

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

MALDITA RUA

Robert Moses Pechman (IPPUR/UFRJ)

Eliana Kuster (IPPUR/UFRJ)

Maldita Rua

A rua. A cidade! Tal rua, qual cidade. Rua maldita, cidade maldita. Os séculos escorreram sobre a rua, ela foi tornada cenário, ela foi saneada e higienizada e expurgada de homens e práticas perigosas. A rua foi enquadrada pelas posturas, foi retificada, foi reformada pela ciência urbanística e teve sua morte precocemente decretada pelos modernistas. A rua, lugar da vida pública e fábrica da vida urbana. Tal rua, qual cidade! A rua exprime a cidade, a cidade se experimenta na rua. Mas da rua queremos muito mais que sua mineralidade, ir mais além de sua funcionalidade de ser o lugar dos fluxos. Da rua vamos analisar sua alma, aquilo que dá identidade à cidade, aquilo que se revela de seu caráter público. Da rua, queremos então, saber como ali se esculpe a urbanidade, o seu vivido, sua febre, seu delírio. A rua, analisada, pois, como a possibilidade da cidade, arena do inesperado, possibilidade do encontro, reconhecimento do outro, acolhimento da diferença.

MALDITA RUA

A cidade é uma paisagem que vale apreciar - malditamente necessária se você vive nela.

Claes Oldenburg

STR. A raiz.

Sternere, Street, Strada, Strasse. Ride, Rode, Rue, Rua.

“O século XIX criou a rua”, assinala a curadora do Musée D’Orsay de Paris, Chantal Georgel, no seu livro “La rue” (GEORGEL, 1986, p.5). Embora existisse desde sempre, desde que a primeira cidade foi criada, a rua jamais terá o papel que alcança no século XIX de lugar da multidão, ou seja, o de palco do espetáculo urbano. Na Idade Média, por exemplo, segundo Lewis Mumford (MUMFORD, 1961, p.66), a rua ocupava no planejamento da cidade um lugar bem diferente do que teve posteriormente como espaço da cena urbana. Era a praça do mercado, situada junto à igreja, que atraía e acolhia o ir e vir das pessoas. Na primitiva cidade medieval as ruas eram antes linhas de comunicação que vias de transportes, pois que estreitas e cheias de volteios, muitas vezes terminavam em muros ou becos sem saída¹. No entanto elas só irão perder sua insignificância séculos adiante, diante do fenômeno moderno da circulação: de mercadorias, de tráfego, de pessoas.

Se toda cultura tem seu drama característico, como sugere Mumford (MUMFORD, 1961, p. 70), onde certos ritos e cerimônias são encenados, o da cidade medieval remete para a cena religiosa, onde a igreja é ao mesmo tempo o palco e o cenário de toda dramatização. Podia ser que esse palco se derramasse pelas ruas da cidade - as procissões - mas a igreja era sempre a estação final, seja da travessia dos homens pecadores pela cidade, seja da passagem de Cristo pela Terra.

Chegamos ao Renascimento, e, com ele, toda a renovação do panorama cultural e artístico, bem como do conceito sobre as cidades. A Igreja Católica continua a ser a força motriz da cena urbana, mas já divide o seu mundo de misticismo com um racionalismo que principia a se fazer presente, através das obras de Brunelleschi, da ampliação do mundo conhecido com as descobertas dos navegadores espanhóis e portugueses, das invenções de Leonardo da Vinci. A perspectiva é desenvolvida como um ramo do conhecimento, e a aplicação de leis de proporção geométrica torna-se presente em várias áreas: na pintura, na

escultura, na arquitetura e no desenho das cidades. De acordo com Benévolo, “*o novo método de projeção estabelecido no início do século XV se aplica teoricamente a todo gênero de objetos, desde os artefatos menores à cidade ou ao território*” (BENÉVOLO, 2005, p.425). Deste período, o que fica como forte imagem do espaço urbano são as tentativas de representação da “cidade ideal”, com desenho fortemente geometrizado e perspectivado. O racionalismo do traçado e a estética da volumetria urbana passaram a ser valores buscados para o ordenamento da cidade. Em uma manifestação disso, o pintor Rafael Sanzio foi incumbido pelo Papa Leão X de definir a fisionomia urbana de Roma, tornando-se o superintendente de suas ruas. Tratava-se, não de ordenar fluxos ou usos, mas de buscar uma cidade que se ressaltasse através de sua estética, atingindo assim o papel pretendido pela Igreja para Roma, de ser a mais bela cidade do mundo cristão. Ou seja, a intenção era utilizar-se do espaço urbano como espelho para a grandiosidade do mundo do catolicismo, em um momento crucial para isto, a Reforma Protestante iniciada por Martim Lutero. A falta de necessidade da criação de novas cidades, porém, fez com que esse espaço urbano proporcional e ordenado existisse mais na teoria que na prática, e a cidade e suas ruas permaneceram com sua forma ainda ligadas ao universo medieval.

Antes que essa via de comunicação medieval se tornasse uma rua moderna ela fêz-se avenida nas mãos dos arquitetos barrocos que fizeram da cidade o lugar do poder monárquico. A avenida, analisa Mumford (MUMFORD, 1961, p. 105), foi o símbolo mais importante e o fato capital na cidade barroca. Ali pela primeira vez toda a “desordem” do mundo produzida por misticismos, mitologias, bruxarias e pelo pensamento tido como mágico, ou seja, visto como não-racional, se eclipsou diante da visão cartesiana que - agora na prática - procurava eliminar o mágico e o sagrado e criar um universo racional, “sem qualidades”, que escapasse aos erros dos sentidos. Ora é a partir do sujeito cartesiano, que se opõe à desordem do conhecimento, que a visão cartesiana de ordenação do espaço se impõe e é efetivamente implementada, levando à gênese do espaço abstrato e à geometrização das cidades (PECHMAN, 1994, p. 74).

Mas se a avenida acolhia o novo movimento do tráfego em rodas ela também facilitava o movimento e a evolução das tropas: “*a linha de marcha ininterrupta contribui muito para a demonstração de força e um regimento que assim se movimenta dá a impressão que irromperá através da muralha sem perder o passo*” (MUMFORD, 1961, p. 107). A avenida não deixava de ser, fundamentalmente, um jogo de cena, uma estética cortesã.

Com o desenvolvimento dessa larga avenida,

...a dissociação entre as classes superiores e inferiores toma forma na própria cidade. Os ricos conduzem (suas carruagens ou montarias), os pobres caminham... os ricos olham, os pobres admiram. A parada cotidiana dos poderosos torna-se um dos dramas capitais da cidade barroca. (MUMFORD, 1961, p. 108)

No entanto a avenida barroca não exprime ainda a cidade, que se ofusca diante do brilho dos salões da corte. A rua existe, mas ainda não tem densidade urbana suficiente para ser uma metonímia da cidade. Por isso mesmo ela é deixada àqueles que nada possuem, nem nada dominam (FARGE, 1992, p. 20). Ainda que ela “*junte os lamentos e gritos de todos que vão por ela vendendo ervas, leite, frutas, alho, farinha, peixe, água e miles de outras coisas necessárias...*” (FARGE, 1992, p. 17), ainda que ela seja barulhenta e mesmo infernal, ainda assim, só em finais do século XVIII e, fundamentalmente, no século XIX, a rua se torna um dos quadros essenciais da vida urbana.

É com o excepcional crescimento urbano, devido ao aumento das populações tangidas do campo pelo avanço do capitalismo na Europa, que as cidades experimentarão toda a radicalidade do que seja a vida urbana. Em outros termos, trata-se da reconfiguração da cidade, ou seja, sua ruptura com o que ela fôra no passado e sua atualização, no sentido de abrigar as novas forças dominantes. Mas não se trata só da cidade ser o lugar dessa nova potência – econômica, científica, tecnológica, cultural, social, política - mas de sua capacidade de compor com ela, a cidade fazendo par com essa dinâmica, potencializando a própria dinâmica capitalista.

Tal cidade, qual rua! É dessa cidade que deixa de ser o lugar de consumo da corte, é dessa rua que deixa de ser um simples caminho de comunicação ou uma portentosa avenida para o desfile de tropas e carruagens, que iremos tratar.

Não nos debruçaremos, entretanto, sobre a rua em sua materialidade ou função, não se trata de esquadrihar a rua no plano das técnicas urbanísticas, na questão dos fluxos ou quanto ao seu papel na dinâmica econômica da cidade. Não, da rua queremos o seu vivido, sua febre, seu delírio, sua alegrias, sua dor, sua ternura, sua violência, a moral e a imoralidade. Da rua queremos a alma, aquilo que dá identidade à cidade, aquilo que a faz o microcosmo da cidade, o cerne de seu ser: a sua dimensão pública. Então a rua para além de sua mineralidade, para além de sua funcionalidade, se nos revela na sua *publicidade*. Desse ponto de vista, a rua, portanto, é a possibilidade da cidade, é a reafirmação da cidade no seu sentido mais amplo:

lugar do acontecimento, arena do inesperado, possibilidade do encontro, reconhecimento do outro, acolhimento da diferença.

A rua das multidões

Uma das mais agudas visões da rua é aquela da rua das multidões do século XIX que nos é dada por Stella Bresciani no seu livro “Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza”. Segundo ela:

A multidão, sua presença nas ruas de Londres e Paris no século XIX, foi considerada pelos contemporâneos como um acontecimento inquietante. Milhares de pessoas deslocando-se para o desempenho do ato cotidiano da vida nas grandes cidades compõem um espetáculo que, na época, incitou ao fascínio e ao terror. (BRESCIANI, 1982, p. 11)

Um jornal popular intitulado *Le flâneur lavallois* de 1848 confirma a apreciação da rua das multidões formulada por Bresciani:

Quando o sol é pleno e plena a liberdade, eu amo deixar minha modesta pocilga e baixar à rua e me misturar de longe aos grupos, que como eu, tem muito tempo a perder e nada ganhar... Eu me permito o prazer inocente e barato de percorrer flanando os diversos bairros da cidade. Observador curioso eu deslizo despercebido por todos os lugares onde a multidão se concentra, onde as paixões se agitam, onde os sentimentos se exaltam. (GEORGEL, 1986, p. 11)

A casa, a rua, as multidões, as paixões! Esses são, talvez, os grandes temas do século, pois que nos trazem a oposição entre o privado e o público, a massa em seu fluir e fruir pela cidade, suas paixões que inundam as ruas insuflando-lhes uma alma: a alma do povo, o espectro da política.

A rua é do povo, a rua é da massa, a rua é da multidão. É a rua do trabalho, a rua da viração da sobrevivência, a rua dos encontros, a rua do protesto, da manifestação, da insurreição. É a rua da política, a rua da vida pública. A rua espaço público se transformando em esfera pública.

Se na Inglaterra, sugere Stella Bresciani (BRESCIANI, 1982), a rua suscita a “questão social”, na França é a “questão da política” que desponta. Tratava-se, portanto, de experimentar a rua em toda a sua potencialidade. E a literatura soube bem fazê-lo. Veja-se o excerto desse poema se referindo a Londres em meados do século XIX:

A cidade fervilha. A via pública,
Onde pululam temas e discursos,
Zumbe indistinta. Os filhos da discórdia
Descem o riacho dos prazeres falsos,

Rumo à destruição. (RAYMOND, 1990, p. 200)

A via pública é tomada pela discussão, a política ganha foro no espaço público, a discórdia ameaça a ordem pública. O medo de politização da cidade vem da rua propiciadora da “arruaça”:

Após sacolejar sobre as ruas de uma cidade industrial, cenário de arruaças e reuniões de sindicatos, a diligência o levaria, em dez minutos, a uma região rural, onde a proximidade só se percebia nas vantagens de ter à mão um mercado para trigo, queijo e feno, e onde os homens com polpudas contas bancárias costumavam dizer que “nunca se metiam em política” (RAYMOND, 1990, p. 226)

Ninguém melhor do que Engels, que mesmo não se propondo a fazer literatura, em seu “A situação da classe operária na Inglaterra em 1844”, deixou compungida impressão sobre a rua:

O próprio burburinho das ruas tem algo de repulsivo, algo contra o qual a natureza humana se rebela. As centenas de milhares de pessoas de todas as classes e condições que passam umas pelas outras na multidão, não serão todas elas seres humanos com as mesmas qualidades potenciais, e com o mesmo interesse em ser felizes? (RAYMOND, 1990, p. 292)

A catástrofe social das grandes cidades do século XIX aponta para as ruas miseráveis ladeadas de baiúcas e cortiços:

As leis sociais parecem feitas para manter
Uns no luxo outros sem ter o que comer;
Tuas orgulhosas mansões e templos veneráveis
Estão sitiadas por cortiços miseráveis[...]
As ruas à noite afrontam os céus tolerantes
Com blasfêmias, pecados, crimes revoltantes. (RAYMOND, 1990, p. 320)

A rua apresenta-se sob o signo do vício e do perigo. É preciso conter a ameaça que vem daí: a peste, as epidemias, as doenças, as contaminações, a prostituição, a sexualidade, a mendicância, a desordem, a incivilidade, a violência, a revolta, a insurreição e... a revolução. Representada como herdeira da rua medieval (suja, estreita, curva, escura, mal pavimentada, escura e úmida), a rua passa a ser tematizada pelas autoridades como sendo o maior empecilho à modernização das cidades, como expressão máxima da anti-cidade:

As gerações anteriores legaram às nossas uma missão difícil: a transformação completa das cidades que eles construíram na ignorância ou na incúria de todos os princípios da salubridade pública. Ruas mal traçadas, construções irregulares, estabelecimentos mal direcionados... pavimentação incompleta, sistemas de distribuição e escoamento de águas defeituosos: estes são os vícios da maior parte das cidades antigas. (ALLIEZ, 1988, p. 21)

Era preciso romper com a “*mentalidade excremental*” fruto de uma “*economia pútrida*” (ALLIEZ, 1988) que fazia a riqueza das cidades medievais, peroravam médicos,

higienistas, engenheiros, autoridades públicas, a imprensa e os bem-pensantes de todas as cores. Mas essa ruptura só seria possível com a destruição de certas práticas da vida pública e a imposição de uma nova lógica de se viver na cidade, pautada pela linha reta e seu caudal de conseqüências.

Duas experiências radicais - Paris e Viena – ensaiariam o controle da rua e sua transformação em Boulevard. Viena com a Ringstrasse que constituiu um anel em torno da área nobre da cidade, dificultando o acesso do fluxo de pedestres oriundos dos bairros operários em torno da área central. E Paris, com as reformas urbanas conduzidas, a partir de 1853, pelo prefeito Haussmann que se dedicou a embelezar e reurbanizar a cidade. Segundo o próprio prefeito, “*tratava-se do eventrement da velha Paris, do bairro dos motins (arruaças), das barricadas [que seria cruzado] por uma larga avenida central, atravessando de ponta a ponta esse labirinto de ruas quase impraticável...*” (GEORGEL, 1986, p. 20) Era “*Paris cortada a golpes de sabre, as veias abertas... atravessada por admiráveis vias estratégicas, que colocam os fortes (militares) no coração dos velhos quarteirões*” constatava Emile Zola no seu romance “La Curée”. (GEORGEL, 1986, p. 24)

Destruída a Paris medieval, estendido o *boulevard* onde antes a “canalha” das ruas apascentava seus vícios, Paris se torna uma espécie de capital do mundo urbano com a reinvenção e resignificação da rua na forma do *boulevard*. Os artistas não ficaram alheios à renovação imposta à cidade. Victor Hugo experimentou a destruição das ruas medievais e a imposição do *boulevard* com um lamento: “*A velha hidra Lutécia (antigo nome de Paris) está morta, não mais ruas anárquicas correndo em liberdade, teimosas... Alinhamento é a palavra de ordem atual...*” (GEORGEL, 1986, p. 28). Balzac, o pródigo autor da “Comédia Humana” não ficou alheio às transformações da cidade e escreveu “*Histoire et physiologie des boulevards de Paris*” onde se desfaz em amores pelo novo espaço onde desfilarão seus personagens:

Toda capital tem seu poema onde ela se exprime, onde ela se resume, onde ela é mais particularmente ela mesma. Os boulevards são hoje em dia para Paris aquilo que foi o grande canal para Veneza, aquilo que é a Conscia del Servi em Milão, o Corso em Roma, a Perspectiva em Petersburgo... Lá está a liberdade da inteligência, lá está a vida! Uma vida extravagante e fecunda, uma vida comunicativa, uma vida quente..., uma vida alegre, uma vida de contrastes. (GEORGEL, 1986, p. 74)

O *boulevard* exprime Paris, e Paris exprime a modernidade urbana no plano mundial. No 2º Império o *boulevard* ganha cada vez mais importância, é o “*lugar do dinheiro, da frivolidade, do jogo, do acaso, o lugar da perversidade, do vício e do luxo em exagero. Nesse*

sentido se opõe à rua, à qual a imaginação coletiva associa, logo, de maneira mítica, povo, pobreza e revolta”. (GEORGEL, 1986, p. 11)

A criação do *boulevard* desata uma verdadeira disputa pela cidade. A disputa entre o ***boulevard*** e a ***rua*** funciona como uma metáfora da luta de classes. A rua não freqüenta o *boulevard*, o *boulevard* não se atreve a passar pelas ruas. Não é por menos, assinala Chantal George, “*que o revolucionário Jules Vallès, que consagra à rua um autêntico culto, tenha querido, em 1867, chamar seu jornal La Rue, para melhor se opor, ao Boulevard, jornal criado por Carjat, fotógrafo de celebridades*”. (GEORGEL, 1986, p. 11) O *boulevard* traduz o poder da elite, a rua exprime a força popular. A rua passa a ser vista como um resquício do mau passado da cidade e o *boulevard* representado como um “*espelho da modernidade, uma espécie de alegoria triunfante da civilização urbana do século XIX*”. (GEORGEL, 1986, pp. 74, 75)

Essa dualidade pode ser claramente reconhecida através de uma breve comparação entre algumas cenas urbanas registradas por artistas desse período. Alguns panoramas, como os do gravurista Charles Meryon (figura 1), claramente estão buscando representar a antiga rua: estreita, suja, com toda a sua multiplicidade e mistura de classes de uma Paris ainda anterior às obras de modernização, percebemos em Meryon quase uma nostalgia antecipada, com suas gravuras tentando fixar as cenas que brevemente iriam desaparecer sob a avalanche de transformações que aconteceriam na cidade.

Os pintores impressionistas buscam o extremo oposto: ressaltar a modernidade. Fascinados com esta nova cidade, de amplos espaços e novos *boulevards*, encontramos artistas como Gustave Caillebotte, que, na tela *Jovem na janela* (figura 2), de 1876, parte de um interior doméstico e o contrapõe ao espaço urbano, claramente mostrando que - embora ainda esteja resguardado em sua sala - o protagonista da tela logo ganhará as grandes avenidas. Temos aqui o retrato da transição que Benjamin define como sendo a essência do ‘ser coletivo’. Esse seria simbolizado pelo ‘flanêur’, personagem criado pelo poeta Charles Baudelaire: um homem que substitui todos os símbolos de sua vida burguesa privada por ícones da vida pública das ruas. Diz Benjamin, que esse ser coletivo:

... entre os muros dos prédios, vive, experimenta, reconhece e inventa tanto quanto os indivíduos ao abrigo de suas quatro paredes. Para esse ser coletivo, as tabuletas das firmas, brilhantes e esmaltadas, constituem decoração mural tão boa ou melhor que o quadro a óleo no salão do burguês; os muros com ‘défense d’afficher’ são sua escrivaninha, as bancas de jornal, suas

bibliotecas, as caixas de correspondência, seus bronzes, os bancos, seus móveis do quarto de dormir, e o terraço do café, a sacada de onde observa o ambiente. (BENJAMIN, 1989, p. 194)

Se Caillebotte nos mostra um jovem ainda receoso / desejoso dessa nova rua, na tela de Camille Pissarro, *Praça do teatro francês*, de 1898, já o vemos entremeadado à multidão. Ele vai ao teatro, anda de charrete, caminha na praça. E o pintor está lá, para retratar essa rua, sua cotidianidade na cidade, transformando-a em um de seus principais temas, buscando novos ângulos que dêem conta de retratá-la em suas grandiosas perspectivas e mostrem o espetáculo de sua numerosa multidão ganhando os amplos espaços da Paris remodelada. Esta nova cidade orgulha-se de suas novas praças, de seus largos *boulevares*, de sua crescente multidão e quer transformá-los em símbolos de uma modernidade que esteja indissolivelmente ligada à sua imagem.

Mais o *boulevard* foi se transformando numa metonímia da cidade, da modernidade, da civilização, da urbanidade e do progresso, mais a rua se tornou assunto de polícia. Conter a rua! Enquadrar a rua! Controlar seus excessos, limitar sua sociabilidade são questões que atravessaram o século XIX e se derramaram pelo século XX.

Morte da rua

“A cidade se esmigalha, a cidade já não pode subsistir, a cidade já não mais convém. A cidade está velha demais”. (CORBUSIER, 1976, p. 9) Com esta declaração, feita em 1929, Le Corbusier exprime, no início do livro “Urbanismo”, o pensamento racionalista a respeito da cidade, e, conseqüentemente, da rua.

As ruas tomadas pela multidão do século XIX não têm espaço no perfil que o modernismo planeja para a nova cidade, cuja prioridade é a circulação dos automóveis. Dentro dos objetivos traçados por este novo ordenamento, a setorização que dividia o espaço urbano entre residências, trabalho, lazer e circulação visava eliminar a mistura de atividades que o caracterizava até então, eliminando também a grande quantidade de pessoas que transitavam a pé nas ruas. Qual a maneira mais eficiente de atingir esse objetivo senão eliminando a própria rua? Segundo Lamas, *“é contra a morfologia da cidade tradicional que a urbanística moderna assenta as suas baterias e trava um combate sistemático. Nessa batalha, o quarteirão e a rua serão alvos principais, na medida em que constituem a sua expressão essencial”*(LAMAS, 2004, p. 346). Não só Le Corbusier já havia dado o brado inicial, ao pregar: *“Precisamos matar a rua!”* (BERMAN, 1986, p. 162); como outros autores

que vieram depois dele, e nele se inspiraram, confirmaram esse ponto de vista. Sigfried Giedeon explicita com ênfase esta postura na conclusão de “Tempo, espaço e arquitetura”, que se tornou um dos principais livros a ditar os rumos da arquitetura funcionalista: “*Não há mais lugar para a rua urbana, com tráfego pesado correndo entre fileiras de casas; não se pode permitir que isto persista*”.(GIDEON, 1978, p. 823)

A rua é, então, substituída pela rodovia, que se oferece à passagem do trânsito, não das pessoas. Esta mudança tornou-se uma das principais características da cidade modernista - pensada para otimização de espaços e fluxos, e não para abrigar a diversidade de seus usuários. Segundo a crítica de Lamas, “*a aplicação exaustiva destes postulados conduziria à ‘cidade funcionalista’, com as funções bem arrumadas em lugares próprios, sem sobreposições - o contrário da cidade tradicional, com a mistura e promiscuidade funcional.*” (LAMAS, 2004, p. 345)

Mas quem melhor soube traduzir para a realidade do espaço urbano esse extermínio da rua não foi um teórico. Foi o homem responsável por profundas mudanças em uma das principais cidades norte-americanas: Robert Moses. Entre as décadas de 30 e 60, a paisagem de Nova York foi remodelada pelas mãos de Moses, que atravessou bairros inteiros com suas *highways* e pontes, destruiu vizinhanças e, efetivamente, contribuiu para a ‘morte da rua’ mais do que qualquer outro planejador conhecido, tornando-se o símbolo máximo de modernização para a cidade. Não compartilhar de sua visão transformadora assemelhava-se a andar na contramão da evolução. Segundo Marshall Berman :

Opor-se às suas pontes, seus túneis, vias expressas, projetos habitacionais, barragens hidrelétricas, estádios, centros culturais era (ou assim parecia) opor-se ao progresso, à história, à própria modernidade. [...] No Bronx, graças a Rober Moses, a modernidade do boulevard urbano era condenada como obsoleta e feita em pedaços pela modernidade da rodovia interestadual. (BERMAN, 1986, pp. 297,298)

De forma semelhante aos argumentos utilizados por Haussmann para sustentar as reformas na Paris do Segundo Império, Moses defendia suas intervenções radicais através de violentas metáforas. Bradava: “*Quando você atua em uma metrópole super edificada, você tem que abrir caminho a golpes de cutelo*”(BERMAN, 1986, p. 278). Amparado por uma forte campanha da indústria automobilística norte-americana, este homem que - paradoxalmente - nunca dirigiu um automóvel, mobilizou uma quantidade enorme de recursos públicos que lhe permitiram brandir decididamente o seu cutelo e rasgar o tecido urbano. Como se esse não tivesse história, não tivesse vida e, portanto, fosse insensível, abrindo

gigantescas vias expressas, dividindo bairros e modificando radicalmente setores inteiros da malha urbana. Suas intervenções sangraram a cidade justamente onde ela tradicionalmente sempre foi mais castigada: nos bairros das classes mais baixas, compostos por negros e imigrantes judeus e latinos. A esta parcela da população não foi permitido ter voz ativa nos rumos que o seu próprio espaço tomaria.

Ironicamente, a rua, aquela que foi a grande geradora da modernidade do século anterior, através de seu caráter democrático que abrigava as diferenças e gestava o progresso, é esvaziada desse papel, ‘despolitizada’, passando a representar o extremo oposto: a desordem, a sujeira, o perigo e, principalmente, um passado que se deseja deixar o máximo possível para trás. Ora, a cidade é formada pelo conjunto traçado por suas ruas, uma vez que estas tornam-se ultrapassadas e são descartadas nesse processo que se pressupõe ‘indolor’, o conjunto inteiro torna-se obsoleto. À medida em que a nova realidade superurbana formada pelo conjunto de vias de tráfego rápido tomava corpo na paisagem, foi se tornando claro que a cidade - a partir dessa nova imagem - forçosamente teria que passar por readequações ou ser totalmente descartada no formato que possuía até então.

As representações da rua que encontramos nesse momento retratam claramente essa perda de poder e de identidade do espaço urbano. Seja através de cenas nas quais todos os transeuntes nos parecem semelhantes, igualados através de suas faces angulosas e impessoais, como na tela *A rua* (1913) do expressionista alemão Ernst Ludwig Kirchner, ou em paisagens urbanas como as do pintor italiano Giorgio de Chirico em *Mistério e melancolia de uma rua*, (figura 3) do mesmo ano. Nesta última, desde o título, a sensação de desesperança toma conta do espectador da tela, que se depara com uma cidade construída em uma perspectiva conflituosa e onde as poucas figuras humanas que ocupam a rua são apenas sombras alongadas, também igualadas em sua pouca substância. A criança brinca, alheia ao que pode haver de ameaçador na próxima esquina. As duas cenas não se assemelham. A de Kirchner procura forçar a colocação de várias pessoas na tela, manipulando a proporção entre os personagens, o que nos dá a desconfortável sensação de que todos estão se ‘espremendo’ - os braços e pernas muitos juntos, os rostos de perfil, as silhuetas alongadas - para conseguirem o seu lugar na rua. Já a de Giorgio de Chirico mostra o oposto: a rua esvaziada, mas nem por isso mais amigável. Ao contrário, esse espaço que ‘sobra’ na cena nos parece ainda mais ameaçador que a multidão impessoal.

Se avançarmos um pouco mais no tempo, podemos encontrar em outras cenas as conseqüências da aplicação dos preceitos modernistas na cidade. Charles Sheeler (figura 4) nos mostra, através de sua irônica *Paisagem clássica* (1931), o contraponto que a cidade racionalista apresenta à pintura romântica de paisagens. Quase como um John Constable do século XX, o pintor constrói uma paisagem que alça ao *status* de ‘clássica’, ao representar uma cena composta prioritariamente por linhas retas que se traduzem em trilhos, fábricas, chaminés e... fumaça, muita fumaça. Já o alemão George Grosz nos mostra o outro lado do funcionalismo na cidade: o seu subproduto. Ao contrapor, em 1930, na sua *Cena de rua em Berlim* (figura 5), o velho pedinte em primeiro plano e o casal bem vestido logo atrás, o pintor está, na verdade, lançando um questionamento: o que fazer com essas pessoas a quem a cidade se recusa a acolher? O que fazer com esses cidadãos que, não obstante o apelo da publicidade - exposta exaustivamente na tela - não podem consumir? Essas pessoas não moram, não trabalham, não se divertem. O único espaço que lhes resta, dentro das categorias definidas pelos funcionalistas é o espaço de circulação, ou seja, a rua! É isso que Grosz nos diz com sua tela que - apesar dos mais de setenta anos em que foi concebida - continua estranhamente atual.

Todas essas obras, de uma forma ou outra, estão representando uma transição. Na medida em que nos mostram o espaço da rua sendo colocado em xeque, também nos mostram a cidade em um processo de transformação. Junto com a morte da rua, portanto, assiste-se também a morte da cidade e de seu ethos, e sua modificação rumo a outra dinâmica: “*por obra de uma dialética fatídica, como a cidade e a rodovia não se coadunam, a cidade deve sair.*” (BERMAN, 1986, p. 291)

Urbano, demasiado urbano

À medida em que avançava o processo de enfraquecimento da rua na cena da modernidade, uma dinâmica curiosamente inversa começava a ser colocada em curso: alguns arquitetos, artistas, músicos, escritores e urbanistas começaram a se ressentir desse esgarçamento, percebendo que, se a rua está esvaziada de seu papel como aglutinadora de culturas e realidades diversas, o ambiente propício à gestação de novas idéias, novas correntes artísticas e inovações culturais encontra-se comprometido. Ou seja, a urbanística que se opôs à forma tradicional da cidade, substituindo-a pelo ‘urbano’ - aquele espaço em que tudo está fortemente setorizado e ordenado - entra em crise, exatamente pela exacerbação desse aspecto funcional. E, sugere Lamas, “*crise a todos os níveis - programática, funcional e morfológica,*

gerando a perda da fé dos arquitetos e do público no urbanismo e numa cidade sem espaços identificáveis e significantes, com tudo funcionalmente resolvido, mas insatisfatório”(LAMAS, 2004, p. 382).

Alguns segmentos principiam então, um movimento de resgate dos valores ligados ao ambiente urbano formado pela sua diversidade. Marshall Berman nos traduz esse momento ao afirmar : *“Uma das tarefas cruciais para os modernistas dos anos 60 era enfrentar o mundo da via expressa; outra era mostrar que este não constituía o único mundo possível, que havia outras e melhores direções para as quais o espírito moderno podia se voltar.”* (BERMAN, 1986, p. 297)

Não por acaso, a partir dos anos sessenta, época em que essas vozes dissonantes à visão funcionalista sobre o urbano principiam a se fazer ouvir, também há uma retomada de manifestações culturais que têm as ruas como tema, de forma semelhante ao que foi feito pela pintura impressionista no século anterior. A novidade agora, é que começam a existir expressões de arte que utilizam-se das ruas como o local que acolherá o seu desempenho. Ou seja, o espaço urbano, além de ser tematizado por algumas manifestações artísticas, também passa a ser utilizado como seu palco, muitas vezes abrigando obras que são criadas objetivando apresentar a cidade em seus múltiplos aspectos e que buscam um diálogo e uma interação com ela, estando abertas até mesmo para incluir em sua execução a intervenção dos agentes atuantes nesse espaço. A cidade, nesse caso, desempenha dois papéis: é o objeto da arte - aquele que é o tema da obra, em quem, ou para quem, a ação é executada -, mas também é o sujeito - aquele que participa ativamente do desenrolar da ação artística.

São vários os exemplos dessas novas expressões de arte: o *grafitti*, a *street dance*, as *performances* urbanas, as intervenções comportamentais realizadas nas ruas, a *land art*. Os artistas buscam libertar-se do confinamento das galerias e da planificação da pintura, rumo a outras formas de criação. Mas buscam mais que isso: querem dialogar com um público maior, não acostumado a freqüentar os ambientes tradicionalmente seletos por onde a arte transita. Procuram assim, propiciar o desempenho de um dos mais tradicionais papéis da manifestação artística: a interpretação da realidade circundante e a tradução das suas cristalizações e modificações, facilitando a assimilação dessa realidade pela maioria das pessoas.

Uma das características deste período, destacada por Otilia Arantes (ARANTES, 2001), é a ampliação das classes profissionais que tem algo a dizer sobre a cidade e a vida das ruas. Se no Movimento Moderno os discursos urbanos partiam quase que exclusivamente de arquitetos, a partir da segunda metade do século XX, temos uma diversificação de profissões que estão pensando sobre quais os valores devem ser priorizados em uma cidade. Não por acaso, um dos livros mais influentes deste período sobre o assunto não foi escrito por um arquiteto, mas por uma jornalista: a norte-americana Jane Jacobs. Com *Morte e vida das grandes cidades norte-americanas*, Jacobs inaugura uma nova percepção sobre o urbano, apoiando-se, principalmente, em sua análise do espaço e da dinâmica de uma rua. Em uma visão absolutamente singular, o texto de Jacobs mostra a rotina diária que se desenrola na rua em que mora, e que engloba as diversas categorias que compõe o ambiente de um bairro residencial: os estudantes indo para a escola, os comerciantes abrindo seus estabelecimentos, os moradores saindo para o trabalho. Através desses personagens, que apropriam-se da rua em horários diferentes e com finalidades várias, Jacobs mostra que a diversidade da rua é sua característica primordial, aquela que lhe confere vida e que não pode ser descartada sem que se incorra em uma perda crucial para toda a dinâmica da cidade.

Esta revalorização da rua e de suas características múltiplas encontrou uma forte representação na Bienal de Veneza, em 1980, onde uma das principais obras apresentadas era... uma rua! A *Strada Novissima* mostrava uma via cenográfica composta por uma sucessão de fachadas que reproduziam edifícios com características históricas, misturando materiais e estilos de diversas épocas. Era uma total mudança de rumos se contraposta àquela arquitetura não historicista do modernismo, e despertou muitas críticas, especialmente por ter sido considerada um forte manifesto favorável ao pós-modernismo. Mas a *Strada Novissima* representava, acima de tudo, uma defesa da volta daquelas características diversificadas vitais para a riqueza cultural da cidade e da rua.

Podemos, como já dissemos, de forma bastante simplificada, dividir as manifestações de arte que buscam uma ligação com o espaço urbano nesse momento em duas vertentes principais: aquelas que acontecem apresentando a rua como tema e as que se desenvolvem tendo a rua como palco. Nas duas categorias, porém, um ponto em comum: o espaço urbano tornou-se demasiado complexo para ser simbolizado em sua totalidade por uma obra de arte. A cidade, então, não é mais pensada como um todo, mas sim como uma colagem de fragmentos em constante mutação. Tal como em um caleidoscópio, onde cada um que o

manipula verá um determinado desenho, a cidade apresenta-se de forma diferenciada para cada artista que encara sua face. As expressões artísticas concentram-se em um aspecto da urbe, seja para criticá-lo, questioná-lo, ou tão somente apresentá-lo.

Na primeira categoria, a das obras que buscam tecer um comentário sobre a cidade, encontramos nomes como o da portuguesa Maria Helena Vieira da Silva. Em uma tela de 1950, intitulada *Xeque-mate* (figura 6), a pintora nos mostra a cidade como um jogo, com suas ruas que derramaram-se para fora dos limites previamente delimitados pelo tabuleiro. Não é por acaso que as peças do xadrez assemelham-se à prédios e as divisões do tabuleiro, à lotes ou quarteirões urbanos divididos pelas suas ruas. De forma semelhante às cidades que buscaram organizar o seu crescimento através da construção de um anel viário circundante, como o *Ringstrasse* de Viena, o tabuleiro de Vieira da Silva só consegue conter a porção central de sua ‘cidade’. O resto escapa-lhe ao controle, perdendo seu traçado retilíneo, deixando de ser um ‘tabuleiro de xadrez’ ordenado para tomar outras formas, dimensões e proporções. A tela acaba, mas a pintura continua indefinidamente para além dela... exatamente como a cidade, que é, então, colocada em ‘xeque-mate’.

Abordando outro aspecto do espaço urbano, o da rua esgarçada em seus significados, encontramos Richard Estes (figura 7), com *Gordon’s gim* (1968). Aqui vemos a rua esvaziada de pessoas e transformada em um enorme out-door, vivaz e multicolorido, porém sem perspectiva ou profundidade, cuja função seria a de abrigar o consumo e os estímulos a mais consumo. A pintura, de um realismo fotográfico, não nos deixa supor nada, tudo está claramente colocado, exposto, com uma clareza que beira à falta de significado. Esta clareza, paradoxalmente, é a verdadeira profundidade da tela, ao traduzir uma cidade onde faltam subterfúgios, subentendidos, becos, sombras. A cidade se embriaga de gim, mostrando quais são as suas prioridades, e diz: ‘*care about you and your car...*’

A rua que já foi plena de significado e foi ‘cortada a cutelo’ pelas intervenções racionalistas é apresentada por Alexander Petrov em *Casa junto aos trilhos* (figura 8), de 1981. Petrov nos mostra o que resta depois que o urbanismo funcionalista passou e a poeira levantada por ele assentou. A velha senhora à janela contempla o que deveria ser uma paisagem antes que os trilhos a atropelassem. Apenas pressentimos a grande estrutura de concreto à sua frente, através do reflexo no vidro, mas podemos ver pela sua expressão toda a desilusão contida, seja na cena... seja na rua.

Em outro aspecto, o das obras que tomam as ruas como seu palco, podemos encontrar manifestações artísticas absolutamente diversas. Um exemplo são os painéis luminosos da artista norte-americana Jenny Holzer (figura 9). Estes instigam os passantes com afirmações peremptórias que buscam alçá-los de sua indiferença cotidiana, convidando-os a experimentar um posicionamento em relação às colocações expostas. Temos ainda as gigantescas esculturas de Richard Serra. Os enormes monolitos ou anteparos metálicos apresentam-se na paisagem urbana com a solidez de seu material que aos poucos oxida-se, constituindo-se numa forte representação da passagem do tempo e do processo de envelhecimento de tudo e todos na cidade. Serra também nos fala do paradoxo desse elemento tão sólido e imutável apresentar-se com formas e dimensões diferentes a cada momento, através de sua sombra, que transmuta-se em outros desenhos no piso, dependendo da hora do dia. As esculturas de Serra quebram a 'aura' que envolve uma obra artística e prestam-se à intervenções dos agentes atuantes nesse espaço, através de mensagens grafitadas ou colagem de cartazes. É precisamente nesse momento que passam a fazer parte da vida da rua. Podemos citar, finalmente, os 'embrulhos' que o artista búlgaro Javacheff Christo e sua mulher, Jeanne-Claude, fazem de ícones urbanos, mudando-lhes a configuração, intervindo na paisagem da cidade e forçando os transeuntes a lhes conferirem uma atenção que já se esgarçara pela vivência cotidiana (figura 10). Seus 'empacotamentos' de prédios, pontes, monumentos, são como alertas na paisagem : seguram o braço dos passantes e lhes pedem que andem mais devagar, que olhem em volta, que prestem atenção na rua. Afinal, ela pode não permanecer ali por muito tempo...

A rua maldita

Se a rua moderna é tematizada a partir do horror ao desperdício e temor ao acontecimento inesperado que pode fazer eclipsar o sistema de redes tão fundamental ao desempenho do sistema urbano, como tematizar a rua atual, do que chamam cidade global? Se for verdade o que afirma Françoise Choay (MONGIN, 2003, p. 48) que estamos no reino do puramente urbano, então a cidade global não é mais uma cidade como as outras, como historicamente foram as cidades. Ao contrário da cidade com suas múltiplas dimensões, o urbano é talhado para ser um espaço cuja singularidade é de potencializador do sucesso econômico. Aqui a experiência urbana deve desaparecer para dar lugar, não mais ao encontro, mas à conexão. Nessa cidade conectada, já não estamos mais na dicção do espaço público, muito menos da esfera pública. Nem a política, ou seja, a escolha dos destinos da cidade e do cidadão é mais um problema, muito menos uma questão. Em nome da eficiência econômica a

política é considerada um entrave, o social é visto como perdulário e arcaico (JANINE, 2000, p. 21) e o espaço público tende a se reduzir às áreas de lazer e aos espaços comerciais (MONGIN, 2003, p. 50). A cidade, que sempre acolheu a negociação e o conflito, que sempre experimentou o **afrentamento**, agora vive uma cultura do **evitamento**. (GAUCHET, 2002, p. 230) Nesse sentido a identidade do indivíduo não se constitui mais a partir da cidadania. O vínculo social passa a aparecer aos indivíduos, liberado de toda sua carga de responsabilidade. A inscrição social do sujeito cede lugar a um narcisismo, que passa a ser o novo modo de ser da cidade e na cidade. A cidade deixa de ser referência e fazer sentido diante das novas formas de subjetivação. Nesse mundo de fluxos e redes, nesse mundo de apagamento da cidade (ou seria de abandono da cidade pela elite, - deixada com todos os seus problemas aos mais pobres?) o que parece estar surgindo é algo que Olivier Mongin chamou de “après-ville”, ou seja, um mundo onde a vida pública não é mais o componente que dá sustento à experiência urbana. (MONGIN, 2003, p. 36) Para nós que viemos da tradição da pólis, que se desdobrou na política e na politesse, fundamentos da civilização ocidental, que sabor teria essa pós-cidade? Que qualidades ela apresentaria? E suas ruas, de que relações seriam feitas, que encontros poderiam proporcionar, que experiências poderiam evocar? Ainda que fossem malditas, poderíamos, todavia, chamá-las de ruas?



figura 1 - Charles Meryon - Rue des toiles a bourges - 1853



figura 2 - Gustave Caillebotte - Jovem na janela - 1876



figura 3 - Giorgio De Chirico - Mistério e melancolia de uma rua - 1913



figura 4 - Charles Sheeler - Paisagem Clássica - 1931



figura 5 - George Grosz - Cena de rua em Berlim - 1930

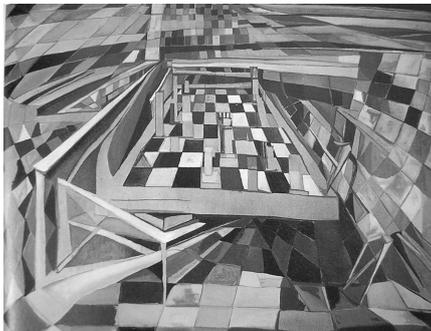


figura 6 - Vieira da Silva - Xequete mate - 1950



figura 7 - Richard Estes - Gordon's gin - 1968



figura 9 - Jenny Holzer - Truisms (série)

Referências bibliográficas

- ALLIEZ, Eric et alii: **Contratempo. Algumas metamorfoses do capital**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988
- ARANTES, Otília. **Urbanismo em fim de linha**. São Paulo: EDUSP, 2001.
- BENÉVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- BENJAMIM, Walter. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.
- BERMAN, Marshall - **Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 1986
- BRESCIANI, Stella. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1982.
- FARGE, Arlette. **Vivre dans la rue à Paris au XVIII siècle**. Paris: Ed. Galimard, 1992, 2^o ed.
- GAUCHET, Marcel. **La démocratie contre elle-même**. Paris: Ed. Gallimard, 2002.
- GEORGEL, Chantal. **La rue**. Paris : Editions Hazan, 1986.
- GIDEON, Sigfried. **Espaço, tiempo y arquitectura**. Madrid: Dossat, 1978.
- JANINE, Renato. **A sociedade contra o social**. São Paulo: Cia. das Letras, 2000
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.
- LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. Belo Horizonte, Ed.Itatiaia, 1961
- PAQUOT, Thierry et alii. **De la ville et du citadin**. Lille : Ed. Parenthèses, 2003
- PECHMAN, Robert. **Olhares sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.
- RAYMOND, Williams. **O campo e a cidade na historia e na literatura**. São Paulo: Cia. das Letras, 1990