

ENTREVISTA A JEAN-PIERRE FREY¹

Em uma entrevista concedida aos editores do dossiê Mobilidade da Revista UFG, o Prof. Jean-Pierre Frey comentou os dois âmbitos que nortearam a sua vida profissional: a arquitetura e a sociologia. Em um diálogo em que foram constantemente combinadas ambas as áreas, ele tratou da urbanização na França a partir de uma perspectiva diacrônica. Também comparou a França e o Brasil e, especialmente, abordou a mobilidade automobilística, sobretudo em Brasília.

Das suas influências

PERGUNTA (P.) Comente-nos, por favor, quais foram as influências que fizeram com que se tornasse arquiteto e também sociólogo.

RESPOSTA (R.) A verdade é que a primeira coisa que, ao respeito, devo mencionar é a idade que tinha quando decidi ser o que é atualmente sou: tinha 20 anos em 1968. Os outros fatores seriam, subsequentemente, a forte politização que pairava na França na época e a sensibilidade de esquerda que sempre tive, além da minha insatisfação perante o que era o ensino de arquitetura na época. No entanto, eu sabia que demoraria um tempo até que pudesse exercer verdadeiramente a função de arquiteto, devido à falta de meios financeiros para tal. Contudo, já então possuía paixão pela área a que queria me dedicar: a sociologia. Influenciado por ideais marxistas, que nutro até hoje, eu sabia que, ao terminar arquitetura, estudaria sociologia também.

¹ Arquiteto e sociólogo, professor do *Institut d'Urbanisme* de Paris e *Université Paris-Est Créteil Val de Marne*. Tem na ocupação do espaço por grupos sociais um dos seus eixos de pesquisa.

A tradução da entrevista, do francês ao português, foi realizada por Luiz Martins de Lima Neto, graduando em Letras (Inglês e Francês) pela UFG. E-mail: <neto_luizmartins@hotmail.com>.

Quero citar o sociólogo francês Henri Lefebvre como uma das minhas grandes influências e quero destacar o seu método de análise das relações não-diretivas aplicadas na análise do espaço. Trata-se de uma tese na qual Lefebvre expôs uma ideia muito importante sobre a arquitetura muito apreciada por mim: a de que nunca se deve ignorar o ponto de vista do cotidiano em detrimento do ponto de vista do especialista. No meu parecer, a capacidade que a sociedade capitalista teve para se apropriar de bens, para comprar, para produzir arquitetura e urbanismo, desde o século XX, é essencial para se entender uma sociedade de consumo. Um senhor que planeja a sua casa visando o seu bem-estar e lazer, certamente não entende de arquitetura. Porém, tem em mente conceitos básicos que não são de pouca importância, tais como higiene/ limpeza e organização. Portanto, a visão de um perito não pode prevalecer, mesmo que seja carregada de teoria e saber; não se pode desconsiderar a concepção de um morador comum.

P. Quais são as diferenças que tem observado entre a França e o Brasil? Em que grau a pressão sociopolítica transformou a arquitetura e o urbanismo em uma forma de gestão da cidade?

R. A primeira questão é difícil de responder. A principal diferença evidente entre os dois países seria o fato de a França ser um país muito velho, relativamente pequeno, mas, ao mesmo tempo, muito diverso, plural. Outra diferença seriam as dimensões territoriais, muito estreitas na França, já que, se comparada com o Brasil, a França possui um território dezesseis vezes menor. Por conseguinte, na França, a herança do patrimônio e a estabilidade seriam as palavras adequadas para representar a arquitetura e o urbanismo. No meu parecer, pode-se chamar

de estrutura urbana o que permaneceu desde a Idade Média, levando em consideração as poucas mudanças e intervenções que, posteriormente, afetaram o território. Em relação ao Brasil, destaco o *desequilíbrio* como palavra-chave; isso se deve à grande diferença de população entre o litoral e o interior do país, além da maciça migração de pessoas do Norte em direção ao Sul.

Referir-me-ei agora à arquitetura e ao urbanismo. Os principais agentes da industrialização do século XIX estiveram ligados à mobilidade; portanto, a água, o ar, o gás, a eletricidade, as pessoas, os produtos em geral, isto é, todas essas categorias relativas à industrialização tinham na mobilidade a palavra de ordem. Para ilustrar o que estou querendo apontar, posso citar o eficaz modelo de evacuação de água no sistema de esgoto parisiense e o escoamento que se gerou com a criação da diferença entre calçada para pedestres e rua para carros. Porém, tais soluções foram postas em xeque quando a pulsão demográfica – o êxodo rural e a urbanização da mão-de-obra – gerou nas cidades uma *precarização* de vida da classe operária, que, em compensação, fez surgir políticas que procuravam higienizar as condições de vida do proletariado, fornecendo habitações limpas e confortáveis. Em paralelo à invenção e consolidação das políticas sociais, percebeu-se que o belo e os monumentos beneficiavam exclusivamente o centro urbano, enquanto que a periferia era totalmente esquecida. A partir dessa observação, e *aproveitando* os estragos que a Primeira Guerra Mundial provocara na cidade, fez-se necessário executar uma nova reconstrução que valorizasse a ocupação urbana do espaço.

Em junho de 1919, criou-se a primeira lei destinada à reurbanização: a *lei Cornudet*, que previa o embelezamento, a remodelação e a extensão urbana de modo obrigatório para todas as cidades que possuíssem mais de 10 mil habitantes, e também para as que estivessem com um ritmo rápido de crescimento e para aquelas que recebiam um número grande de pessoas por ano,

como, por exemplo, os balneários. Os praticantes dessa lei foram diversos: desde artistas e arquitetos, passando por acadêmicos e políticos, até profissionais de outras áreas, como a geografia e a economia. Além disso, criou-se, no mesmo ano, o Instituto de Urbanismo de Paris, uma iniciativa tardia, se comparada com outros países da Europa na época, mas que não deixa de ter a sua importância.

Gostaria agora de fazer uns apontamentos sobre a remodelação urbanística que se deu na França entre 1945 e 1983. Cumpre reparar em que o urbanismo francês nasceu da reflexão entre a história, a geografia e a economia, as quais, ao serem somadas, tiveram o embelezamento como resultado. Tal reflexão foi feita por um grupo de arquitetos que, influenciados pela cultura italiana, valorizava o clássico e o antigo, mas, por outro lado, não se esquecia da periferia. Quero fazer referência a Léon Jaussely, quem recebeu o primeiro Prêmio de Roma de Arquitetura por ter conseguido ligar, no seu projeto, o centro e a periferia na cidade de Barcelona, e a Henri Prost, urbanista francês que planejou as principais cidades do Marrocos. Foi neste contexto que surgiu, em Paris, a Sociedade Francesa de Arquitetura e Urbanismo. O seu objetivo era mudar a concepção de criar simplesmente estética e integrar todas as disciplinas para desenvolver o planejamento das cidades. Pelo fato de esses arquitetos franceses terem planejado tantas cidades de uma forma nova (que ligava o centro ao subúrbio), a fama de *bons arquitetos* dos franceses cresceu, por se preocuparem com assuntos que antes eram ignorados.

Foram fixados, então, três fatores fundamentais para a concepção de uma cidade. O primeiro foi a higiene. Era preciso resolver o problema da proximidade entre as indústrias poluentes e as residências. Era preciso melhorar a relação entre o centro e a periferia e era preciso aprimorar a estrutura urbana mediante traçados lineares. Resumidamente, era preciso pensar formalmente o planejamento das cidades. Pensou-se, então, em uma área administrativa, outra destinada à habitação, outra que visava ao comércio etc. Em outras palavras, considerar o zoneamento de uma cidade converteu-se em algo imprescindível ao se pensar o planejamento e o urbanismo. Ainda, o projeto de remodelação, embelezamento e extensão não funcionou na França, somente no exterior. No meu parecer, para que um projeto como esse funcionasse, era necessária uma sociedade dócil, ou até mesmo submissa, como aconteceu no Marrocos, no Vietnã, no Líbano e em alguns lugares da África.

P. Qual é a situação da questão da mobilidade na França?

R. A verdade é que tudo começou no século XVII com o transporte de correspondências, que nessa época era feito em carroça. Para que toda a França fosse privilegiada com os serviços oferecidos pelos correios, construíram-se, por todo o país, muitas estradas, o qual possibilitou que todas as regiões da França, até mesmo as mais remotas, recebessem a sua correspondência e, paralelamente, se tornassem acessíveis. Além dos correios, devemos apontar as exposições universais realizadas na Europa como outro fator importante que impulsionou a mobilidade. O investimento no período das exposições foi muito grande; pretendia-se criar estruturas que servissem a população após o encerramento das exposições (o *Métropolitain* é um exemplo disso). Devido a essas duas causas, a França era o país que mais estradas possuía em toda a Europa, o qual facilitou a mobilidade das pessoas quando elas adquiriram massivamente os seus carros entre 1945 e 1965.

Em 1975, devido à queda da produção e aos problemas na economia em geral, a mobilidade viu-se afetada. De todas as formas, em Paris, particularmente, continuou-se a desenvolver os transportes públicos; de fato, até hoje, esses transportes oferecem a possibilidade de que os que moram nos bairros mais centrais não precisem de carro para as suas necessidades cotidianas. Além disso, o metrô e os trens elétricos de Paris contemplam não só o centro da cidade, mas também o subúrbio. Todavia, quero fazer uma crítica em relação à mobilidade no meu país: a predileção dos franceses pelos automóveis. Quando se ligou o centro ao subúrbio, paralelamente se mudou a rede ferroviária. Todas as pequenas linhas do interior do país foram substituídas por trens de grande velocidade, o que desembocou na eliminação de várias linhas que eram bastante funcionais. Assim, pode-se ir facilmente de Paris a Marselha em três horas, mas se alguém quer se transladar a uma cidade entre Lyon e Marselha, não pode fazê-lo de trem; esse é o resultado de uma modificação da rede do transporte coletivo que se baseou na multiplicação do automóvel. Há também transformações sintomáticas como, por exemplo, os correios, que não funcionam tão bem como antigamente. Essas mudanças afetam

também as casas que estão localizadas longe da rede de transporte. Nesse sentido, não se pode viver no interior da França sem carro, enquanto que, na região parisiense, as pessoas pagam um alto preço por usarem o transporte coletivo: podem ficar até 4 horas e meia locomovendo-se nesse transporte. Enfim, o que se fez com as cidades no que concerne aos automóveis foi uma *burrice*, visto que agora a administração pública tenta resolver os problemas construindo bondes, ou fomentando meios diversos, como, por exemplo, a bicicleta.

P. Em que grau estão vinculadas a mobilidade e a cultura? Além disso, qual é o seu parecer a respeito de Brasília?

R. No desenvolvimento histórico da mobilidade, podem-se observar fases no que diz respeito ao poder de compra das pessoas. Primeiramente, as pessoas caminhavam, depois passaram a utilizar as bicicletas, as quais foram substituídas pelas motocicletas, chegando à fase do automóvel e do transporte coletivo; sendo todos esses avanços proporcionados pelo aumento de renda que as pessoas paulatinamente obtinham. Em certos lugares, tinha-se conseguido organizar a modernização da circulação, mantendo sistemas compatíveis e articuláveis, como na China e Vietnã. Há vinte anos, as pessoas utilizavam bicicletas no Vietnã. Atualmente, elas usufruem das motocicletas e, quando começarem a conduzir carros, a circulação sustentável acabará. Eis o exemplo de Bangkok. Em minha opinião, a mobilidade é algo muito cultural. Não se pode exportar qualquer tipo de sistema de transporte para qualquer lugar. A mobilidade é a maneira que, a partir da sua idiossincrasia, as pessoas têm para se locomover. Nem a mobilidade nem o transporte são idênticos nas culturas.

Não posso deixar de criticar a cidade de Brasília. A sua concepção foi, no meu parecer, catastrófica, nefasta, esquizofrênica e aberrante. Brasília é uma área que caminha em direção da paralisação total. É extremamente anormal uma cidade que privilegia o automóvel frente ao pedestre. Porém, ainda consigo ver soluções para o problema: substituir as vias normais por vias ferroviárias seria uma delas. Cidades como Brasília devem passar por um processo de retificação urgente. As pessoas que vivem nelas devem resistir a esse tipo de progresso desordenado; caso contrário, não haveria necessidade de contar com arquitetos e urbanistas dedicados que procurem soluções em consonância com as demandas da população.