPHAN, Carta de Atenas de 1933, p.29).

Esses novos princípios pareciam ser a resposta ideal para todos os problemas das cidades. Uma cidade funcional, totalmente pensada e planejada, desenvolver-se-ia de maneira equilibrada. A casa, elemento primordial da cidade, deveria ser o ponto de partida. Seriam necessárias a criação e a construção de unidades habitacionais para que os serviços comuns como educação, saúde e locais de lazer atendessem a todos os habitantes. Dessas unidades, seriam estabelecidos os espaços urbanos e os locais de trabalho, contemplados com uma melhor circulação.

Seguiram-se diversos projetos aplicando os princípios da Carta de Atenas, como o Plano de Buenos Aires (1949), de Antoni Bonet Castellana, e o Plano de Chandigarh, Índia (1951), de Le Corbusier. O Plano de Brasília (1956-1963), de Lúcio Costa, foi a obra tardia, construída ao mesmo tempo em que esses princípios começavam a entrar em crise.

As New Towns – novas cidades – inglesas, apesar de terem sido muito influenciadas pelo organicismo e novo empirismo, também apresentam, de certa maneira, características do urbanismo racionalista, como a segregação de funções e os espaços verdes entre as zonas. Para descongestionar Londres, foram criadas as New Towns baseadas no Greater London Plan (Plano da Grande Londres). O plano previa um processo de organização regional para o controle do crescimento de Londres, criando, para isso, cidades ao seu redor. Stevenage (1945) e Harlow (1947) são as principais cidades criadas nesse modelo.

As propostas teóricas de arquitetos como Alison e Peter Smithson eram baseadas, principalmente, na crítica a experiências como essas, que geram cidades sem vida urbana e sem identidade. Por que a cidade moderna já nascia com problemas? Porque criar cidades zoneadas, priorizando o automóvel, destrói a vida nas ruas. Dentro da realidade brasileira, para confirmar essa problemática, temos o exemplo de Brasília, que foi

planejada seguindo rigidamente os princípios modernistas. A circulação do automóvel como prioridade fez surgir centenas de quilômetros de autopistas que impedem o pedestre de caminhar pela cidade, pois as distâncias não estão em escala humana. O zoneamento das superquadras mostra claramente que a intenção era priorizar a permanência da elite no centro, onde estão concentrados os equipamentos urbanos, ou seja, o urbanismo racionalista aumenta a segregação e a desigualdade social.

Além disso, a Carta de Atenas tinha um caráter universal, e é justamente essa generalização que a tornava limitada, indicando apenas uma única tipologia residencial possível. As quatro funções propostas não levavam em conta as particularidades da vida urbana e nem as do lugar. Conceitos como associação, identidade e agrupamento são novas categorias de análise, propostas em contraponto com os princípios do urbanismo funcionalista, que buscam uma reflexão sobre a vida urbana. A grande preocupação dos Smithson foi preservar a identidade das comunidades, levando em consideração seus hábitos sociais e culturais.

Figura 1 • Diagrama apresentado por Alison e Peter Smithson no IX CIAM (1953).

Disponível em: <<http://p7.storage.canalblog.com/77/13/87793/15373955.jpg>>

Team 10 e a crítica ao urbanismo funcionalista

Os CIAMs seguiram com suas propostas funcionalistas até o IX CIAM, quando os arquitetos Alison e Peter Smithson, Aldo van Eyck, Jacob Bakema, Shadrach Woods, George Candilis, William Howell, John Voelcker e R. Gutmann começaram a criticar os princípios da Carta de Atenas sob a proposta de realizar um urbanismo investigativo, observando a identidade de cada local. Esses arquitetos formaram o Team 10 e conduziram o último CIAM, com o tema “Habitat humano”.

O principal questionamento do Team 10 era acerca da interação do homem com o meio urbano. Para esses arquitetos, era necessário expor a complexidade da vida urbana e considerar aspectos culturais do local. A arquitetura integrada ao meio ambiente deveria proporcionar espaços onde as pessoas, para além das funções básicas da vida, pudessem também se encontrar.

Em 1954 foi redigido o Manifesto de Doorn, um importante texto que iniciou o trabalho do Team 10 na busca de novas defini-

ções e princípios que pudessem englobar a complexidade da cidade dos anos 1950 e 1960. É nesse manifesto que aparece o conceito de “habitat”, que de acordo com Ramos “refere-se à casa específica num tipo particular de comunidade.” (RAMOS, 2013, p.166). Esse conceito está relacionado ao entendimento do ambiente – comunidade – no qual a habitação se encontra. Analisar a diversidade de ambientes era fundamental para que se parasse de construir as mesmas casas em todos os lugares. Como afirma Ana Cláudia C. Barone:

A noção de comunidade foi traduzida em arquitetura pelos arquitetos do Team 10 de diversas maneiras: pela valorização da ótica do usuário, pela consideração dos aspectos culturais envolvidos em arquitetura, pela leitura da cidade em termos dos diferentes níveis de associação humana, pelo retorno à valorização da rua como espaço de convivência, questões que haviam sido suprimidas pelos CIAM em nome da legitimação de uma solução universal para o problema urbano. (BARONE, 2002, p.188).

Nesse sentido, o ambiente a ser analisado era associado a uma escala de complexidade (figura 02). As relações cotidianas em uma cidade grande, em uma pequena cidade, em uma vila ou em comunidades isoladas são proporcionais à complexidade da escala. O conceito “field” (campo de ação) deve englobar essas complexidades e analisar de forma coerente cada ambiente. Quanto maior a comunidade, maior a complexidade da análise.

Figura 2 • Peter Smithson, diagrama “Valley Section” do Manifesto de Doorn (1954).

Disponível em: <<https://workdifferent.files.wordpress.com/2013/09/viviendas-the-valley-section-alison-peter-smithson-8.jpg>>.

O Manifesto de Doorn critica a Carta de Atenas dizendo que seus princípios tendem a produzir cidades que não representam as associações humanas, ou seja, elimina as relações nas comunidades. A proposta era estudar, de forma empírica, os diferentes graus de complexidade de cada comunidade, a habitação e os agrupamentos, assim como os sistemas viários para torná-los acessíveis.

Alison Smithson (1928-1993) e Peter Smithson (1923-2003)

Para compreender melhor os conceitos da arquitetura do cotidiano, deve-se analisar a obra de Alison e Peter Smithson, que se tornaram os membros mais ativos do Team 10. O casal criticou a invalidez da rua trazida pelo carro, mostrando a vitalidade nos bairros populares, trabalho esse evidenciado pelas fotografias de Nigel Henderson de 1952. As diversas discus-

sões no grupo de arquitetos, no qual os Smithson estiveram presentes, estavam relacionadas aos aspectos cotidianos na vida urbana, ou seja, nas escalas da casa, da rua e do bairro principalmente, como afirma Montaner:

E esta visão da cidade que defendem os Smithson, em sintonia com outros arquitetos ingleses e outros membros do Team 10, baseia-se na ideia de que a cidade, além de ser contemplada com os olhos disciplinares de técnico, deve ser entendida como um lugar de muitas outras manifestações humanas e materiais: o ambiente, a cor e a luz de cada canto da cidade, as pessoas e as crianças jogando, as cabines telefônicas. (MONTANER, 2001, p. 76). A obra da maioria dos arquitetos insere-se em países além dos seus de origem e local de trabalho. Entretanto, em pelo menos cinco casos, a internacionalização da obra acentuou-se após a premiação. Uma das características dessa internacionalização dos arquitetos foi a grande presença de países do Oriente Médio e de países emergentes como Singapura, Taiwan, Hong Kong, Coreia do Sul e China, que passam a ser atores importantes no cenário econômico mundial. A grande demanda por projetos de arquitetura na China, por exemplo, presente na obra de alguns arquitetos estudados como Koolhaas (OMA), Herzog e De Meuron, Zaha Hadid e Richard Rogers, parece refletir a média de crescimento real do PIB de 9,5% entre 1980 e 2004 do país.

Figura 3 • Fotos de Nigel Henderson que compõem o texto *Urban Structuring* (1949-52).

Disponível em: <http://independentgroup.org.uk/contributors/image_library/index.html>.

Em 1967, os Smithson publicaram o texto *Urban Structuring*,

que trazia as propostas discutidas pelo Team 10 sobre as intervenções urbanas. É nele que aparecem os novos conceitos que substituirão aqueles até então indiscutíveis da Carta de Atenas: associação, identidade, crescimento, cluster e mobilidade (FELICIANO, 2009). Para cada forma de associação existe um modelo de edifício, pois ela está inteiramente ligada à identidade do local e seus padrões de crescimento. O termo cluster indica um modelo específico de associação, como casa, rua, distrito, cidade. Qualquer reagrupamento é um cluster:

A noção de cluster é retomada a partir dos diversos elementos do projeto: unidades habitacionais agregadas em conjunto através de um sistema livre de circulação, reunidas em blocos articulados e com um forte símbolo de territorialidade, o núcleo central. Os padrões de associação, identidade, território e mobilidade propostos em Robin Hood Gardens constituem um exemplo construído das propostas dos Smithson para o tema do Habitat. (BARONE, 2002, p.144).

Figura 4 • Cluster, de Alison e Peter Smithson, 1952.

Fonte: MONTANER, 2001, p.30.

Robin Hood Gardens (1962-1972), Londres, dos Smithson, é talvez o exemplo mais completo da aplicação dos conceitos presentes em Urban Structuring. O projeto consiste em blocos, que se fecham para o entorno urbano com o intuito de reduzir os ruídos produzidos pelos carros, e se abrem para seu interior, que é um espaço central ajardinado. Os acessos aos apartamentos são feitos por corredores (ruas aéreas) que possuem uma escala diferente do corredor padrão do modernismo, que é estreito. Isso se torna um ganho, porque permite o contato direto dos moradores e uma dinamização do sistema de circu-

Figura 5 • Vista sul e planta de Robin Hood Gardens.

Fonte: VIDOTTO, 1997, p.123.

-lação, por ser transformado em um local de encontro e convivência. Toda a arquitetura em Robin Hood Gardens privilegia as passagens, os locais de encontro, recriando a complexidade da cidade na escala do edifício.

Figura 6 • Área do deck de Robin Hood Gardens.

Fonte: VIDOTTO, 1997, p.127.

Apesar dos Smithson não terem atuado diretamente no planejamento urbano, percebe-se que seus conceitos – espaços para circular, reunir-se, identificar-se – estão presentes em seus projetos de edifícios, os quais estão sempre conectados à malha urbana. O tema da habitação em larga escala é muito forte nos anos 50 devido principalmente ao aumento da população urbana (MONTANER, 2001). No Brasil, esse fenômeno será observado a partir dos anos 70. O “edifício como rua” é uma proposta que propicia o crescimento da vida cotidiana na cidade, significando uma grande contribuição ao urbanismo da metade do século XX. Além disso, o casal propõe uma cidade multi-

-nivelada, na qual há mistura e superposição de funções – residências, trabalho, comércio –, gerando um equilíbrio urbano, em que as zonas centrais não se terceirizam excessivamente, eliminando a vida cotidiana. Seus textos mostravam preocupação com a relação entre as pessoas, delas com a sua moradia e com a cidade. A rua é pensada como o lugar da relação social.

Figura 7 • Rua elevada, de Alison e Peter Smithson, 1953.

Reflexões sobre a cidade contemporânea

Como foi discorrido, a arquitetura do cotidiano trata, sobretudo, das relações sociais no espaço. Outros autores irão se utilizar do conceito para trazer discussões mais atuais. Deborah Berke, em *Architecture of the Everyday* (1997), irá questionar a relação entre o cotidiano e a cultura de massa, ou seja, Berke critica a arquitetura feita para a propaganda, feita para atrair a atenção da mídia e promover o arquiteto, sem que nada se relacione com o seu entorno. A autora afirma que o cotidiano tem se transformado, do comum e referente àquelas pessoas que vivem ali, ao rotulado pela marca, falsificado pela publicidade e que nada contribui para as relações sociais (BERKE, 1997 in SYKES, 2013). Para Berke, a arquitetura do cotidiano pode ser “anônima”, “comum”, “crua”. A arquitetura do cotidiano não se mostra, ela está ali como um coadjuvante, para que os atores principais brilhem. A presença das pessoas não é negada, mas sim incentivada, permitindo que a vida cotidiana aconteça. São praças cujos elementos arquitetônicos mais importantes são os bancos onde os amigos se reúnem para conversar, ou ruas cujas esquinas são convidativas pelo o que acontece no nível da calçada, e não pelo prédio de design icônico implantado. Dessa forma, a arquitetura só importa se ela estimular os usuários a formularem suas próprias impressões e se apropriarem do espaço.

Em *Morte e Vida de Grandes Cidades* (2011), Jane Jacobs tratará dessa perda da arquitetura do cotidiano nas cidades americanas da década de 1960. Escrevendo exatamente sobre o que os Smithson evidenciaram alguns anos antes, Jacobs aborda conceitos como a função do bairro no complexo organismo que é a cidade, a segurança nas ruas, a diversidade

Disponível em: <http://www.mixite.cat/wp-content/gallery/golden-lane/identidad_1.jpg>

de e a integração de funções na cidade e os usos das áreas públicas (parques e praças). A autora afirma que as cidades são locais necessariamente de encontro. As cidades que não proporcionam esses encontros estão com sérios problemas em seu planejamento urbano. Cada vez mais são vistos estes exemplos: os bairros perderam sua vitalidade porque antes perderam seus transeuntes, mas antes perderam seus atrativos, e assim as calçadas viraram apenas locais de passagem. O problema criado por essa situação é pontuado pela autora é que “ruas impessoais geram pessoas anônimas” (JACOBS, 2011, p.61), resultando em insegurança. Se ninguém se apropria das ruas, não existem relações sociais naquele espaço, o que causa uma circulação de pessoas desconhecidas, por isso a sensação de insegurança.

Herman Hertzberger também tratará do assunto em sua obra Lições de Arquitetura (2015). Segundo o autor, cresce cada vez mais o sentimento de que há perigo para além de nossas casas, gerando ruas cada vez mais vazias. A desvalorização da rua é atribuída ao aumento do tráfego motorizado, a anulação da rua como espaço comunitário, a densidade reduzida de moradias, entre outros. A rua deve ser de novo concebida como o lugar do contato social, assim como afirma o autor: “o conceito de que as relações sociais podem até ser estimuladas pela aplicação eficiente de recursos arquitetônicos pode ser encontrado em Team X [...]” (HERTZBERGER, 2015, p.48).

O estímulo às relações sociais deve estar presente em todas as etapas do urbanismo voltado para as pessoas. Também Jan Gehl, em Cidade para Pessoas (2013), tratará do tema. Segundo o arquiteto e urbanista dinamarquês, o espaço urbano precisa ser convidativo para o pedestre. O usuário deve sentir-se atraído a andar pela cidade e a viver o espaço público de forma além da passagem, ou seja, a vida na cidade deve ser reforçada a partir do tempo de permanência no espaço público. Isso é possível através do simples aumento de bancos nos espaços ou, de forma mais enfática, criando espaços versáteis (diversos usos por diversas pessoas em diversos horários) com riqueza de experiências. Como afirma o autor:

Em cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas oportunidades de caminhar. Contudo, a perspectiva mais ampla é que uma infinidade de valiosas oportunidades sociais recreativas apareça quando se reforça a vida a pé. (GEHL, 2010, p.19).

Conclusão

O planejamento para o automóvel insiste em permanecer. Aquela mesma ideia dos anos 20 e início dos anos 30, que a vida deveria tomar a velocidade do automóvel, trouxe problemas para a vida nas cidades e que ainda, em especial no contexto brasileiro, não estão sendo enfrentados. Gehl (2013) lembra que o urbanismo contemporâneo restringiu (para fora das ruas) as oportunidades para o pedestrianismo e reduziu

(em alguns casos, erradicou) a função do espaço da cidade como local de encontro e fórum social para os moradores. Porém, deve-se retomar o que foi perdido³. Arquitetos, urbanistas e a sociedade em geral necessitam aprender que as ruas devem ser pensadas e projetadas para que a vida aconteça ali. Deve-se parar de tentar impor às cidades situações que não se aplicam à realidade. A ideia de que a rua é um lugar ruim e que as casas devem se cercar em seus próprios espaços de lazer deve ser abolida. O planejamento urbano não pode mais ignorar o centro e levar as pessoas para cada vez mais longe de seus locais de trabalho e convivência.

O mito de que a natureza se desintegra com a invasão de ruas e casas também deve ser combatido. O que são os ambientes de vivência se não a natureza? Se o ser humano se ocupa da terra, ela não deixou de ser natural. Se a natureza for vista como sendo aquelas míseras áreas verdes preservadas nos fundos dos condomínios fechados, as chances de viver a sustentabilidade serão mínimas, porque a sustentabilidade está na integração equilibrada entre cidade e recursos. Não se voltará o campo, porque é na cidade que as relações humanas acontecem de forma máxima. Então a preocupação deve estar voltada para como as relações estão ligadas a esse ambiente físico. Como a vida cotidiana relaciona-se com essa plataforma de constante experimentação?⁴ E mais, como é possível os técnicos trabalharem essa conciliação entre o ambiente constituído e o construído? O planejamento urbano voltado para as pessoas também terá que tratar da dita natureza.

Esse debate, iniciado talvez antes mesmo do urbanismo funcionalista da década de 1930, continua vivo. Debates e propostas são importantes para gerarem novas ideias e novos conceitos. Talvez a questão mais importante seja como irão viver tantas pessoas num mesmo lugar. Seriam bairros compactos e uso misto a solução? E para a mobilidade urbana, como dispor todos os equipamentos necessários de forma que o usuário tenha que percorrer pequenas distâncias, de preferência a pé? São inúmeros os pontos que devem ser pensados para que se planeje um urbanismo de qualidade.

Depois do que foi discutido nesse artigo, pode-se afirmar que um possível meio para se resolver esses problemas é encontrar uma relação entre forma física, espaço e necessidades sociais, que diz respeito às pessoas. O urbanismo deve, portanto, esforçar-se ao máximo, enquanto ciência, para compreender a diversidade dos modelos sociais e culturais e a complexidade da vida urbana.

Mas o mais interessante é que a arquitetura do cotidiano se diz “espontânea”, ou seja, nasce de acordo com incentivos deixados pelos técnicos. Assim, o cotidiano pode ser o lugar menos interferido por fatores que procuram limitar sua vitalidade. É no dia a dia que se tem a oportunidade de aproveitar os bons aspectos da vida cotidiana e de pensar os espaços como fomentadores disso, não como destruidores.

3. Como afirma o autor: “[...] nas cidades, há muito mais em caminhar do que simplesmente andar!” (GEHL, 2013, p.19)

4. Como escreve Jane Jacobs: “As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano. É nesse laboratório que o planejamento urbano deveria aprender, elaborar e testar suas teorias.” (JACOBS, 2011, p.5).

Referências

BARONE, Ana Cláudia Castilho; Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Team 10: arquitetura como crítica. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2002. 199p.

BERKE, Deborah. Architecture of the Everyday. In: SYKES, Krista (Org.). O campo ampliado da arquitetura: antologia teórica (1993-2009). São Paulo: Cosac Naify, 2013. p. 59-63.

DAVI, Laura Mardini. Alison e Peter Smithson: uma arquitetura da realidade. 2009. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

FELICIANO, Ana Marta das Neves Santos. A redescoberta cultural da “Cidade Organística” proposta pelo “Team X”. [S.l]: Artitexto, n.08, 2009. 7p.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 262p.

HERTZBERGER, Herman. Lições de arquitetura. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2015. 272p.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Carta de Atenas. 1933. Assembléia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna. 38p.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011. 510p.

MONTANER, Josep Maria. Depois do movimento moderno: arquitetura da segunda metade do século XX. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001. 271p.

RAMOS, Fernando Vázquez. Team 10: Manifesto de Doorn. São Paulo: USJT, 2013.p.159-168.

VIDOTTO, Marco. Alison + Peter Smithson. Barcelona: Gustavo Gili, 1997. 231p.

Recebido em 03/02/2016
Aprovado em 28/12/2016