

# OPÚSCULO 6

— Pequenas Construções Literárias sobre Arquitectura —

*Luis Urbano*

---

DUPLI\_CIDADE E A  
FLÂNERIE CONTEMPORÂNEA



## DUPLI\_\_CIDADE E A FLÂNERIE CONTEMPORÂNEA

A personagem literária do *flâneur* foi caracterizada por Baudelaire, no livro *O pintor da vida moderna*,<sup>1</sup> como um vagabundo aristocrata que deambula pela paisagem urbana, um espectador apaixonado que encontra lugar no coração da multidão, cercado no fluxo e refluxo do movimento, isto é, na própria contingência da modernidade. O *flâneur* não tem motivação aparente, não carrega o peso da erudição nem da memória do passado, não tem direcção nem objectivo. O seu propósito é uma rendição passiva ao fluxo aleatório e surpreendente das ruas. A multidão é o seu território, a sua profissão é misturar-se com a multidão. Para o perfeito *flâneur*, um observador apaixonado, torna-se uma imensa fonte de prazer viver entre a mole humana, estar longe mas sentir-se em casa em qualquer lado, ver o mundo, habitar o seu centro e ainda assim permanecer escondido. O estado de espírito peculiar do *flâneur*, do moderno vagabundo, é a solidão. A massa em seu redor serve para acentuar este isolamento, permite-lhe o contacto humano, que o inspira, mas não interrompe o seu percurso solitário.

Para Baudelaire, a cidade é o lugar onde podemos vaguear no anonimato, onde os encontros casuais com estranhos não implicam qualquer consequência, onde o lado mais escondido da humanidade encontra lugar na rua. A cidade do *flâneur* é a Paris de meados do século XIX; a Paris das ruas sinuosas onde facilmente alguém se perdia; a Paris que começava a ser transformada pelos grandes *boulevards* do barão Haussmann. É uma cidade, como são todas as cidades modernas, em transição: os candeeiros de gás convertem-se à electricidade, as ruas



—Charles Baudelaire (1821–1867) por Nadar—

enchem-se de trabalhadores fabris ao fim do dia, novos monumentos são construídos e novas avenidas cortam a vida dos *quartier*.

Walter Benjamin, em *Paris, capital do século XIX*,<sup>2</sup> reflecte sobre o modo como a cidade da modernidade se faz de memórias do passado mas também de crenças optimistas no futuro. As imagens espaciais da cidade ganham em Benjamin uma centralidade ímpar para a compreensão da sociedade moderna. Na sua duplicidade, estas imagens tornam a cidade um espectáculo e Benjamin *antevê no ambiente citadino o desejo colectivo de se suprimir e transfigurar a imperfeição do produto social, bem como as deficiências do sistema social de produção*.<sup>3</sup> As galerias de Paris (os antepassados dos nossos centros comerciais), os panoramas (os antepassados dos cinemas que agora apenas sobrevivem nos centros comerciais), as exposições universais, o deambular pelas ruas e o novo urbanismo são, todos eles, *representações culturais, expressões fragmentares da nova dialéctica do olhar urbano. Esse olhar é um meio e um método de aceder e reconhecer a cidade-labirinto que é a expressão cultural da cidade moderna*.<sup>4</sup> Os situacionistas, mais tarde, propuseram também uma cidade associada à ideia de labirinto, como espaço de liberdade, e uma arquitectura possibilitadora da individualidade. Estabeleceram a hipótese de uma cartografia da imaginação, que seguiria os passos do

*flâneur*, aqui entendido mais abrangentemente como o urbanita, onde as referências afetivas e emocionais, ligadas necessariamente à experiência do cotidiano, levariam a mapas alternativos.

Esta ideia de viagem, na sua versão mais simplificada, a que podemos chamar percurso, é essencial para compreender o espaço urbano. Sem a introdução das múltiplas dimensões que o tempo permite, a percepção do espaço ficaria limitada a uma visão fixa, como acontece, por exemplo, numa pintura ou numa fotografia. Sendo assim, é fundamental pisar o passeio, percorrê-lo, descobrir as suas múltiplas dimensões, perceber como uma mesma cidade pode ser moldada por diferentes contingências: as diferentes luzes ao longo do dia, os estados de alma que transportamos, as memórias que um determinado espaço evoca. No limite, um espaço nunca é totalmente apreendido, já que a sua percepção está condicionada e dependente do momento em que é percorrido. A ideia de que a experiência urbana, tal como a arquitetónica, implica não só a presença física, mas também o movimento, explica o fascínio dos arquitectos pelo mito do viajante. O arquitecto é (ou deve ser) aquele que coleciona mais espaços, mais visões, mais experiências. Será o arquitecto de hoje, enredado no cosmopolitismo dos universos locais, nas pequenas tramas da escala global, nos excessos das tecnologias da informação, um *flâneur*?

O *flâneur* de Benjamin, ele próprio uma apropriação da imagem metafórica com que Baudelaire ilustra a personalidade descomprometida e, em simultâneo, o intérprete perspicaz da modernidade, personifica a duplicidade da cidade moderna. *Produto híbrido, resultado do cruzamento das modernas multidões urbanas com a lógica do consumo de massas, o flâneur alimenta-se e disfarça-se de umas e de outra. Da sua anónima e diletante versatilidade, o flâneur retira uma capacidade muito particular para «ver» a modernidade e devolver dela e das suas múltiplas representações e redes de significação, uma imagem fiel porque, paradoxalmente, translúcida, e consistente, porque volátil e transitória.*<sup>5</sup>

A que correspondem, hoje, os *boulevards* haussmanianos? Onde estão, nas nossas cidades, os espaços correspondentes às galerias? Faz sentido, hoje, a *flânerie*? Uma das características do *flâneur* do século XIX, perder-se na multidão urbana sem perder a sua própria identidade, nunca fez tanto sentido como na cidade dispersa de hoje. A lógica do consumo de massas, de que falava Benjamin, atingiu o paroxismo nas grandes superfícies comerciais que servem de referência à cidade, em



—Boulevards contemporâneos—

que a própria organização do espaço, já não numa elegante arquitetura de ferro e vidro, se submeteu aos mais puros objectivos consumistas. Aos *boulevards*, que apesar de serem uma expressão de violência fizeram uma nova cidade, opõem-se na cidade contemporânea os eixos exclusivamente viários, *sucessivamente mais largos, a invadirem a cidade, a esquizofrenia dos túneis, dos viadutos e das passagens desniveladas, dos cruzamentos apartados, a mono funcionalidade gerada pela suposta inevitabilidade de uma utilização exclusivamente privada do automóvel.*<sup>6</sup> À escala urbana, o flâneur contemporâneo segue o fluxo da multidão do centro para a periferia e da periferia para o centro, através desses grandes eixos rodoviários, que acedem a velhas e novas centralidades. Fixemo-nos nesta oposição entre o centro e a periferia.

Para compreender as alterações que deram origem à emergência da periferia nas cidades contemporâneas, é essencial inseri-las no âmbito mais geral das profundas alterações do sistema mundial nas últimas décadas. A partir da Segunda Guerra Mundial, particularmente a partir dos anos 60, assistimos a um processo de internacionalização do capital e a um modelo de circulação de bens, pessoas e riqueza distinto do modelo de ordem mundial que vigorou até aos anos 50, modelo esse baseado numa distinção entre produção e capital financeiro. No



— Infraestrutura urbana —

modelo transnacional, duas realidades são agora distintas: o capital autonomizou-se da produção e a lógica puramente espacial acabou. As economias periféricas estão ligadas às economias centrais e estas são destino de economias subdesenvolvidas. As ligações entre 1.º e 3.º mundo romperam-se. As economias transnacionalizaram-se e são simultaneamente centro e periferia. É esta lógica global que a cidade mimetiza.

A acompanhar estas alterações no sistema capitalista está o fluxo de pessoas das margens para o centro. Este modelo de deslocação da população já não é puramente internacional entre comunidades, tal como era identificado na modernidade, mas corresponde à instauração de um espaço transnacional. As formações transnacionais são aquelas onde o lugar de origem e o lugar actual são sublimados e onde as pessoas têm adesões e lealdades simultâneas a sociedades diferentes. Neste contexto, o que existe são imagens de outros lugares num mesmo lugar; há uma combinação de imagens socio-espaciais contraditórias; uma indistinção entre realidade e representação; uma ausência de autenticidade. Os espaços sociais são dominados por outros espaços, numa transplantação de imagens, ou melhor, numa circunstância em que imagem é mais forte que o original. Sigmund Freud, em *Civilization and its Discontents*,<sup>7</sup> considerou que a cidade de Roma



—Casa da Música in *Content*, Rem koolhaas, *op. cit.*, p. 306–307—



servia como uma boa analogia para a mente humana, já que tal como a mente, possui em simultâneo referências a tempos e realidades distintas. A cidade para Freud era como um teatro de memória, em que o palimpsesto da arquitectura, com as diferentes *layers* a submergir, era uma forma de visualizar a simultaneidade de conhecimento que acumulamos na memória. E todas as cidades têm esta tendência para se tornarem palimpsestos, até a mais ordenada e estéril nova cidade. O fluxo da existência humana, e o seu impacto político e tecnológico no espaço, ocorre numa multiplicidade de tal forma incontável que a cidade nunca é coerente, nunca está completa, a sua ordem nunca é respeitada. Pelo contrário, é constantemente confrontada com um conjunto de transformações contraditórias.

Nestas condições, o lugar da comunidade espalha-se por territórios fracturados, locais de circulação de capital, trabalho e comunicação numa combinação de imagens em que é difícil delimitar uma identidade. Há antes uma vivência de múltiplas comunidades imaginadas. Se podemos entender as grandes cidades como «centros», a que afluí um grande número de pessoas das «margens», é noutra «margem», a periferia da cidade, que elas se vão fixar, não deixando de viver intensamente o centro. O que está comprometido é a simplicidade da divisão da cidade em espaços centrais e marginais. As margens passaram a habitar o coração do centro e o centro passou a ocupar as margens. Em termos espaciais, esta combinação de contrários resulta numa periferialização, isto é, o espaço urbano aparece com características que estamos habituados a relacionar com as margens. Esta não é uma expressão de decadência ou ruptura mas uma expressão da não coincidência entre espaço e sociedade.

A dualidade centro/periferia está no âmago do debate em torno da arquitectura e da cidade contemporânea. A nova espacialidade, onde se misturam modos de vida diversos e diferentes noções de espaço é uma manifesta característica da cidade, a que hoje se chama genérica, onde se corre o perigo da estetização asséptica da ideia de periferia. Veja-se a fotografia que Rem Koolhaas escolheu para ilustrar a Casa da Música, num dos seus recentes panfletos,<sup>8</sup> com uma típica ilha portuense a ocupar o primeiro plano da imagem. Mais importante que esse fascínio distante, distanciado, que a periferia pode exercer sobre nós, é perceber que as suas fronteiras se tornaram difusas. O centro envelhece e desertifica-se de noite, os arrabaldes densificam-se e florescem. Se as



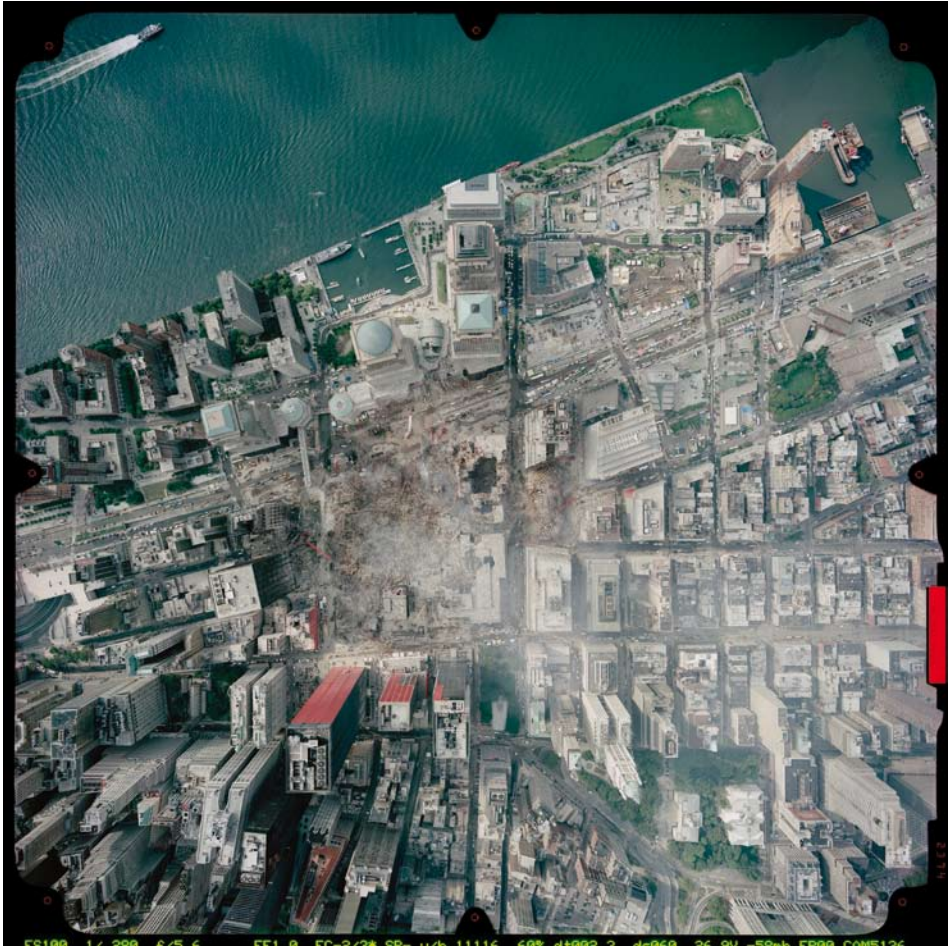
—Praça de alimentação do Via Catarina, Porto—

escolas do centro começam a fechar por falta de população estudantil, as das margens atingiram o limite da sua capacidade. O comércio tradicional prolonga a sua lenta agonia no coração da cidade, esperando pela sombra dos cada vez menos ilimitados fundos europeus ou das contrapartidas dos grandes grupos económicos, ao mesmo tempo que as associações de comerciantes demonizam as grandes superfícies, que deslocalizaram o centro para a periferia. Infelizmente, todos sabemos que são a Fnac e o Corte Inglês, na famosa teoria da lojas-âncora directamente importada das mesmas grandes superfícies, que vão salvar as baixas das nossas cidades. A lógica do automóvel desfigura o centro, com os silos automóveis ao alto, com janelas verdes, e os parques de estacionamento ao baixo, com relvados em cima. As avenidas são transformadas em auto-estradas e os túneis cortam subterraneamente praças, com estátuas de marqueses confusos, sem saber para onde olhar. A mesma lógica do automóvel consolida a periferia, através das grandes infra-estruturas rodoviárias, por onde acedemos, directamente e sem tocar, ao último dos maiores shoppings da Europa. São esses fenómenos, que associávamos à *suburbia*, que estão, para o bem ou para o mal, a revitalizar a cidade.



— Vazio urbano no Porto —

O arquitecto, que desde sempre respondeu aos anseios da sociedade para que projecta, também utilizou a arquitectura como arma crítica dessa mesma sociedade, numa espécie de antevisão das mudanças que se aproximam ou, se quisermos ir mais longe, provocando, através de algumas das suas propostas, alterações na sociedade. Mas o tempo do proselitismo arquitectónico que ia salvar o mundo já lá vai e projectar a cidade na contemporaneidade levanta novas questões. Se muitas vezes a participação dos cidadãos, nas questões que dizem directamente respeito ao desenho da cidade, é fundamental, noutras, rapidamente se deixa enredar em lógicas demagógicas e manipulações políticas. A consciência urbana dos cidadãos é mais exigente mas, ao mesmo tempo, é acompanhada por uma recusa daquilo que estávamos habituados a associar à condição urbana. O desejo de uma certa provincialidade mítica, de que a «casa na aldeia» é paradigma, é simultâneo com a exigência de viver numa cidade idealizada, e que, por isso mesmo, não existe. Estes desejos de ruralidade até nem são novos, desde as «cidades-jardim» que há um reconhecimento de uma transformação radical da natureza e das funções da cidade, que num certo sentido implicam o seu fim enquanto entidade aglutinadora e espaço homogéneo. Neste sentido, o caso em torno da construção nas franjas do Par-



— Military EC-3 Recon, Ground Zero, New York, 23/11/2001, NOAA —

que da Cidade do Porto foi paradigmático. Se a polémica negociação e permuta de terrenos era criticável, já a utilização do argumento do «betão» estava claramente enraizada em preconceitos e argumentos demagógicos. A cidade é feita de contrastes e um parque urbano não é uma representação bucólica da natureza inviolada. A arquitectura é, por princípio, uma agressão à natureza e um parque urbano, no seu desenho, é tão artificial como qualquer torre de 30 andares.

Na verdade, valores como o individualismo (e não a individualidade), a segurança (quando não a paranóia securitária) ou as exigências de mobilidade individual começam a sobrepor-se aos valores urbanos do espaço público e colectivo. São os mesmos que exigem essa cidade paranóica que choram por mais espaços verdes, menos poluição e menos betão, não se apercebendo que uma coisa é consequência da outra. O legítimo usufruto do espaço privado tornou-se hegemónico, deixando vazios de sentido muitos dos espaços públicos que estávamos acostumados a considerar como tal. Por outro lado, esta lógica do espaço privado e privatizado explodiu de escala e invadiu tanto o centro como a periferia. *Os discursos individualistas não reconhecem as cidades como um território solidário de trocas entre os homens, o território por excelência da imprevisibilidade e da maravilha da diversidade. Da diversidade dos horários, dos desejos, das combinações, dos arranjos e dos encontros.*<sup>9</sup>

Se quisermos, houve uma dispersão dos espaços públicos para novas localizações que os arquitectos, na sua proverbial resistência à mudança, recusam reconhecer como legítima. A verdade é que já no século XIX o lugar arquétipo da *flânerie* eram as *arcades* parisienses, ainda assim insuperavelmente mais sedutoras que os actuais contentores comerciais com que se teima em fazer cidade. No limite é uma questão de projecto — de arquitectura e de cidade. Fossem os novos «fóruns» decentes e honradas obras de arquitectura, procurando ligações à rede urbana que não passassem exclusivamente pelo automóvel e muita desta retórica anti-consumista desapareceria. Não fossem as suas arquitecturas paternalistas e idiotas, até os arquitectos, os únicos que o não o fazem, os defenderiam como casos de estudo. Mas a dinâmica da cidade é imparável e os espaços urbanos em torno das grandes superfícies comerciais começam a superar o pecado original da urbanidade perdida.

Esta recusa daquilo que é urbano, do que a cidade implica, que passa pelo colectivo, pela artificialidade, pela densidade, pela diversidade, pelo movimento, tem como consequência um isolacionismo e um

securitarismo, que M. Night Shyamalan tornou fábula em *The Village*.<sup>10</sup> O filme fala sobre a recusa da civilização urbana, a recusa de assumir os riscos que ela representa, o medo do *Outro* que definitivamente se instalou na civilização ocidental após os ataques de 11 de Setembro. É curioso como os terroristas de Bin Laden escolheram o mesmo alvo dos arautos da retórica anti-urbana: a torre em ferro e betão, densa, artificial, insustentável. Um não-lugar—de todos mas com que ninguém se identifica pessoalmente, com uma grande mobilidade no uso, repleto de movimento de dia mas que se esvazia de noite—deu origem a um lugar de identificação de um país e de uma cultura. E isso acontece em torno do vazio e não do construído. O gigantesco buraco que substituiu a verticalidade, e que resultou da subtracção da matéria de que era feita uma civilização, tornou-se num espaço sagrado de visita e de encontro, mas também da mais feroz especulação imobiliária, juntando num mesmo lugar os anseios e os desejos da cidade em que vivemos.

Este texto é baseado num trabalho apresentado para avaliação na disciplina *A Cidade como Projecto*, leccionada pelo Prof. Arq. António Bandeirinha no Curso de Estudos Avançados sobre Arquitectura, Território e Memória no Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra no final de 2004.

## NOTAS

- 1 Charles BAUDELAIRE, *O Pintor da Vida Moderna*, Lisboa, Vega, 1993 [1.<sup>a</sup> ed. 1863].
- 2 Walter BENJAMIN, *Paris, capitale du XIXe siècle: le livre des passages*, Paris, Les Éditions du Cerf, 1989. [1.<sup>a</sup> ed. 1939].
- 3 Carlos FORTUNA, ed. *Sociologia, cultura urbana e globalização: ensaios de sociologia*, Oeiras, Celta Editora, 1997.
- 4 *Idem*.
- 5 *Idem*.
- 6 Manuel GRAÇA DIAS in «Da impossibilidade de namorar nos separadores das auto-estradas» in *Expresso*, n.º 1 667, 9 de Outubro de 2004.
- 7 Sigmund FREUD, *Civilization and its Discontents*, London, The Hogarth Press, 1975.
- 8 Rem KOOLHAAS, *Content*, Köln, Taschen, 2004.
- 9 Graça Dias, *op. cit.*
- 10 M. Night SHYAMALAN, *The Village*, EUA, Touchstone Pictures, 2003.

*Não foi possível identificar os autores das imagens não creditadas. Presumiu-se que tais imagens pertencem ao domínio público. Caso reclame a autoria de alguma imagem inadvertidamente não creditada, notifique a DAFNE EDITORA para que se corrija a falta em futuras edições.*

LUIS URBANO (Coimbra, 1972) formou-se no Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra em 1998. É docente da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto desde 1999. Prepara doutoramento sobre a arquitectura dos conventos femininos.

OPÚSCULOS é uma colecção de pequenas obras de autores portugueses onde se dão a conhecer diferentes perspectivas contemporâneas sobre a arquitectura, a sua prática e teorias e o que se pensa e debate em Portugal. Estas pequenas construções literárias sobre arquitectura estão disponíveis em [www.dafne.com.pt](http://www.dafne.com.pt) .