

RICHARD SENNETT

CARNE E PEDRA

Tradução de
MARCOS AARÃO REIS

EDIÇÕES

BestBolso

Individualismo urbano

A Londres de E. M. Forster

A NOVA ROMA

Às vésperas da Primeira Guerra Mundial, passeando por Londres, um homem de negócios norte-americano poderia convencer-se de que seu país nunca deveria ter se rebelado contra a coroa britânica. A cidade exibia na era eduardiana todo o seu esplendor imperial. Construções magníficas, dispostas ao longo de quilômetros, erguiam-se no centro, algumas delas abrigando os amplos gabinetes do governo. A leste, situavam-se os prédios dos bancos, as companhias seguradoras, a Bolsa de Valores e os estabelecimentos comerciais de grande porte. Em Mayfair, Knightsbridge e Hyde Park, do lado oposto, espalhavam-se imponentes mansões e residências da classe média alta, todas decoradas de estuque. Sem dúvida, nos Estados Unidos também existiam lugares magníficos – como a Quinta Avenida, em Nova York, ou a Back Bay, em Boston –, mas Londres tinha as marcas de um alcance global desconhecido desde o Império Romano. Talvez por isso Henry James a tenha chamado de “a Roma moderna”; em tamanho e riqueza, a comparação parecia apropriada. Ao contrário da antiga cidade de Adriano, ou das ilhas de riqueza norte-americanas, na capital imperial moderna, uma interminável malha monumental dava a impressão de estar inteiramente isolada dos vastos cenários de pobreza e miséria social.

Um político francês invejaria a capital da Inglaterra por outras razões. Embora sua culinária a tornasse impensável

como lugar de moradia permanente, ele seria surpreendido pela disciplina política da cidade: a expectativa de deferência das classes dominantes gerava mais inveja do que propriamente conflito, diante das camadas de mais baixa renda. Notável, realmente, era a extraordinária amabilidade com que os trabalhadores ingleses tratavam os forasteiros, em uma veemente negativa da proverbial falta de cortesia de John Bull, que detestava “os de fora”. Além disso, o turista parisiense sentiria o contraste de Londres, que nunca conhecera uma revolução, com as explosões ocorridas em Paris desde 1789, em 1830, 1848, 1871. O jovem Georges Clemenceau, que perambulou pelas ruas dominado por respeito sociológico, vinculou a ordem interna da cidade ao seu destino imperial. Essa inimaginável opulência aplacava os pobres com os butins da conquista, pensou ele.

É óbvio que primeiras impressões sobre lugares tranquilos e povos felizes são enganosas... e freqüentemente preferíveis. De qualquer forma, apesar de falsas, elas nos instruem. Tomemos por exemplo a comparação entre Londres e Roma.

A Roma de Adriano localizava-se no centro de um império cujos imperadores e engenheiros teceram juntos, física e socialmente, por meio de uma grande rede de estradas; a sorte da capital dependia das províncias e vice-versa. A Londres eduardiana mantinha uma relação diferente com a terra. O crescimento urbano acelerado do país, no fim do século XIX, esvaziou o campo, vítima da crise estimulada pelo comércio internacional; as cidades inglesas eram, cada vez mais, alimentadas pelo grão crescido na América, vestidas com a lã da Austrália e com o algodão do Egito e da Índia. Toda essa descontinuidade operou-se em uma única geração. “Até 1871, mais da metade da população vivia em aldeias ou cidades com menos de 20 mil residentes, e apenas um quarto em

idades com, no máximo, 100 mil habitantes”, nota um observador.¹ Quarenta anos depois, quando E. M. Forster escreveu *Howards End* – abordando as contradições entre cidade e campo –, três quartos da população da Inglaterra já eram urbanizados, 25% desse total orbitando a grande Londres, tendo deixado para trás um rastro de campos desolados e aldeias miseráveis. Embora tenha chegado a ser tão grande quanto a Londres do rei Eduardo VII, a Roma do tempo de Adriano precisou de seiscentos anos para crescer tanto.

Durante a segunda metade do século XIX, todas as nações ocidentais foram varridas por transformações geo-econômicas. Em 1850, França, Alemanha e Estados Unidos também eram sociedades predominantemente rurais; um século mais tarde, a urbanização prevalecera, apresentando alto índice de concentração populacional. Berlim e Nova York evoluíram da mesma forma abrupta, ambas submetendo a região rural ao fluxo do comércio internacional. Não é à toa que os cem anos transcorridos entre 1848 e 1945 são chamados de “revolução urbana”.

Todavia, apenas o crescimento das manufaturas e da liberdade de mercado – previstos por Adam Smith – não explica essa mudança urbana tão rápida. A maioria das grandes fábricas não se fixavam em Londres, Nova York, Paris ou Berlim – o preço dos terrenos subira demais –, nem o livre comércio tinha lugar nelas. Nessas cidades situavam-se governos, bancos e empresas monopolistas, controladoras de bens e serviços em escala nacional e mundial. Embora alguns centros tenham se beneficiado com o êxodo rural, ou com emigrações provocadas por perseguições políticas e religiosas, nas grandes metrópoles isso não influenciou de forma decisiva. Na verdade, era muito maior o número de jovens independentes que chegavam por sua livre e espontânea vontade, *entrepreneurs* de suas próprias vidas, sem se intimi-

darem com a falta de capital ou de trabalho. Assim como a maior parte das mudanças sociais repentinas, a “revolução urbana” era um fato sobredeterminado – vivenciado quase que de maneira inconsciente. Londres parecia ser o exemplo típico desse processo, que nem de longe se prenunciava como um desastre inevitável.

Por outro lado – e nisso reside um segundo contraste –, Roma serviu como modelo para todo o Império; durante o grande avanço de urbanização, Londres cada vez mais divergia de outras cidades inglesas, sobretudo do norte e de Midlands, como Manchester e Birmingham. Clemenceau imaginou a cidade inglesa como um lugar de estabilidade, de pessoas fixadas segundo a lei do mais forte, devido ao progresso da manufatura; sua ilusão seria mais verossímil nos centros industriais, ocupados com moinhos, fábricas e estaleiros, do que em Londres, cuja economia misturava atividades portuárias, oficinas, indústria pesada, finanças e administração imperial, além de vasto comércio de supérfluos e artigos de luxo. Por isso, o crítico Raymond Williams disse que em Londres “as relações sociais (...) eram mais complexas e confusas”.² Em *Howards End*, Forster escreve de modo semelhante, afirmando que “gasta-se e recupera-se o dinheiro, assim como as reputações são ganhas e perdidas, e a cidade, emblemática de suas vidas, levanta-se e cai, num fluxo ininterrupto”.³

Uma comparação mecânica poderia sugerir ao visitante impressionado pela grandeza de Londres que, tal como em Roma, o governo firme tinha a população na mão. Todas as administrações desejavam o mesmo. Após os levantes da Comuna, em 1871, as autoridades de Paris tinham criado um governo municipal centralizado e eficiente; depois da falência da Boss Tweed, em Nova York, os reformadores tentavam forjar instrumentos similares de controle cívico racional.

No entanto, diferentemente de Nova York ou de Paris, Londres carecia de uma estrutura de governo central. Até 1888, a cidade não dispunha de prefeitura, “apenas o Metropolitan Board of Works, uma grande quantidade de pequenos vicariatos, paróquias e 48 comitês de guardiões”.⁴ As reformas apresentadas naquele ano mantiveram a centralização comparativamente frágil. Ainda assim, a ausência de autoridade política superior não significava falta de controle. O poder era exercido pelos proprietários de terra, donos de grandes áreas na cidade.

Desde a construção das primeiras praças Bloomsbury, no século XVIII, os urbanistas não pararam mais de demolir habitações pobres e lojas humildes para erguer casas destinadas à classe média ou aos ricos. A propriedade privada e hereditária do solo possibilitou que essas mudanças fossem feitas com rapidez e pouca interferência pública. A “renovação” urbana empurrou a pobreza, concentrando-a em lugares mais distantes. Em 1885, a Royal Commission on the Housing of the Working Classes observou:

A destruição dos ninhos de abutres [favelas em ruínas] traz grande benefício sanitário e social, mas nenhum tipo de habitação popular tem sido construído em seu lugar (...). A consequência de tal procedimento é que a população sem teto cresce, dispersando-se pelas ruas e pátios próximos às demolições (...) quando surgem as novas residências, pouco se faz para aliviar essa pressão.⁵

Esse deslocamento prosseguiu ao longo do século XIX, impelindo as classes menos favorecidas para leste da City, sul do Tâmis e norte de Regent's Park. No centro, alguns bolsões de miséria permaneceram escondidos pelo estuque. Antes de Paris e de forma mais organizada que em

Nova York, Londres alocou classes homogêneas em espaços separados.

As suas grandes fortunas espelhavam a mesma distribuição de renda existente em toda a Inglaterra, no País de Gales e na Escócia. Em 1910, 10% da população detinham 90% da riqueza nacional, sendo que 1% das famílias mais ricas apropriava-se de 70%. Essas relações não haviam mudado muito desde 1806, quando aos 10% mais ricos cabiam 85% dos valores da produção; 65% em mãos de 1% de magnatas. Alguns latifundiários empobreceram, cedendo lugar a “capitães” da indústria e do comércio, no topo da pirâmide social. Em contrapartida, metade da população ficava com apenas 3% de toda a riqueza nacional, praticamente impossibilitada de subir na vida.⁶ Clemenceau errou: os espólios da conquista não tinham sido repartidos com a massa do povo.

Nessas circunstâncias, em que poderia estar fundamentada a ordem pública? De fato, aos olhos dos próprios habitantes da cidade, e apesar de alguns distúrbios ocasionais, era impressionante que o desenvolvimento capitalista nunca tenha sido contestado por uma revolução. A estabilidade não podia ser explicada pela indiferença que os ingleses dispensavam a essa história de classes. Embora sem considerá-las, ou aos conflitos que provocavam “uma prerrogativa inglesa”, como diz o crítico Alfred Kazin, os ingleses eram mais sensíveis a essa idéia de que norte-americanos e alemães. Kazin menciona uma observação feita por George Orwell, em 1937: “Não importa para onde você se volte, essas malditas diferenças de classe estão diante de nós, como um muro de pedra. Ou, talvez, (...) como as paredes de vidro de um aquário.”⁷

Concomitantemente, outros fatores pareciam afastar essa grande cidade, tão desigual, da revolução aberta. O urbanista Walter Benjamin chamou Paris de “a capital do

século XIX”, baseado em sua cultura exemplar. Londres também poderia ser reputada assim, por seu individualismo exemplar. Alexis de Tocqueville, no segundo volume de *Democracy in America* [Democracia na América, tradução livre] disse que essa foi a Idade do Individualismo. O auto-respeito pode ser um aspecto positivo dessa doutrina, mas Tocqueville tomou-a por um ângulo melancólico, atribuindo-lhe uma espécie de solidão cívica. Ele escreve: “Cada pessoa age como se fosse estranha à sorte dos demais (...). Nas transações que estabelece, mistura-se aos seus concidadãos, mas não os vê; toca-os, mas não os sente; existe apenas em si mesmo e somente para si mesmo. Assim, sua mente guarda um senso familiar, não um senso social.”⁸

Tocqueville pensou que isso poderia assegurar uma determinada ordem – a coexistência de pessoas voltadas para dentro de si tolerando-se umas às outras por mútua indiferença. Mas, no espaço urbano, o individualismo assumia um sentido particular. As cidades planejadas do século XIX pretendiam tanto facilitar a livre circulação das multidões quanto desencorajar os movimentos de grupos organizados. Corpos individuais que transitam pela cidade tornam-se cada vez mais desligados dos lugares em que se movem e das pessoas com quem convivem nesses espaços, desvalorizando-os por meio da locomoção e perdendo a noção de destino compartilhado.

O triunfo do individualismo também estava nas cogitações do romancista E. M. Forster, em 1910, quando escreveu *Howards End*, livro cuja epígrafe maravilhosa – “Juntar, apenas...” – clama por uma ordem tão social quanto psicológica. O romance de Forster se passa em uma comunidade coesa justamente porque seus habitantes não mantêm relações pessoais; vidas isoladas e mutuamente indiferentes garantem um equilíbrio social infeliz.

O autor faz uma reflexão sobre a transformação extraordinariamente rápida de Londres durante a revolução urbana; como para muitos outros de seu tempo, Forster julgava que a *velocidade* era o fato mais importante da vida moderna. O aparecimento do automóvel sintetizava todas as mudanças, e *Howards End* está repleto de anátemas contra essa nova máquina. A influência do pensamento de Tocqueville fica evidente quando Forster refere-se à Londres eduardiana como uma cidade morta, embora pulsando no ritmo de transformações frenéticas. Se Londres é um lugar de “raiva e telegramas”, diz ele, também possui cenários de “estúpida monotonia”. O que Forster procura evocar é essa apatia dos sentidos, presente, mesmo que oculta, na conduta cotidiana tipicamente urbana – invisível ao turista –, a mesma insensibilidade existente entre os ricos e os que estão na moda e nas massas empobrecidas em meio ao vazio fluxo da vida. Juntos, individualismo e velocidade amortecem o corpo moderno; não permitem que ele se vincule.

Tudo isso está expresso em *Howards End*, a partir da vibrante história que envolve uma criança ilegítima, uma herança obstaculizada e um assassinato. Virginia Woolf, pouco entusiasmada com o romance, comentou que Forster atrai mais como crítico social do que como artista literário. “É como se nos batessem no ombro”, diz ela; “temos que notar isso, ou dar-nos conta daquilo.”⁹ De fato, *Howards End* sacode o leitor com fatos cataclísmicos que alteram o destino das pessoas, permitindo ao autor retornar para considerá-los com calma. Em geral, o intelectual romancista paga um preço artístico por pensar muito, mas esse romance termina com um raciocínio surpreendente e provocativo: o corpo individual pode recuperar a sensibilidade ao sentir-se deslocado ou em dificuldade. “Juntar, apenas...” só está ao alcance de pessoas conscientes dos

obstáculos que impedem seus movimentos livres, rápidos e individuais. Em uma cultura viva, a resistência é uma experiência positiva.

Neste capítulo, devemos olhar mais de perto o desenvolvimento da sociedade moderna que motivou o libelo do novelista contra o individualismo urbano – a prática do movimento e da passividade corporais em que ele baseia sua história. Seu desfecho inesperado sugere um novo modo de pensar a cultura urbana.

ARTÉRIAS E VEIAS MODERNAS

O desenho urbano do século XIX tanto promoveu a circulação de grande número de indivíduos quanto incapacitou o movimento de grupos ameaçadores surgidos com a Revolução Francesa. Firmados em seus predecessores iluministas, que concebiam as cidades como artérias e veias, os urbanistas modernos colocaram esse imaginário a serviço de novos usos. Se antes concebia-se o indivíduo estimulado pela multidão agitada, agora ele estaria protegido por ela. Três grandes projetos marcaram essa mudança: a construção de Regent's Park e Regent Street, em Londres, no início do século; a reconstrução das ruas parisienses pelo barão Haussmann, por volta de 1850; e a construção do metrô de Londres, no fim do período. Foram tarefas enormes; nosso interesse limita-se a verificar como elas ensinaram as pessoas a se mover.

Regent's Park

Os parques de Paris e de Londres no século XVIII haviam sido planejados como pulmões da cidade, bem diferentes, portanto, dos jardins-santuários característicos da Idade Média. Eles precisavam ser policiados. Por volta de 1750, as

autoridades parisienses cercaram o parque do rei, nas Tuileries, para afastar o público e proteger as plantas que forneciam oxigênio saudável. As grandes praças urbanas de Londres, cuja construção teve início nessa época, também ganharam sebes semelhantes. O urbanista Bruno Fortier ressalta a analogia simples e direta que se fazia: circulando pelas ruas-artérias, as pessoas passariam pelos parques fechados, respirando seu ar fresco, da mesma forma que o sangue é refrescado pelos pulmões. Segundo Fortier, os urbanistas do século XVIII baseavam-se na premissa médica contemporânea de que, “realmente, nada pode poluir o que é móvel e tem massa”.¹⁰ Regent Street e Regent's Park, no início do século XIX, constituíram-se no maior trabalho de urbanização até então realizado em Londres; o projeto do arquiteto John Nash, assumido pelo futuro rei Jorge IV, obedecia a esses princípios, adaptando-os à maior velocidade com que seus habitantes circulavam.

Criado sobre o velho Marylebone Park, o Regent's Park possui uma extensão enorme. Nash quis que toda a área fosse nivelada e decidiu que seu “pulmão” seria de grama; todas as árvores, inclusive as que podemos ver em torno do Jardim de Rosas da Rainha Mary, foram plantadas posteriormente. Durante a era vitoriana, esse grande e macio tapete a céu aberto não deixou de atrair grupos organizados. Mas Nash prevenira-se contra isso, planejando uma calçada que permitia o movimento rápido, em torno do parque, circundando-o pelo lado de fora da cerca e carregando o trânsito mais pesado para longe. Dickens chegou a comparar esse “cinturão” a uma pista de corridas. Todos os obstáculos que existiam foram demolidos, aplainados ou corrigidos, até mesmo o leito de um canal que corria pelo jardim público, a fim de garantir-se que as carruagens não teriam sua marcha veloz interrompida.

Destinada à velocidade, a Londres de Nash parecia pouco adequada às pessoas. Basta olhar as praças criadas nessa época para perceber como elas negam o fato de a cidade ser um local de residências familiares. Os quarteirões em torno das praças eram construídos com grandes blocos de 15 a 20 casas cada um, para dar a impressão de uma unidade rígida. Os códigos de construção vigentes, especialmente uma lei aprovada em 1774, proibiam quaisquer indicações individuais. Em Bloomsbury, os monótonos quarteirões contrastavam com os espaços abundantemente floridos, áspera demarcação entre o interior e o exterior, o público e o privado.

Embora Regent's Park seja maior do que essas primeiras praças, Nash desenhou as casas de frente para ele com janelas que se abriam para uma vista que passava por cima da corrente urbana, como se ambos os lados fossem similares. E unindo com estuque as fachadas dessas grandes mansões avarandadas, ele praticou o ilusionismo a que os arquitetos estão habituados: umedecido, o revestimento pode ser trabalhado para imitar as grandes pedras dos palácios renascentistas, colunas e ornatos. Tais detalhes imprimiram uma espécie de ritmo contínuo às quadras, além de diferenciá-las socialmente.

O esplendor dos prédios era quase exagerado. Sua imponência ajudava a traçar uma fronteira entre o parque e a malha urbana do lado de fora, pobre, remendada e desordenada. O projeto de Nash empurrou as classes menos favorecidas que viviam ao norte em direção aos distritos de Chalk Farm e Camden Town. O imenso espaço alinhado pelas magníficas moradias, justapostas pelo estuque, e o fluxo dos veículos tornavam Regent's Park pouco acessível; de fato, nos primeiros anos ele permaneceu vazio. O desenho associava o movimento rápido – em cabriolés e carruagens – à redução da densidade.

O tráfego viria do centro, não das imediações, cuja população andava mais a pé. Ao sul, Regent Street dava acesso a Regent's Park. Para criar esse bulevar, Nash depa-rou com inúmeros obstáculos irremovíveis – igrejas, por exemplo – que a avenida teve de contornar. Projetado para suportar forte afluência de pessoas e veículos, o logradouro também tinha imensas quadras de construções uniformes, destinadas ao tráfego de mercadorias. Ao contrário das lojas antigas, em geral situadas em espaços domésticos adaptados, esses centros comerciais ocupavam andares térreos, com arcadas, tetos de vidro e vários estabelecimentos.

Conciliando uma corrente de tráfego pesado e contínuo ao uso exclusivamente mercantil das edificações no nível do solo, Regent Street foi um marco no desenho urbano. As atividades dos lojistas não podiam extrapolar para as ruas laterais, nem para descarregar os estoques, e os pedestres eram obrigados a caminhar em linha reta, como em uma basílica. A rua privativa deu origem a uma distribuição espacial similar à divisão do trabalho, afastando os grandes mercadores dos artífices e outros negociantes, cujos interesses eram diversos, e que trataram de procurar espaços alternativos.

O conjunto de Regent's Park e Regent Street conferiu à locomoção um novo sentido social. Funcionando como um isolante do espaço, e esvaziando-o, o trânsito espalhou os pontos de encontro, praticamente impossibilitando as aglomerações para ouvir um discurso, por exemplo. Ambos privilegiaram o corpo em movimento, evitando os tumultos. John Nash deixou poucos escritos indicativos de suas intenções nesse sentido. Como tantos urbanistas ingleses, ele abominava o tipo de teorização em que Boullée se engajava. A locomoção em uma rua unifuncional foi o primeiro passo necessário na busca das prerrogativas individuais na multidão.

O que Nash realizou em Londres foi uma espécie de prévia daquilo que o imperador Napoleão III propôs ao barão Haussmann, duas gerações depois, em Paris. Todos os que tinham atravessado as revoluções de 1830 e 1848, e que ainda traziam viva na memória a Grande Revolução do tempo de seus avós, sentiam-se preocupados com os movimentos de massa. Se com relação a Nash ainda podemos ter alguma dúvida, quanto aos franceses é certo que eles procuraram deliberadamente assegurar vantagens à liberdade individual de ir e vir para reprimir as desordens.

A idéia de reconstruir Paris em meados do século XIX foi do próprio Napoleão III. Em 1853, “no dia em que Haussmann fez o juramento de serviço como prefeito do Sena”, o historiador David Pinckney escreveu:

Napoleão entregou a ele um mapa de Paris, no qual a urgência dos projetos que tinha em mente estava indicada por quatro cores bem diferentes. Esse mapa, trabalho solitário de Luís Napoleão, tornou-se o plano básico das transformações urbanas nas duas décadas seguintes.¹¹

Com esse guia, Haussmann levou a cabo o maior esquema de redesevolvimento urbano dos tempos modernos, destruindo boa parte da malha medieval e do Renascimento; retas, as novas vias ligavam o centro da cidade aos distritos. No mercado central de Paris ele usou um novo material de construção, o ferro fundido – gritava para Baltard, seu arquiteto: “Ferro! Ferro! Nada senão ferro!”¹² Datam dessa época o edifício da Ópera, a remodelação de diversos parques e a nova e gigantesca rede subterrânea de esgotos.

O mapa de Napoleão III não passava de um rascunho cuidadoso. Haussmann adaptou os princípios lineares usados pelos romanos, valendo-se de compasso e régua para calcular o traçado das ruas; seus assistentes, que ele chamava de “geômetras urbanos”, subiam em altas torres de madeira, especialmente construídas, para avaliar, inclusive, o que deveria ser demolido. Ao norte, estavam situados os bairros operários, locais de oficinas e pequenas fábricas: Haussmann separou e dividiu as comunidades pobres com avenidas largas.

Como no cinturão de Nash em torno de Regent’s Park, o fluxo das carruagens erguia então um muro de veículos em movimento atrás do qual os distritos pobres foram fracionados. Em virtude justamente do temor de Haussmann em relação às multidões rebeladas, as ruas permitiam a passagem de duas carroças militares, uma ao lado da outra; desse modo, a milícia teria plenas condições de reprimir qualquer revolta. Ainda segundo as cercanias de Regent’s Park, havia quadras contínuas de construções com lojas no térreo e apartamentos nos andares de cima – os ricos mais perto da rua, os pobres mais perto do céu. Nos bairros humildes, a reforma restringiu-se à simples maquiagem; “não se podia escapar a determinados padrões de altura e as fachadas tinham de ser conforme o prescrito, mas atrás delas estava-se livre para construir cortiços sem nenhum tipo de ventilação, o que muitos faziam”.¹³

A Paris de Haussmann e seus geômetras dividiu-se em três “redes”. A primeira abrangia o emaranhado de vielas que remontava à antiga cidade medieval; assim, os esforços da reurbanização concentraram-se na região próxima do Sena, retificando o traçado viário e adequando-o às carruagens. A segunda, entre o centro e a periferia, para além das vias chamadas *octroi*, passou a subordinar-se à administração

municipal, tão logo seus acessos foram integrados à malha central. Finalmente, a terceira era a mais amorfa, consistindo das intercessões das principais rotas que davam acesso à cidade e dos elos entre as duas anteriores.

As ruas da primeira rede funcionavam como artérias urbanas, idênticas às que L'Enfant já havia construído em Washington. A relação da forma construída com o corpo em movimento levava em consideração monumentos, igrejas e outras estruturas, sinalizando a marcha de um veículo ou de um indivíduo a pé. Tinham tais características as que ligavam o Palais-Royal, a norte do Louvre, ao novo teatro da Ópera e à rue de Rivoli, unindo essa área à Igreja de Saint-Antoine.

As ruas da segunda rede funcionavam como veias, dirigindo o trânsito na direção do comércio e de estabelecimentos industriais de menor porte, já que não era do interesse de Haussmann encaminhar mais gente pobre para o centro da cidade. Aqui, a natureza das formas construídas importava menos. O boulevard du Centre, atual boulevard de Sébastopol, estende-se da Place du Châtelet até o portão norte de Saint-Denis. Exemplo do controle social encerrado na forma linear, com mais de 30 metros de largura e quase 2 quilômetros de extensão, esse grande canal urbano cortou em duas uma região densamente povoada e pobre, cujas vielas e antigas construções deixaram de ser úteis. Igualmente, nem se cogitou transportar alimentos por essa majestosa avenida até espaços fragmentados, que com ela faziam esquinas às vezes intransponíveis. De fato, Haussmann concebeu-a como mão única, via de transporte rápido de mercadorias na direção norte. Acima de tudo, uma segunda rede desse tipo deveria ser um espaço onde os veículos pudessem se mover rapidamente.

O mapa da terceira rede consistia em artérias e veias. O projeto da rue Caulaincourt previa o trânsito de veículos carregados de mercadorias em torno do cemitério de

Montmartre, no extremo norte de Paris, a fim de ligar o tráfego entre as vias da segunda rede com o leste e o oeste. Haussmann foi forçado a perturbar mais os mortos do que os vivos, mas isso o empurrou, de acordo com o inimitável modo francês, de encontro a longos processos e barganhas com as famílias dos falecidos. A idéia despertou oposições mais sérias, entretanto, porque dramatizava a violação que vinham sofrendo todos os aspectos da vida da cidade.

No estudo que fez a respeito da cultura parisiense, no século XIX, Walter Benjamin descreveu as arcadas e telhados a que já nos referimos como “capilares urbanos”; tudo o que pulsava na cidade concentrava-se nessas pequenas passagens cobertas em suas lojas, cafés e grupinhos de gente – coágulos humanos. O cenário do boulevard de Sébastopol – outro espaço exemplar do século XIX – destinava-se a um tipo de locomoção direcionada com tanta rapidez e sob tão forte pressão que não permitia a ninguém dar-se conta do burburinho da vida. Ao dividir politicamente a multidão, fez com que os indivíduos mergulhassem, em carruagens ou a pé, em uma excitação quase frenética. Do ponto de vista popular, o projeto como um todo não prognosticou nada de bom. Dois novos passos haviam sido dados em benefício exclusivo da locomoção: o fluxo dos veículos divorciou-se das construções ao longo das ruas, à exceção de suas fachadas, e elas se tornaram vias de escape do centro urbano, que deixou de ser um lugar de moradia.

O metrô de Londres

Transportando pessoas para a cidade, o metrô londrino propiciou o que muitos consideram uma verdadeira revolução social. Embora os engenheiros que o construíram tenham levado em consideração o sistema de redes projetado por Haussmann, sua intenção era que a via subterrânea trans-

portasse pessoas tanto para fora quanto para dentro da cidade. Mas nem o mais ardoroso *flâneur* deixaria de simpatizar com o caráter de classe do movimento para fora.

No fim do século XIX, serventes domésticos constituíam o único grupo de trabalhadores assalariados que residiam nos distritos ricos de Londres – Mayfair, Knightsbridge, Bayswater –, e o mesmo acontecia nos bairros elegantes de Paris, Berlim e Nova York. Além dos criados, existia um exército secundário de outros serviços – consertadores de utensílios domésticos, fornecedores, cocheiros, palafreiros etc. Os que coabitavam com os patrões misturavam-se a eles nas cenas mais íntimas da vida familiar; durante a estação social, de maio a agosto, uma terceira leva – cerca de 20 mil moças – vinha do campo para dar assistência às jovens debutantes. A Londres eduardiana foi o último período da história europeia em que ricos e pobres viveram em tal intimidade doméstica; depois da Grande Guerra, cada vez mais, as máquinas se encarregariam de eliminar esses postos de trabalho.

Contudo, a maior parte dos empregados a serviço de casas abastadas, assim como uma quantidade enorme de escriturários exigidos pela burocracia imperial e pelas atividades urbanas, amontoava-se nos bolsões da velha Londres, não sendo atingida pelos projetos dos grandes proprietários de terra; em meados do século, muitos deles moravam também em áreas de East End e South Bank, antes ocupadas por pessoas completamente arruinadas ou por marinheiros.

Essas regiões tinham uma aparência muito diferente dos monumentos imperiais revestidos de gesso. Em contraste com os quarteirões de cortiços – *insulae* – da antiga Roma e com as grandes favelas que já tinham surgido em diversos centros do continente, Londres confinou a miséria em um espaço de dimensões reduzidas. Donald Olsen escreve que, na Inglaterra, “unidade de moradia e unidade de construção são sinônimos”,

consistindo em casas unifamiliares alinhadas ao longo da rua; no continente, uma é parte da outra, acrescenta o urbanista.¹⁴ Nas áreas realmente miseráveis de East End, famílias inteiras viviam em um único cômodo de casas pequenas. O metrô contribuiu para alterar essa situação de maneira radical.

Com o transporte barato, pelo menos parte daqueles 50% que tinham acesso a 3% da riqueza nacional puderam procurar domicílio em algum lugar melhor. Graças ao capital fornecido por cooperativas habitacionais, por volta de 1880 a maré urbana começou a refluir. Quem conseguia juntar dinheiro mudava-se para a tão sonhada casa própria, ao norte do centro da cidade, em South Bank, ou nos distritos de Camden Town. Tal como as mansões dos privilegiados, essas modestas residências enfileiravam-se em quadras uniformes; os moradores dispunham de pátios individuais e banheiros privativos, do lado de fora, nos fundos. A despeito de Forster e seus contemporâneos de classe média julgarem horrível a qualidade da arquitetura, com casas malfeitas, úmidas, para os padrões da classe operária tratava-se de uma conquista memorável. As pessoas não dormiam mais no mesmo cômodo em que faziam as refeições, nem o cheiro de urina e fezes invadia o interior da residência.

A verdade é que o metrô cumpria dupla função: como artéria e veia da cidade. Sem ele, seria inimaginável o consumo de massa para o qual abriram suas portas as novas lojas de departamentos recém-inauguradas nas duas últimas décadas do século XIX. Até então, fora possível viver na rica West End, isolada dos pobres de East End, que não trabalhavam como criados. No entanto, a partir de 1880, como diz a historiadora Judith Walkowitz, “a paisagem imaginária que prevalecia [mudou] de uma que era geograficamente limitada para outra, cujos limites podiam ser transgredidos de forma indiscriminada e perigosa”.¹⁵

Ainda que o sistema arterial-venoso do metrô tenha criado uma cidade mais misturada, suas fronteiras temporais mantinham-se bastante claras. Durante o dia, a cidade fluía por baixo do solo, em direção ao coração; à noite, esses mesmos canais subterrâneos esvaziavam o centro, à medida que as pessoas regressavam às suas casas. A geografia do tempo do moderno centro urbano mudou então: densidade e diversidade de dia, dispersão e homogeneidade à noite. Evidentemente, o contato diurno não aproximava as classes tanto assim. Os que trabalhavam ou faziam compras voltavam para casa.

CONFORTO

Na poesia de Baudelaire, a velocidade exprime uma experiência frenética: o cidadão urbano, homem ou mulher, vive apressado, quase histérico. Realmente, no século XIX, a rapidez assumiu uma característica diferente em virtude das inovações técnicas introduzidas nos transportes a fim de dar maior conforto ao viajante. Hoje, essa é uma condição que associamos a descanso e passividade, mas foi só aos poucos que a tecnologia transformou o movimento em uma experiência passiva. O corpo em movimento, desfrutando de cada vez mais comodidade, viaja sozinho e em silêncio: anda para trás, do ponto de vista social.

Muito embora o desejo de bem-estar tenha uma origem nobre – um esforço para descansar a fadiga do trabalho –, a sensação de aconchego não é essencial. Durante as primeiras décadas, o trabalho nas fábricas forçava os operários a uma jornada ininterrupta, enquanto pudessem permanecer de pé ou mover braços e pernas. Ao fim do século, tornou-se evidente que nessas condições a produtividade diminuiria com o passar do tempo. A maioria dos proletários ingleses, acionando seus

teares dez horas seguidas, conseguia produzir mais que seus companheiros alemães e franceses, que cumpriam 12, às vezes 14 horas de jornada. A mesma diferença podia ser notada entre os jornaleiros, cujas tarefas manuais prosseguiram mesmo aos domingos, e entre aqueles que gozavam do *Sabbath*, revelando mais empenho no resto da semana.

Capitalistas rigorosos, como Henry Clay Frick, seguiam a lógica do mercado segundo a qual “o melhor empregado” era o que trabalhava sem parar, mobilizando suas energias para empurrar o corpo até o limite, a fim de ganhar dinheiro. No entanto, o cansaço dizia respeito a uma economia diferente. Em *A fadiga* (1891), Angelo Masso explicou que as pessoas começam a sentir-se esgotadas antes de se tornarem incapazes de mais esforço; segundo o fisiologista italiano, essa sensação permite ao corpo controlar suas forças, protegendo-se de abusos que poderiam ser causados por uma “sensibilidade menor”.¹⁶ O mecanismo de defesa atua a partir do momento em que a produtividade começa a cair de modo acentuado.

No século XIX, a busca do conforto insere-se nesse contexto. O modo mais cômodo de viajar, com móveis confortáveis e lugares destinados ao repouso, permitiam que se recuperasse as forças exauridas. Porém, desde então, por um desvio de trajetória, a comodidade assumiu um caráter *individual*. Embora capaz de baixar o nível de estimulação e receptividade, o conforto podia funcionar para afastar uma pessoa do convívio com as demais.

A cadeira e a carruagem

O grego em seu *andron*, ou o casal romano no *triclinium*, deitavam ou reclinavam-se socialmente. Essa atitude descansada do corpo contrastava com a postura sentada, “patética” ou vulnerável, tal como no teatro antigo. Na Idade

Média, considerava-se sentar quase agachado uma posição sociável, dependendo do *status* de quem assumisse a pose. Era comum o uso de bancos sem encosto ou tabuleiros, ambos de pouca altura; somente pessoas de alto nível usavam cadeiras com apoio. No século XVII, na Versalhes de Luís XIV, havia toda uma etiqueta determinando como, quando e diante de quem as pessoas deviam sentar-se. Uma condessa só podia fazê-lo diante de uma princesa caso esta não descendesse em linha direta do rei; independentemente de sua relação de consangüinidade, as princesas tinham direito a cadeiras de braços, a não ser em presença do rei ou da rainha, ocasião que impunha às que não tivessem seu sangue permanecerem de pé. Todos, de princesas a criados, ficavam de pé na presença de seus superiores hierárquicos, únicos a usufruir do conforto de sentar.

Refletindo uma descontração gradual nos padrões da corte de Versalhes, na Idade da Razão as cadeiras permitiam maior relaxamento. Por volta de 1725, o encosto, eventualmente inclinado, e os braços, mais baixos para facilitar os movimentos, eram tão importantes quanto o assento. Datam dessa época poltronas informais, cujos nomes invocavam a natureza, como *bergère*, a “cadeira do pastor”, na qual nenhum pastor de verdade estaria em condições de sentar. O carpinteiro Roubo observava que nelas o ombro repousava contra o encosto, “deixando a cabeça inteiramente livre, para não desarrumar o cabelo, tanto de damas quanto de cavalheiros”.¹⁷ Assim, no século XVIII, conforto significava liberdade de movimentos, pois mesmo sentada a pessoa poderia inclinar-se para os lados e manter conversações à sua volta. Todas as cadeiras do século XVIII tinham essas características, das mais simples às mais caras, tanto as belas Windsor, bastante comuns nas casas pobres inglesas e norte-americanas, como a *bergère* do aristocrata.

No século XIX, o estofamento alterou de forma sutil, porém decisiva, a experiência tão sociável de sentar. Os assentos ganharam molas por volta de 1830 e foram recobertos com pesadas almofadas de crina de cavalo ou lã penteada, subprodutos das novas máquinas de fiação. Foi Dervilliers, estofador francês, quem primeiro fabricou cadeiras desse tipo, em 1838; ele as chamou de “confortáveis”: a *comfortable senateur* e a *comfortable gondole* foram lançadas em 1863 e 1869, respectivamente. Elas eram enormes, e o corpo afundava, engolfado, sem poder mover-se com facilidade, mas popularizaram-se a ponto de trabalhadores e escriturários poderem orgulhar-se de possuir uma para repousar das exigências do mundo. O conforto que proporcionavam criou um tipo de postura especial, acredita a historiadora Sigfried Giedion, “baseado no relaxamento (...) em uma atitude livre e descontraída, diferente dos hábitos de sentar ou deitar” de antigamente.¹⁸

O ritual do *relax*, nessa época, engajava o usuário num mergulho na cadeira estofada, imobilizando seu corpo. Nas primeiras cadeiras de balanço, o embalo exigia certa flexão dos pés, mas nas de mola esses movimentos tornaram-se mais complicados. A patente original do que hoje conhecemos como cadeira de escritório é de 1853; suas molas e juntas permitiam suaves inclinações às menores “mudanças inconscientes de posição”,¹⁹ e uma experiência distinta das famosas Windsor, de madeira: o corpo permanece aparentemente imóvel, pois as molas executam o trabalho dos pés.

Comodidade e entrega juntaram-se à passividade corporal no mais privado dos hábitos de sentar. O aparecimento de vasos sanitários deu continuidade aos métodos higiênicos introduzidos no século anterior. Na era vitoriana, feitas de louça, com assentos de pau, as latrinas não tinham mera função utilitária; por suas formas curiosas e porcelana pintada, elas

eram consideradas peças do mobiliário. Imaginando que poderiam servir ao repouso, seus fabricantes as equipavam com prateleiras e suportes, para revistas, pratos e copos. A engenhosa “balanço Crapper” – batizada com o nome de seu inventor – chegou a ser exportada.

Cem anos antes, as pessoas defecavam sentadas em *chaises-perçés*, que cobriam o penico, enquanto conversavam normalmente com outras pessoas. Só no século XIX é que isso passou a ser feito em cômodos separados, onde estavam instaladas, também, a banheira e a pia. Ali, calmamente sentado, entregue aos seus próprios pensamentos, às vezes lendo ou bebendo, o indivíduo, literalmente, se soltava, sem nada ou ninguém que o perturbasse, gozando do mesmo isolamento que lhe ofereciam as demais cadeiras da casa em que repousava tranqüilo após um dia de exaustivo trabalho.

Os assentos das carruagens não fugiram a essa tendência, que destacava o bem-estar individual. Em uma adaptação das técnicas de Dervilliers, seu molejo protegia os passageiros dos solavancos causados pela velocidade crescente dos veículos.

Essas mudanças alteraram as condições sociais de viagens. As cabines do vagão ferroviário europeu no século XIX comportavam de seis a oito passageiros, uns de frente para os outros, como nos grandes coches puxados a cavalo. Segundo o historiador Wolfgang Schivelbusch, sem o barulho peculiar das carruagens, essa disposição dos assentos provocou “embaraço nas pessoas, obrigadas a encarar-se em silêncio”.²⁰ Por outro lado, na maciez confortável do trem, era possível ler.

Nos carros lotados, cujos ocupantes liam ou olhavam pela janela, deu-se uma grande mudança social: o silêncio passou a resguardar a privacidade. Mesmo nas ruas, os transeuntes tornaram-se cientes do direito de não sofrer a interpelação de

estranhos; a conversa de um desconhecido foi encarada como uma violação. Antes, na Londres de Hogarth ou na Paris de David, ocorria justamente o contrário: em público, as pessoas tinham a expectativa de abordar e serem abordadas.

Desenvolvidos por volta de 1840, os vagões norte-americanos sem cabine asseguravam solidão e silêncio. Todas as poltronas eram viradas em um único sentido, de forma que cada passageiro pudesse manter o olhar fixo nas costas do que ia à sua frente. Atravessando distâncias imensas – pelos padrões europeus – e não obstante a inexistência de barreiras físicas, os visitantes do Velho Mundo sentiam-se intrigados com o fato de que era possível cruzar todo o continente norte-americano sem dirigir palavra a quem quer que fosse. O sociólogo Georg Simmel notou que, antes do advento do transporte de massa, raramente as pessoas eram obrigadas a sentar juntas, caladas, por um longo tempo, apenas olhando. Essa particularidade do *american way of life* foi adotada na Europa, influenciando o modo como as pessoas se sentavam, também, em cafés e *pubs*.

O café e o pub

Os ingleses criaram as primeiras casas de café da Europa, no século XVIII. Algumas como meros apêndices de estações de coches, outras como empresas destinadas exclusivamente a esse serviço. Na sua origem, a companhia de seguros Lloyd's era uma cafeteria, cujas regras de sociabilidade acabaram por expandir-se para grande parte de outros lugares urbanos: o preço de uma xícara da infusão dava direito a participar das conversações que aconteciam no salão.²¹

Outros estímulos, além do bate-papo, atraíam os estranhos a esses estabelecimentos. Conversando, ficava-se sabendo das condições da estrada, dos últimos fatos ocorridos na cidade e de negócios. Embora os freqüentadores revelassem suas diferentes

posições sociais pela aparência e pelo modo de falar, esses detalhes eram ignorados enquanto se estivesse bebendo – as informações tinham maior importância, e apenas por meio do diálogo livre podia-se ter acesso a elas. O surgimento do jornal moderno aguçou o desejo de falar; exibido em prateleiras no cômodo, os periódicos ofereciam tópicos às discussões – o texto não tinha tanta confiabilidade quanto a fala.

Os cafés franceses do *Ancien Régime* funcionavam como as cafeterias inglesas, como ponto de encontro de gente que não se conhecia, palco de mexericos e troca de notícias. Nos anos que antecederam a Revolução, vários grupos políticos nasceram no Café Procope, situado na margem esquerda; quando o movimento eclodiu, suas rivalidades provocaram uma separação e cada qual buscou seu lugar próprio, em diversos estabelecimentos localizados no Palais-Royal. Ali, no início do século XIX, uma nova experiência iria mudar a feição do que já se convertera em uma instituição social, e que consistiu, simplesmente, na colocação de mesas do lado de fora da *galerie de bois*. Nessas mesinhas, a céu aberto, os clientes mais observavam a paisagem do que se envolviam em conspirações.

As grandes avenidas de Paris abertas pelo barão Haussmann, sobretudo as que faziam parte da segunda rede, encorajaram o uso das calçadas. Outros estabelecimentos foram fundados em torno da Ópera, como o Grand Café, o Café de la Paix e o Café Anglais; e no Quartier Latin, onde os mais famosos eram o Voltaire, o Soleil d'Or e o François Premier. A clientela constituía-se de pessoas das classes média e alta, pois o preço das bebidas afastava os mais pobres. Além disso, seus frequentadores esperavam ter o direito de ficar a sós e em silêncio – tal como nos trens norte-americanos –, o que contrariava os costumes das classes trabalhadoras, que se mantinham fiéis aos *cafés intimes* das ruas laterais.

Os que queriam circular procuravam o serviço mais rápido do bar. Por volta de 1870, por exemplo, os garçons mais velhos estavam relegados às mesas exteriores dos cafés, cujos fregueses não consideravam sua lentidão um defeito; plantados ali, sem falar com ninguém, ensimesmados, eles se limitavam a olhar a massa de passantes.

No tempo de Forster, perto de Piccadilly Circus, em Londres, havia alguns grandes cafés de estilo francês, mas os lugares consagrados para se beber na cidade eram, claro, os *pubs*, que tinham assimilado algumas regras de comportamento de seus “primos” do continente. Quem queria conversar livremente dirigia-se ao bar – os demais lugares estavam reservados aos que preferiam ficar silenciosamente isolados. Enquanto “o *habitué* do bulevar, dos cafés da Ópera e do Quartier Latin era o homem de negócios, e não o turista ou o dândi que se fazia acompanhar por uma *demi-mondaine*”,²² os *pubs* desvinculavam-se espacialmente da rua, constituindo-se em locais de refúgio, misturando odores de cerveja, salsichas e urina. A lentidão no terraço do café parisiense também não tinha nada a ver com os que passavam pela via pública; indivíduos de ambos os sexos que se sentavam ali – como o norte-americano que cruzava o país sem falar nada – só estavam interessados no espetáculo. “Meia hora nos bulevares ou (...) nos Jardins das Tuilherias tem o efeito de uma peça teatral, infinitamente divertida”, escreveu Augustus Hare.²³ Tanto no *pub* como no café, as imagens compunham enredos particulares nos pensamentos de cada freguês.

A multidão de “atores” não carregava mais a ameaça das turbas revolucionárias – nem se cogitaria puxar conserva com uma pessoa sentada diante de um copo de cerveja ou de um aperitivo. Em 1808, na tentativa de localizar elementos políticos perigosos, os espões da polícia infiltraram-se nos

cafés; em 1891, já não se deram a esse trabalho. Um reino público, povoado de cidadãos em movimento e em desfile – em Paris e em Londres –, deixara de ser um território político.

A cadeira e o café forneciam uma acomodação que unia o passivo e o individual. Quando a arquitetura urbana incorporou meios mecânicos de isolamento, o café permaneceu intensamente urbano e polido, um lugar conveniente à interioridade.

Espaços selados

Os responsáveis pelos projetos urbanísticos e arquitetônicos no século XVIII procuraram criar cidades saudáveis de acordo com o modelo de um corpo saudável. Reyner Banham observou que a tecnologia de construção daquela época muito provavelmente não se adequava a esse propósito; os prédios não barravam as correntes de ar e eram, ao mesmo tempo, abafados; nos casos em que havia algum tipo de aquecimento, a perda de calor era absurda.²⁴ No fim do século XIX, essa dificuldade para respirar em locais fechados começou a ser discutida.

Assim como a cadeira estofada, a calefação central pode parecer um evento de menor importância na história da civilização ocidental, mas foi graças a ela e aos métodos modernos de condicionamento de ar, iluminação de interiores e tratamento de dejetos que o sonho iluminista de um ambiente saudável transformou-se em realidade – evidentemente que a um preço social. As edificações foram apartadas do meio urbano.

O conceito de aquecimento por irradiação de ar quente foi enunciado por Benjamin Franklin, que criou seu “forno” em 1742, dois anos antes de James Watt, inventor da máquina a vapor, neutralizar o frio em suas oficinas; contra a má venti-

lação e os problemas respiratórios decorrentes, o processo foi adotado em grandes construções, no início do século XIX. O calorífero produzia água quente, distribuída por canos, em vez de ser carregada por empregados que a esquentavam na cozinha. Em 1877, Birdsill Holly testou um único aparelho capaz de garantir a calefação de vários prédios de Nova York.

Todavia, o sistema enfrentava dois problemas: as construções eram cheias de frestas e malventiladas, incapazes de fazer o ar circular e impedir que escapasse. As questões referentes à aeração foram parcialmente contornadas por volta de 1860, quando a Sturtevant Company descobriu o vapor superaquecido, mas os vazamentos tiveram de esperar até que os arquitetos inventassem meios de direcionar a corrente para dentro dos cômodos, sugando o ar usado para o exterior. O aprimoramento de materiais isolantes flexíveis e eficazes veio mais tarde, na segunda e terceira décadas do século XX. Antes disso, em 1870, por iniciativa das lojas de departamentos, tentou-se tapar as janelas com vidro, ou instalar dutos de ventilação que as substituíssem. O gigantesco Royal Victorian Hospital, concluído em 1903, em Belfast, na Irlanda do Norte, pôs em prática esse método.

Outra tecnologia também concorreu para a vedação dos edifícios. Os lampiões derramavam-se com perigosa frequência, e a luz elétrica, criada por Thomas Edison, acabou por substituir o gás e outros combustíveis na iluminação pública; em 1882, ela já chamava a atenção de empreiteiros britânicos, franceses e alemães. Sua aplicação aos imóveis urbanos, mais independentes das janelas, ampliava a utilização dos espaços internos. Ante a possibilidade de elas serem inclusive abolidas, quebrou-se o vínculo que a luz estabelecia entre o interior e o exterior das construções.

Nada impedia que todas essas inovações fossem instaladas nos prédios já existentes. As lâmpadas, por exemplo,

adaptavam-se maravilhosamente às cavidades dos lampiões, e bem assim às tubulações de aquecimento, e os dutos de ventilação aos tetos de corredores e escadarias de serviço. A maior fonte de desconforto físico, no entanto, perdurava: o esforço para subir muitos lances de degraus. O fim dessa árdua ascensão com a tecnologia do elevador (1846) gerou o arranha-céu. Os primeiros “cabineiros” eram homens encarregados de puxar contrapesos. O Dakota Apartment House, em Nova York, e o Connaught Hotel, em Londres, usaram um sistema hidráulico que fazia a plataforma subir e descer. A sorte do elevador dependia de sua segurança, e Elisha Graves Otis, em 1857, montou um mecanismo seguro, dotado de freios, acionados em caso de falha no sistema de força.

Hoje em dia, consideramos o elevador algo tão corriqueiro que nem notamos as mudanças que ele operou em nossos corpos; a atividade aeróbica foi trocada pelo simples ato de ficar em pé para subir e, em poucos segundos, afastar-se da rua e de tudo o que existe nela. Nos edifícios modernos, com assessores e garagens subterrâneas, o movimento passivo do corpo conduz à perda de todo o contato físico com o exterior.

OS NOVOS INVENTOS, a geografia da velocidade e a procura de conforto levaram as pessoas ao “individualismo” previsto por Tocqueville. Em uma época em que o emblema da arquitetura é a sala de espera do aeroporto, poucas pessoas sentem-se inclinadas a caminhar pelas ruas da Londres eduardiana pensando: “Que dureza!” Além disso, é preciso reconhecer que os espaços e a tecnologia da comodidade produziram prazeres reais. Exemplo (bom, pelo menos, para um habitante de Nova York): a mui amada construção erguida 15 anos depois de *Howards End* ser escrito, o Ritz Tower, na esquina da rua 57 com a Park Avenue. Inaugurado em 1925, esse primeiro “espigão” tem 41

andares calafetados, totalmente ocupados por residências. Em seu tempo, era o prédio mais alto do mundo ocidental. Graças a uma licença de zoneamento de 1916, seus terraços babilônicos ficavam bem longe do burburinho da rua, descortinando o espaço vazio. “Como um telescópio, à medida que se estreitava em seus recuos, dava uma impressão de verticalidade absoluta, alcançando as nuvens”, escreveu a historiadora de arquitetura Elizabeth Hawes.²⁵

O Ritz Tower não era apenas sensacional; o projeto de Emery Roth assegurava aquecimento e refrigeração impecáveis, libertando os moradores da sujeição à janela. Mesmo hoje, cercado por outros prédios imensos, o interior do Ritz Tower transmite uma sensação de calma e paz em meio aos aterrorizantes engarrafamentos da Park Avenue, no coração da cidade mais neurótica do mundo. Por que resistir? *Howards End* dá uma resposta.

A VIRTUDE DO DESENRAIZAMENTO

Contra a organização social da velocidade, do conforto e da eficiência, E. M. Forster invocou a virtude de um movimento mais psicológico, que desaloja as pessoas do sentimento de segurança. Talvez o autor não seja a pessoa mais indicada para isso; quem ordenou “Juntar, apenas...” também declarou, em *Dois vivas à democracia*, tamanho ódio às causas que “se tivesse de escolher entre trair meu país ou meu amigo, suponho que escolheria trair meu país”.²⁶ Em *Howards End*, a heroína pensa que “fazer bem à humanidade foi inútil, os esforços multicores empreendidos nesse sentido espalharam-se sobre uma grande área, como películas, resultando em um cinza universal”; segundo as palavras do narrador oculto, “fazer bem a uma pessoa, ou (...) a uns poucos, era o máximo que ela ousa esperar”.²⁷ O mundo do artista parece particular

e pequeno, mas, ainda assim, nesse compasso íntimo, o bem-estar é confrontado por desafios monumentais. O romancista nos convence de que tais desafios são válidos.

Howards End é o nome da modesta propriedade em que se cruzam os destinos de três famílias. Os Wilcox vivem quase exclusivamente em função de dinheiro e prestígio, embora dotados de energia e determinação enormes; eles são parte da nova elite urbana dos tempos eduardianos. As duas irmãs, Margaret e Helen, da família Schlegel, são órfãs, sem muitos recursos, e têm um irmão mais novo, Tibby, que vive para a alta arte e relacionamentos pessoais elevados. A terceira família, de condição social muito inferior, é formada por um jovem escriturário e sua amante, com quem vem a casar.

Forster não concebia enredos intrincados e suas histórias não são lidas como palavras cruzadas abstratas; nelas, tudo é muito bem arrumado. Helen Schlegel teve um breve e confuso romance com o filho mais jovem dos Wilcox. A Sra. Wilcox morre; o viúvo casa-se com a mais velha das irmãs Schlegel, Margaret; o enlace desagrada profundamente a Helen e ao outro filho do Sr. Wilcox. Helen torna-se amiga do escriturário Leonard Bast, um rapaz da classe trabalhadora, vai para a cama com ele e fica grávida; sua desmazelada esposa, descobre-se então, foi amante do Sr. Wilcox, à época de seu primeiro casamento. O desfecho ocorre em *Howards End* quando o filho mais velho dos Wilcox ataca Leonard Bast, quando este vai ao campo encontrar sua amada Helen. Leonard morre; Wilcox, o filho, é acusado de assassinato e vai preso; o desastre reconcilia o velho Wilcox e sua segunda esposa; a irmã solteira e seu bebê passam a morar em *Howards End*.

Forster decreve as trocas de posição a que os personagens são forçados em um texto quase cirúrgico. Para

entendê-las, é importante considerar esse romance como metade de um projeto mais amplo, ligado a um outro – *Maurice* –, que o autor começou a escrever logo após a publicação do primeiro, em 1910. O segundo romance conta a história do amor homossexual entre um comerciante atacadista de classe média alta e um criador de animais destinados à caça, sem muita atenção formal. Um relato que transgride limites sexuais e de classe deveria, de acordo com os padrões daquele tempo, terminar em desastre; em vez disso, *Maurice* tem um final feliz: o *gentleman* convencional e ciente de sua classe termina nos braços de um criado. Forster afirmou que isso “era imperativo (...). Eu estava determinado a construir uma ficção na qual dois homens deveriam apaixonar-se e permanecerem assim para todo o sempre”.²⁸

Howards End também conta uma história de sexo ilícito entre pessoas de classes diferentes, mas Helen Schlegel e Leonard Bast não são “felizes para sempre”. Ao contrário, há um assassinato: o personagem mais conformista e respeitável do romance mata Leonard e vai para a cadeia. Uma traição vem à tona: Margaret Schlegel descobre que seu marido mente sobre dinheiro e sexo. De fato, alguma felicidade é conquistada: a intrépida forda-lei sexual muda-se, com o filho bastardo, para a casa de campo. No fim, todos os personagens sentem-se incertos sobre si mesmos – eles não encontram a confirmação de uma identidade, como a que *Maurice* descobriu no homossexualismo assumido. Mas, mesmo assim, eles se tornam fisicamente mais atentos ao mundo e mais interessados uns pelos outros. De certo modo, Forster concebeu o desarraigamento como Milton imaginou o exílio do Éden, em *Paraíso perdido*, apenas atribuindo-lhe uma dimensão social específica.

No início, os leitores podem ter imaginado que somente as duas irmãs órfãs entendiam-se bem, adequando-se à imagem de “Honradas Solteironas”, estereótipo de jovem mulher liberada que foi difundido nas páginas da *Macmillan's Magazine*, em 1888. A publicação descrevia o clichê com admiração e condescendência: elas não desejavam viver “em uma posição de dependência e sujeição”; queriam extrair “a maior quantidade possível de prazer de cada xelim”, procurando “encontrar felicidade e prazeres intelectuais sem dar maior atenção ao ambiente social”.²⁹ Compravam a liberdade ao preço de seus direitos à sexualidade e à maternidade.

No curso do romance, ainda que sem entender o que faziam, Margaret e Helen Schlegel subverteram esse paradigma seguindo dois caminhos tão diferentes que as explicações mútuas tornaram-se impossíveis. A mais velha encontra sua realização como mulher com o Sr. Wilcox, mantendo-se crítica e independente em relação a ele; mais radical, a mais jovem dá à luz um filho bastardo e segue em frente, muito satisfeita da vida.

A característica incomum de *Howards End* está na insistência de seus personagens em avaliarem-se por meio do olhar, do cheiro e do toque. Os padrões vão se quebrando aos poucos. Por exemplo, quando pela primeira vez Margaret Schlegel vê as salas de teto baixo da casa que dá nome ao romance, ela pensa ter encontrado inocência e paz – “Sala de desenho, sala de jantar, salão (...) simples cômodos em que as crianças poderiam brincar e os amigos abrigarem-se da chuva”³⁰ –, contrastando com “o fantasma da grandeza que encoraja Londres (...), enterrado, para sempre, quando ela passou do saguão para a cozinha e ouviu a chuva correr na calha do telhado (...)”³¹ No fim do livro,

Forster prepara o leitor para essas mudanças na cena em que Margaret ouve Henry Wilcox queixar-se do peso dos infortúnios que atingiram seu filho e a ele próprio, dizendo: “Não sei o que fazer – Estou quebrado – Estou acabado.” Nesse momento, a novela poderia descambar para o sentimentalismo barato, mas a reação de Margaret salva a história: “Sem nenhuma emoção repentina (...) ela não tomou o sofrimento em seus braços (...), ele cambaleou (...) e pediu-lhe que fizesse com ele apenas aquilo que estivesse ao seu alcance. E ela fez o que parecia mais fácil – levou-o para recuperar-se em Howards End.”³² Embora percebendo que seu marido está em frangalhos, a vida de Margaret, plena e independente, começa nesse instante. Ele deverá renunciar aos clichês de piedade que dominaram seu passado e aceitar sua irmã “arruinada” e o poder da esposa. O lugar vai testá-lo e alterá-lo. Talvez a passagem mais sutil do livro seja aquela da mais velha das irmãs falando à mais jovem sobre a casa onde deverão “lutar contra o igual. Diferenças – eternas diferenças, plantadas por Deus em uma única família, para que sempre haja cor; tristeza, talvez, mas cor no cotidiano cinzento”.³³ A casa de campo foi preenchida com as incertezas e provocações da vida radiosa.

A transformação do sentido de lugar importa tanto para o autor quanto para seus personagens. O lar de Forster, entre 4 e 14 anos, quando ele e sua mãe foram obrigados a abandoná-lo, serviu-lhe de modelo para *Howards End*. Sua opinião é que isso fora providencial, pois “se a terra me acolhesse (...) o lado conservador de meu caráter teria se desenvolvido e meu liberalismo atrofiado”. No fim da vida, ele foi ainda mais candente: “As impressões que me marcaram, naquela época (...) ainda brilham (...) e me deram um ponto de vista sobre a sociedade e a história. É uma visão de classe média (...) que tem sido corrigida

pelos contatos com aqueles que nunca tiveram uma casa (...) e não querem uma.”³⁴

Desenraizamento *versus* movimento total, detestável e sem sentido, condensado no automóvel – eis o tema central do autor. Os seres humanos precisam ser sacudidos para perceber o Outro e o lugar compartilhado. Trata-se de um tipo de desarraigamento positivo, que aparece na descrição das duas irmãs em Londres – e inclusive na vida do autor –, depois de perderem sua casa. Nesse ponto, Forster observa que “o londrino tem uma percepção muito tênue de sua cidade até que ela o varra; Margaret só abriu os olhos quando o aluguel de Wickham Place [sua moradia na cidade] expirou”.³⁵

Conversando certa vez com um amigo, Forrest Reid, a respeito de si mesmo, Forster disse estar “tentando juntar e usar todos os fragmentos de sua vida, desde que nasci”.³⁶ Os personagens de suas novelas empreendem igual tentativa, embora encontrando-se em lugares que carecem da “inteireza simples das coisas”. A expressão, imaginada pelo filósofo Martin Heidegger em uma fazenda situada na Floresta Negra, na Alemanha, está relacionada à moradia duradoura, “projetada para várias gerações sob um único teto, mostrando o caráter de sua jornada pelo tempo”.³⁷ Howards End é um lugar onde a descontinuidade converte-se em um valor positivo.

A respeito das esperanças que Forster manifesta em seu romance, Alfred Kazin escreve que “uma sociedade marcada pelo rígido orgulho de classe, proteção de classe e amargura de classe também pode distinguir-se por uma ‘camaradagem’ mais profunda”.³⁸ Tanto em *Maurice* como em *Howards End*, Forster procura demonstrar isso, por meio da ruptura de diversos padrões. Mas na sua primeira obra ele também aduz a um possível sentido moderno de lugar em que, diferentemente do

santuário, as pessoas se tornam vivas, expõem-se, reconhecem e dialogam com as partes discordantes.

Qual o valor de uma crítica dessas para nós, que habitamos cidades cheias de contradições étnicas, sexuais, etárias e de classes? Como a sociedade multicultural pode precisar de desenraizamento, em vez de segurança e conforto?