

debates
debates
debates

urbanismo



guido zucconi
**A CIDADE DO
SÉCULO XIX**

Título do original italiano:
La città dell'Ottocento

© 2001, Gius Laterza & Figli S.p.a. Roma-Bari, Brazilian edition
published by arrangement with Eulama Literary Agency, Roma.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Zucconi, Guido

A cidade do Século XIX / Guido Zucconi; [tradução
e notas Marisa Barda]. – São Paulo: Perspectiva, 2009. –
(Debates; 319)

Título original: *La città dell'ottocento*.

Bibliografia.

ISBN 978-85-273-0867-0

I. Arquitetura – Europa – Século 19 – História 2. Cidades
– Europa – Século 19 – História 3. Planejamento urbano –
Século 19 4. Urbanismo – Século 19 I. Barda, Marisa.
II. Título. III. Série.

09-07120

CDD-711.4094

Índices para catálogo sistemático:

1. Cidades: Século 19: Arquitetura : História 711.4094

Direitos reservados em língua portuguesa à

EDITORA PERSPECTIVA S.A.

Av. Brigadeiro Luís Antônio, 3025

01401-000 São Paulo SP Brasil

Telefax: (11) 3885-8388

www.editoraperspectiva.com.br

2009

Comparação entre Londres e Paris.....	56
<i>Arquivo</i> O Royal Estate de Regent's Park.....	61
Os "Bastões" de Milão.....	62
O "Ring" de Viena.....	63
O "Ring" de Temesvár/Timisoara.....	64

2. A TEORIA: A CIDADE COMO SUJEITO ESPECIALIZADO

Descrição e História da Cidade.....	65
A Representação Cartográfica.....	68
A Análise Estatística.....	73
A Topografia e a Estatística.....	75
A Contribuição dos Militares.....	78
Hidráulica e Urbanismo.....	81
<i>Arquivo</i> Levantamento de Veneza.....	85
Corfu, de Praça Fortificada Militar a Capital.....	86
Odessa, Cidade de Implantação Militar.....	87
Barcelona e Cerdà.....	88

3. LINHAS, REDES E FLUXOS

Novas Linhas de Interligação.....	91
A Regularização das Águas Urbanas.....	95
Hegemonia das Águas.....	98
Gás e Outros Serviços em Rede.....	100
O Esgoto.....	105
<i>Arquivo</i> O "Grande Traçado Viário em Cruz" de Paris, Roma e Madri.....	108
Mônaco de Baviera e o Eixo de Travessia.....	111
Londres e o Tâmisia.....	112
Paris e os Fluxos Hídricos.....	113

4. NOVOS EQUIPAMENTOS URBANOS

Capitais da Primeira Metade do Século XIX.....	115
Os Edifícios para o Culto.....	120
Town Hall, Stadthaus, Hôtel de Ville.....	122
O Teatro.....	124
Outros Lugares da Cultura.....	127
Os Edifícios do Governo.....	129
O Exemplo da Cidade Colonial.....	132
<i>Arquivo</i> A "Neue Stadt" dos Reis da Baviera.....	134
A "Town Hall" de Manchester.....	135
A Praça e o Teatro alla Scala.....	136
A Grande "Parade Architecturale" de Viena.....	137

5. OS LUGARES DO HABITAR E OS LUGARES DO TRABALHO

Cidades Inglesas e Cidades Continentais.....	139
Subúrbios e Bairros de Casas.....	145
O Bairro dos Negócios.....	151
Estabelecimentos e Bairros Industriais.....	155
A Rejeição da Cidade Industrial.....	159
<i>Arquivo</i> "Mietkasernen" em Berlim.....	162
Especulação Imobiliária em Estocolmo.....	163
Bedford Park, o Primeiro Subúrbio-Jardim.....	164
Alexandria do Egito, a Cidade-Empório.....	165
Manchester, a Cidade "Patchwork".....	166

6. OS LUGARES DO ÚTIL E OS LUGARES DA CURA

Hospitais, Cemitérios, Escolas.....	167
Os Lugares do Comércio.....	170
A Estação Ferroviária.....	172

	As Exposições Universais.....	176
	Lugares para a Cura do Corpo.....	179
	Cidade e Equipamentos para a Praia.....	181
Arquivo	<i>O Hospital com Pavilhões.....</i>	187
	<i>Les Halles de Paris.....</i>	188
	<i>A Galeria dos Mercadores em Moscou.....</i>	189
	<i>A Grande Loja de Departamento</i>	
	<i>“Bon Marché” em Paris.....</i>	190
	<i>A Galeria Vittorio Emanuele em Milão.....</i>	191
	<i>As Estações de Berlim.....</i>	192
	<i>Vichy, Cidade para a Cura e para o Lazer.....</i>	194
	<i>Nice, a Nova Cidade Turístico-Receptiva.....</i>	195
		Bibliografia.....
	Índice de Lugares.....	203

INTRODUÇÃO. A CIDADE NA ÉPOCA DA EXPANSÃO

Definições

São inúmeras as expressões com as quais pode ser definida a cidade do século XIX: de “cidade da revolução industrial” a “cidade na época da expansão”, de “cidade do progresso técnico” a “cidade do ciclo haussmaniano”; com essas definições se tem vontade de enfatizar o peso que a Paris do século XIX teve e suas transformações edilícias. Parece-nos, porém, que a expressão “cidade de ontem” é mais convincente, porque nos remete a um tempo não remoto e a uma série de imagens ainda perceptíveis. Principalmente quem nasceu antes dos meados do século XX entende que muitas das características da cidade do século XIX foram incorporadas ao cenário no qual ainda hoje vivemos e nos movimentamos.

O século XIX, de fato, configurou alguns tipos fundamentais da paisagem atual. Entre outros, nos deixou as estações ferroviárias e os estabelecimentos industriais, as galerias comerciais e as lojas de departamento, os bairros de edificação pública e as orlas marítimas. Marcel Proust introduziu, na nossa sensibilidade de contemporâneos, alguns lugares ligados àquela determinada época, transformando-os em arquétipos universais. Nas páginas de *Recherche*, o *grand hotel*, a praia, o *restaurant* parecem ser expressão atemporal, mas é no século XIX que devem ser procuradas suas origens históricas.

Na realidade, muitos dos tipos do século XIX não podem ser considerados totalmente novos. Eles devem ser lidos em um contexto mais amplo que, além da "cidade de ontem", inclui também a "cidade de anteontem". Fica, porém, um dado basilar, que se torna evidente em tempos diversos, segundo o contexto: entre o século XVIII e o século XIX, inicia-se um excepcional ciclo de expansão que se arraiga na cidade e, no que se refere à Europa, não teme confrontos com outras épocas. Aqui, durante o século XIX, o processo modela hierarquias urbanas que não mudarão mais adiante. É verdade que, por exemplo, três capitais mediterrâneas, Roma, Madri e Atenas, triplicarão o número de habitantes durante o século XIX, mas, a progressão numérica resultará inscrita em um papel já conferido no século precedente. Para, no século XX, encontrar grandes cidades nascidas do nada ou para individuar centros de ascensão clamorosa, como o foram Manchester e Odessa, no século XIX, deveremos ir para o Pacífico ou, de qualquer forma, para zonas extraeuropeias.

A cidade do século XIX parece ter sido dominada por fatores dinâmicos, principalmente nas comparações com o período anterior. Durante os séculos XVII e XVIII, mesmo se a referência eram centros em crescimento, o universo urbano correspondia a uma noção de equilíbrio entre suas diversas componentes.

Se excluirmos os centros investidos pelos grandes tráfegos interoceânicos, a ideia de cidade de antigo regime

“ciclo de urbanização” que varia de contexto a contexto, mas que estabelece, em todo lugar, a prevalência quantitativa e qualitativa da cidade, segundo proporções inimagináveis precedentemente. O desenvolvimento do ciclo irá bem além do século XIX e acabará por caracterizar a idade contemporânea. Existe um parâmetro que, em longo período, faz perceber, de maneira eficaz, o processo de concentração do excedente demográfico: o equilíbrio entre a porcentagem da população rural e da população urbana (incluindo, nessa categoria, os habitantes de centros com mais de vinte mil habitantes). A Grã-Bretanha atinge esse nivelamento em 1850, a Alemanha em 1900, a França em 1930 e a Itália em 1950.

A multiplicação do número de metrópoles é outro dado que caracterizará o ciclo de urbanização do século XIX. Em 1914 são 22 as cidades que alcançaram um milhão de habitantes, enquanto no início do século XIX só Londres tinha essa população: nas vésperas da grande guerra, enquanto existem oito metrópoles europeias, na Ásia teremos dez e as Américas apresentam quatro (Nova York, Chicago, Filadélfia, Rio de Janeiro).

De qualquer forma, trata-se de um processo eurocentrista que se irradia a partir dos portos atlânticos e mediterrâneos, através de rotas de comércio internacional, nos quatro polos da terra: o fenômeno se verifica principalmente nas cidades-empórios, situadas na foz dos rios navegáveis ou na extremidade de linhas ferroviárias, como Cancun, Tientsin, Hangzhou na China, Calcutá e Bombaim na Índia.

Devido a excelentes performances quantitativas, é difundido e se impõe o termo “metrópole”, antes relacionado a situações típicas da antiguidade: cidades-mãe, geradoras de colônias gregas, ou grandes concentrações onde estão presentes diversas comunidades nacionais (Babilônia, Alexandria, Roma, Constantinopla). Impregnado desse segundo significado, hoje o termo define uma mistura de conotações quantitativas (a dimensão “ultra milionária”) e de dados qualitativos (a presença de um dinamismo particularmente intenso).



Fig. 1: Subida à Torre Eiffel, 1892 [ILF].

A América dá sua contribuição, não somente quantitativa, para a criação de um novo modelo de metrópole, especialmente a partir da segunda metade do século XIX. Principalmente Nova York e Chicago difundem, a partir de 1880, uma nova ideia de cidade associada por um lado ao desenvolvimento vertical típico do “bairro dos negócios” e, por outro lado, à extensão horizontal das periferias suburbanas.

Essas duas passagens, opostas, mas complementares, constituem os polos de uma dialética urbana inédita que não encontra precedentes. O imaginário coletivo fica enriquecido principalmente por Chicago, a metrópole “nascida do nada” que, entre 1850 e 1900, passou de 5.000 a 1.700.000 habitantes. Sua expansão assumirá ritmos particularmente relevantes depois do desastre de 1871; a feira colombiana de 1893 promoverá, em todo o mundo, o ícone do *boom-city*, associado a um crescimento extraordinário pela intensidade e incremento vertical.

É surpreendente também o desenvolvimento de Nova York, a qual, às vésperas do século XIX, ultrapassava pouco

mais de cinquenta mil indivíduos: em 1900 chega a ter três milhões e meio de habitantes, tornando-se, com Londres e Paris, o trio de ponta. Em 1914, com mais de sete milhões de habitantes, a "grande Nova York" chega inclusive a suplantando o primado da capital britânica.

Nos antípodas do globo é assinalada a ascensão imprevista de Sidney e de Melbourne: uma é fundada em 1788, a outra em 1835, porém, ambas, no início do século xx, possuem por volta de seiscentos mil indivíduos.

Indústria e Crescimento Urbano

Nesse quadro de próspera expansão, a Grã-Bretanha se oferece aos nossos olhos como caso precursor: entre 1750 e 1800 se revelam tendências que depois, na primeira e na segunda metade do século, se manifestarão em vários outros lugares, mesmo onde o ciclo de industrialização não havia sido iniciado. Na curva de um século e meio, a população nas ilhas britânicas aumentou segundo ritmos exponenciais, passando de pouco mais de sete milhões em 1750 a 46 milhões em 1920; apesar do êxodo de emigrados para a América e para as colônias do Império, o número de habitantes se multiplicou sete vezes em relação aos dados iniciais. Dessa maneira, a Grã-Bretanha alcança o grupo dos países de ponta entre os quais estão a França e a Alemanha, países marcados por ritmos de crescimento menos evidentes. A população francesa é de cerca de 24 milhões em meados do século xviii e alcança a quota dos quarenta milhões somente logo após a Primeira Guerra Mundial; partindo de uma base análoga, a Alemanha se aproximará aos setenta milhões no mesmo período.

Em todos os lugares, os grandes números dos estepefacientes incrementos de população, se distribuem de maneira desigual, favorecendo o crescimento de centros urbanos em detrimento do campo. O desenvolvimento dos transportes e a expansão nos intercâmbios canalizam

produtos, recursos e população aos centros produtivos e em alguns nós do sistema de comunicação: na Inglaterra, de maneira diversa da França, são desenhadas hierarquias urbanas totalmente novas, as quais, somente em parte e somente em algumas áreas de implantação mais antiga, coincidem com núcleos preexistentes. Nos mapas novos são evidentes os centros industriais e, ao lado deles, as cidades portuárias com cidades cuja vocação comercial é mais emergente: além da própria capital, existem também cidades com funções de capital administrativa.

Em 1850, além de Londres, cinco centros britânicos superam os duzentos mil habitantes; trata-se exclusivamente de centros que há pouco tempo começaram a fazer parte do grupo das grandes cidades e, em ordem crescente, encontramos Birmingham, Glasgow, Liverpool e Manchester, que chega a ter quatrocentos mil indivíduos. Nenhum desses polos industriais e/ou portuários superava, cem anos antes, a marca dos trinta mil indivíduos; e somente Londres, com seus 860 mil habitantes superava copiosamente a quota de cem mil. A capital, em meados do século, atinge a cifra de 1.400.000 habitantes, dos quais somente cinquenta por cento nasceu na cidade (em 1901 atingirá a cifra de 4.200.000).

Voltemos agora ao dado geral das ilhas britânicas, detendo-nos no primeiro período de crescimento, compreendido entre o fim do século xviii e 1850, quando a população passa de dez a vinte milhões. Nessa mesma curva do tempo considerada, a quota relativa aos centros urbanos passa de trinta a cinquenta por cento do total. Tudo isso significa, concluindo, que em um período pouco maior de cinquenta anos, mais de sete milhões de indivíduos aumentaram o número dos habitantes das cidades: é como se uma "segunda Grã-Bretanha", inteiramente urbana, fosse acrescentada à população original do censo realizado em 1750.

Esse macroscópico processo de desenvolvimento foi percebido de maneira negativa. O fenômeno de periurbanização e de concentração em poucos centros foi lido

através dos olhos de quem achou perverso o processo de industrialização. Pensemos em Charles Dickens de *Tempos Difíceis* (1853), e, principalmente, pensemos em Friedrich Engels em *As Condições da Classe Operária na Inglaterra* (1845): Manchester, Sheffield ou Birmingham são descritas como reagrupamentos dantescos nos quais, sem querer, o camponês foi absorvido. Aglomeração humana, promiscuidade, falta de condições higiênicas aceitáveis, degradação material e moral são algumas das características desse inferno recente.

No entanto, se a população do Reino Unido mais que duplicou em cerca de cem anos, isso se deve também a um sensível aumento das condições de vida: melhor alimentação, melhores condições sanitárias, melhores níveis de instrução.

No fim do século, a idealização do campo serve de contrapeso à perversidade da cidade, apesar das condições materiais difíceis que o camponês, absorvido pela cidade, frequentemente deixou para trás, no povoado de origem; então, o mundo rural aparece a muitos com os contornos de um "paraíso perdido", cujas lembranças da pelagra, da penúria alimentar, da servidão feudal, foram se perdendo em breve tempo.

O extraordinário processo de crescimento e de concentração urbana normalmente é atribuído à "revolução industrial": em qualquer tipo e grau de escola, hoje em dia é capilarmente difundido uma versão popular da qual derivam totalmente as lógicas e contradições da cidade contemporânea, inclusive sua extraordinária expansão quantitativa. Nesses casos, falar da "cidade do século XIX" significa falar da "cidade na época da revolução industrial". Apesar de não serem propriamente sinônimos, os dois termos aparecem equivalentes e estreitamente correlatos. Na realidade não é bem assim: se tentarmos comprovar uma ideia tão sugestiva quanto genérica, percebemos que o dado deve ser verificado *in loco*. Para distinguir um lugar de outro, somente a geografia nos permite, de fato, tornar menos totalizante uma equação muito rígida entre

Tempos e modos do ciclo expansivo variam naturalmente de lugar a lugar: a Itália constitui um exemplo extremo, marcado por um desenvolvimento que se utiliza inteiramente das malhas de cidades preexistentes. Serão modificados pesos e hierarquias, mas não a nomenclatura dos centros mais desenvolvidos: com exceção de centros de tecelagem aos pés das montanhas (como Biella e Schio), o deslanche econômico atingirá principalmente os nós fundamentais da geografia nacional, como Turim, Milão e Gênova.

Na primeira parte do século XIX a Itália possui somente um grande centro, Nápoles, cujo fluxo demográfico aparece rapidamente em regressão relativa não somente em relação às metrópoles europeias, mas também em relação às outras cidades italianas. Na península, mais do que em outros lugares, encontramos, porém, certo grupo de cidades médio-grandes, situadas na faixa contígua às primeiras. Por volta de 1850, de fato, dez centros se colocam entre os 130 e os 180 mil habitantes: trata-se de Turim, Gênova, Milão, Veneza, Bolonha, Florença, Roma, Palermo, Messina e Catania.

Em relação à "Itália das cem cidades", a Inglaterra da primeira industrialização se posiciona na extremidade oposta. Aqui, como já vimos, o desenvolvimento manufatureiro desordena a geografia das cidades: excluindo Londres e um grupo de cidades portuárias, todos os maiores centros urbanos nascem praticamente do nada e seu rápido crescimento é fortemente industrial. A disponibilidade de recursos minerais e energéticos, a proximidade às fontes de armazenamento, tem permitido Sheffield, Manchester ou Leeds modificar radicalmente suas próprias condições iniciais de pequeno centro rural.

Entre os dois casos paradigmáticos da Inglaterra e da Itália, posiciona-se a situação de outros países igualmente atingidos por processos de concentração urbana: a França, os Estados alemães e danubianos, a península ibérica. Mesmo nesses contextos, talvez não com a mesma intensidade de nossa península, a expansão demográfica (e/ou industrial)

se baseia em uma rede de centros preexistentes: das capitais do *Ancien Regime* às pequenas ex-capitais de principados, às sedes de mercado de escala regional, aos portos mais importantes, aos maiores nós fluviais e viários.

Pouco depois da constituição do Reich (1871), a Alemanha entra com prepotência na fase de desenvolvimento demográfico, que se concentra em algumas grandes cidades e em algumas bacias industriais: os habitantes da Ruhr são menos de um milhão no momento da unificação, para chegar a atingir quase quatro milhões às vésperas da grande guerra.

Nesse vivido contexto, Dusseldorf e Essen ultrapassam a marca dos trezentos mil habitantes, partindo de dados pouco relevantes. Contemporaneamente, porém, a população se quadruplica também em uma cidade histórica como Colônia (de 129 a 640 mil indivíduos), que pertence àquela classe de cidades médio-grandes colocadas, no momento da unificação, entre os cem e cem mil habitantes: entre as outras, Dresda, Munique, Lipsi, Frankfurt, que, por volta de 1914, permanecem estavelmente acima da quota dos quatrocentos mil.

Se a diversificação do desenvolvimento urbano é o dado prevalente na Europa continental, devemos, porém reconhecer que mesmo aqui se configuram algumas “pequenas Inglaterras” ligadas aos recursos e à paisagem de uma bacia carbonífera: elas nascem do nada não somente em Ruhr, mas também na Slesia, no norte da França, em Lorena, nas Astúrias e no Mássico central e se consolidam como núcleos industriais, novas cidades dependentes não somente do aproveitamento das mineiras mas também de uma série de oportunidades materiais (proximidade dos mercados e das grandes vias de comunicação). Em poucas décadas de distância, alguns centros de tecelagem e siderúrgicos como Saint-Étienne, Roubaix e Tourcoing na França, Essen, Duisburg ou Katowitz na Alemanha, Ostrava na Áustria-Hungria, passam pelas mesmas circunstâncias de Birmingham ou de Manchester.

Novas Tipologias Urbanas

Novas tipologias urbanas começam a fazer parte da geografia do desenvolvimento: por exemplo, as "cidades empresariais" (*one-company town*, em inglês), centros autossuficientes, com nada em volta, fundados pela presença dominante de um estabelecimento industrial. Aqui se registram todas as condições necessárias ao desenvolvimento, mesmo se a localização é periférica. Le Creusot é a cidade-fábrica, totalmente nova, criada pelo industrial Eugène Schneider no centro da França: os 24 mil habitantes, contados no censo de 1874, gravitam em volta dos grandes instalações siderúrgicas, que constituem o fulcro da inteira organização urbana. Como outras cidades empresariais, Le Creusot representa o extremismo de algumas características típicas de um centro industrial.

Demonstrando que a indústria e o crescimento urbano estão longe de serem termos coincidentes, aparecem novas tipologias urbanas que, apesar da distância em relação às bacias carboníferas e manufatureiras, registram incrementos análogos, se não até superiores. Esse é o caso de cidades portuárias como Liverpool, Le Havre, Roterdã, Hamburgo, Barcelona, Marselha, Gênova, Trieste, Odessa: em tempos diferentes, cresceram segundo ritmos vigorosos, dependendo somente em parte do desenvolvimento manufatureiro. Num período de sessenta anos, entre 1856 e 1914, algumas cidades portuárias triplicaram a própria densidade: Trieste passa de 92 a 256 mil habitantes, Marselha de 186 a 550 mil indivíduos, Hamburgo de 193 a mais de um milhão.

Na base dos incrementos que frequentemente superaram aqueles dos centros industriais, existe um novo quadro das trocas que se consolida após 1850. A abertura de rotas transoceânicas, que agora incluem o Mediterrâneo e o Mar Negro, o expansionismo colonial, as diretrizes da emigração transcontinental e de base, o clamoroso crescimento dos fluxos comerciais: todos esses fatores contribuem para a concentração da população e recursos nas proximidades de alguns portos estratégicos.

Fig. 2: Santander (Espanha): estações balneárias na praia de Sardinero, aproximadamente 1900.

Ao aprovar a “recuperação do Mediterrâneo” no decorrer do século XIX, surgem não somente alguns *boom-city*, mas também uma série de centros que nasceram praticamente do nada, como Pola, Odessa e La Spezia. Mesmo nessas cidades, que nasceram com finalidade essencialmente militar, o incremento se concentra na segunda parte do século. Após decidir instalar a principal base da marinha austro-húngara (1850), Pola vê crescer sua população de mil para cinquenta mil indivíduos no espaço de dez anos. Mais vistoso ainda é o incremento de Odessa que ao longo de cem anos da sua fundação – no início do século XIX – possui já seiscentos mil habitantes: o crescimento ocorre principalmente a partir de 1866, quando o porto é interligado à construção da rede ferroviária, são desenvolvidas as exportações de grão ucraniano e intensificado o fluxo emigratório para a América.

Entre as novas tipologias urbanas, existem também as cidades termais como Biarritz, Vichy, Aix-le Bains, somente para citar algumas entre as mais renomadas de toda a França. Se observada em uma carta geográfica, a localização das *villes d'eau* estabelece um dado de contra tendências que faz com que áreas remotas participem: Alpes, Pirineus, Maciço Central, litoral mediterrâneo, de qualquer forma, são realidades distantes em relação às principais vias de comunicação.

ferroviária a qual, por sua vez, contribuirá na sua expansão quantitativa. Nesse caso, antes se cria a demanda, que será satisfeita somente após a implantação do sistema de transporte; esse último, portanto, não é o fator primário de crescimento.

Tanto as cidades portuárias como as *ville d'eau* se consolidam, no decorrer do século XIX, segundo uma precisa fisionomia, ao ponto de tornarem-se eficazes testemunhas do próprio tempo. Todos os novos centros de água do Mediterrâneo compartilham, mais tarde, de uma característica dualística comum: a nova cidade comercial e residencial, normalmente realizada em uma região plana, não tem nada em comum com o velho núcleo marítimo, com seu aspecto labiríntico e mediterrâneo, que deu o nome à implantação.

A Idade do Desenvolvimento

Fora da Grã-Bretanha, os procedimentos mais clamorosos têm se manifestado principalmente nos sessenta anos que precedem 1914: o crescimento exponencial de alguns centros preexistentes, o nascimento de algumas cidades de corte metropolitanas. Principalmente após 1850, novos fluxos e excedentes demográficos tenderão a solidificar-se nas proximidades de alguns nós ferroviários, industriais e portuários, e, não somente em poucos casos, corresponderão às tradicionais capitais administrativas.

Essa seria uma das características marcantes do século XIX, se o fenômeno não continuasse com ritmos ainda mais intensos no século seguinte. O período que vai de 1850 a 1914 corresponde, portanto, ao segmento fundamental de um processo de período mais longo: ele baliza a primeira impetuosa fase de expansão, enquanto o cinquentenário precedente representa o ponto de partida para as metrópoles em formação.

O que caracteriza então a história da cidade ocidental de maneira exclusiva? Quais fatores de continuidade conectam um longo período, entre o fim do século XVIII e

VYG-

P.

~~III~~ 4

início do século xx? Marcando o fim dessa fase existe com certeza a progressiva perda daquele caráter eurocentrista que a marcou por todo o século XIX: às vésperas da Primeira Guerra Mundial, a população do velho continente tinha um peso correspondente a mais de um quarto do total planetário, agora a relação é de um para oito.

Em 1914, entre as oito metrópoles mundiais figuravam seis cidades europeias: entre elas, todas as capitais dos maiores Estados (em ordem, Londres, Paris, Berlim, Petersburgo e Viena). Hoje, entre as vinte e uma "megalópoles" que superam os dez milhões de habitantes, somente três pertencem à Europa: devemos descer ao décimo terceiro lugar para encontrar a primeira, Moscou, que recentemente substituiu a tradicional supremacia de Londres.

Além das cifras e da perda da hegemonia europeia, encontramos entre os não poucos elementos de continuidade, também fatores culturais ligados igualmente às dinâmicas de transformação. À tendência objetiva de desenvolvimento, acrescenta-se uma cultura do desenvolvimento a qual pretende adequar a estrutura da cidade às lógicas próprias do crescimento econômico.

Fundamentalmente se delineia um modo inédito de olhar a cidade: não é mais uma entidade paralisada, mas um organismo em movimento, cada vez comparável a outros sujeitos e *in primis* ao corpo humano. A cidade agora aparece como sendo uma figura que pode ser mediada, ampliada e principalmente modificada. Se parecer cheia de gente, ela poderá ser ampliada quanto quiser; se parecer doente, poderá se submeter a terapias radicais. A própria cidade se torna, em outras palavras, um objeto do furor demiúrgico que anima o espaço circunstante, que torna cultivável e canaliza terras inexploradas como os titãs da *L'île mystérieuse* (Ilha Misteriosa), descrita por Julio Verne no seu extraordinário romance-metáfora de 1875.

Mesmo sob esse ponto de vista, a história da cidade do século XIX faz parte de um todo: por um lado finaliza

conceitos já expressos pelo Iluminismo do século XVIII, por outro lado representa a fase inicial de acontecimentos que serão levados adiante no século sucessivo. Porém, tudo isso pertence à história da *civilisation*, da qual a cidade constitui uma extraordinária vitrine.

O processo de adaptação às novas necessidades obviamente nada tem de natural, mas se conecta com essas ambições demiúrgicas. Por mais que sejam diferentes de um lugar a outro, essa propensão se manifesta em múltiplas formas: realização de obras e dispositivos que sirvam para acelerar os fluxos e abreviar os percursos, predisposição de novos organismos funcionais, especializações nos bairros de acordo com atividades consolidadas ou novas finalidades. Portanto, mais do que *processo*, teremos que falar em *programa* de adaptação.

O primeiro elemento – na primeira fase de um programa de adaptação – foi o impacto da ferrovia, principalmente na segunda metade do século. Esse extraordinário objeto aparece, por volta de 1830, como curioso meio de locomoção e se torna, na Inglaterra dos anos de 1840, parte de um sistema de comunicação. Na Europa continental, somente após 1850 se configura uma própria e verdadeira rede: é nesse momento que o trem se coloca com prepotência no horizonte de todos os centros de certas dimensões, pondo questões totalmente novas. Devido ao seu intenso valor, em um sentido tanto simbólico quanto material, a chegada do trem na cidade requer que uma série de problemas seja rapidamente solucionada: entre eles, a localização de equipamentos ligados à cidade (sistema de binários, depósitos e, principalmente, a edificação para viajantes), a rápida interligação entre essa e o centro urbano, a criação de um bairro da estação que legalize o papel de motor do dinamismo urbano.

Obviamente tudo isso será manifestado com exemplar clareza nas cidades que cresceram do nada: nos centros manufatureiros da Inglaterra, da Bélgica e da França setentrional, nas cidades carboníferas de Ruhr ou da Slesia, nos centros portuários como Liverpool ou Trieste, nas cidades de cura e turismo como Baden-Baden ou Nice.

Porém, o tema do desenvolvimento e da adaptação é perceptível mesmo em cidades sem o apoio ocasionado pelo incremento da população e muito menos pela expansão industrial. Paradoxalmente, ele aparece mesmo quando não existe um crescimento edilício: nessas circunstâncias, inicia-se um processo de transformação, de redesenho e de adaptação das partes estrategicamente relevantes da cidade, como os contornos, o coração, as diretrizes principais.

É esse o tipo de situação que se verifica em muitos centros, não somente nas áreas indiretamente atingidas pelo desenvolvimento (como as penínsulas italiana e ibérica) mas também em áreas onde o crescimento se sobrepõe a uma consolidada rede de centros urbanos: e é o que acontece na França centro-meridional, na Europa central danubiana e renana, no Báltico e na Holanda.

Mesmo nesses contextos, o programa de transformação remodela a estrutura geral da cidade, tornando obsoletos alguns elementos que no passado tiveram um papel fundamental: as muralhas e em geral o aparato de defesa; as grandes propriedades religiosas e, em particular, o sistema de conventos.

Esses edifícios-símbolos do antigo equilíbrio se apresentam como *subespécie* de vínculos materiais, a serem removidos para alcançar objetivos de *desenvolvimento* e de *adaptação*: nos inúmeros complexos monásticos expropriados ou obsoletos, não será tanto uma questão de demolí-los, mas sim de modificar radicalmente o tipo de uso. De fato, serão ocupados por novas formas de serviços laicos, principalmente no setor da instrução e da assistência sanitária. Arquivos e depósitos, quartéis e sedes de departamentos militares, penitenciárias e asilos complementarão a longa lista de atribuições não religiosas que ocuparão os velhos monastérios e que irão substituir a função original.

Exauridas ou, de qualquer forma, transformadas, as antigas referências da cidade que desaparecem, tornam-se, paradoxalmente, as bases da nova cidade que surge no horizonte; ao lado das edificações, demolidas ou transformadas,

existe uma série de vínculos imateriais, como os privilégios feudais e eclesiásticos, prerrogativas militares, isenção fiscal de que se valia a aristocracia e a Igreja, cujo desmantelamento aparece do mesmo modo necessário.

A mudança, que se desenvolve por mais de um século, da idade napoleônica à Primeira Guerra Mundial, parece caracterizada por esse objetivo: eliminar os obstáculos, visíveis e invisíveis, herdados pela cidade de antigo regime. Tanto na presença de altos níveis de expansão como na ausência desses, a cidade do século XIX parece marcada por essa longa e adversa guerra contra os vínculos do passado: em toda a Europa continental, com a única exclusão da Rússia czarista e dos Balcãs otomanos, o ano de 1848 constitui uma passagem decisiva nesse cenário de progressiva emancipação das relações materiais e imateriais.

Além dos Limites Tradicionais

Nas páginas precedentes, as observações sobre as cidades "do século do crescimento" se referem principalmente à parte ocidental da Europa, a mais afetada pelo processo de aceleração de trocas: o desenvolvimento da indústria e da rede ferroviária representou uma expressão tangível.

A extensa onda de progresso vem do oeste para o leste, como vimos na comparação entre Grã-Bretanha e Alemanha: entre a precocidade de uma e atraso da outra existem quase cem anos de diferença. Porém, olhando bem, o desenvolvimento alemão comprometeu principalmente as províncias ocidentais; com exceção de algumas bacias carboníferas na Slesia e na Moravia, o fenômeno parece delimitado pela linha Elba - Selva Boêmia - Danúbio. Para além, se estendem áreas geográficas onde trocas estagnadas e uma fraca dinâmica econômica não impedem, após 1870, claros sinais de renovação urbana.

A tendência ao progresso atinge também as cidades do Império asbúrgico da Prússia, da Escandinávia, dos países

econômicas e culturais. Essa estreita relação no início se enfraquece e, depois, se dissolve devido ao abalo de um crescimento demográfico que provém do campo e que o centro urbano não está mais em condições de metabolizar.

Essas observações podem nos fazer analisar um universo que não existe mais. O século XIX começa a alterar as demarcações tradicionais antes das terríveis tragédias da primeira metade do século XX, antes dos furores nacionalistas, dos extermínios étnicos, das guerras mundiais, antes que as deportações de massa alterem os complicados equilíbrios étnicos e culturais. Até então a cidade constituía um mundo próprio, que a extinção dos limites colocou dramaticamente frente à própria diversidade. Aqui, como em outros lugares, o enfraquecimento das fronteiras entre cidades e zona rural é acompanhado pelo colapso geral dos vínculos feudais e militares que limitavam a mobilidade de pessoas e das mercadorias. Antes em Paris e depois em Praga, tomam parte velhas repartições, instituições e, com elas, edifícios símbolos da antiga organização: as muralhas.

A partir da segunda metade do século, o processo de abertura abrange a totalidade dos centros urbanos. Porém, na parte centro-oriental da Europa tudo isso terá efeitos que caracterizarão a época no que concerne à ocupação física e imaterial da cidade: efeitos que podemos considerar comparáveis àqueles determinados, em outros lugares, pelo crescimento demográfico e econômico.

Certamente, pode-se dizer a mesma coisa sobre a "área das fronteiras incertas" que divide civilizações urbanas e resquícios feudais. Ao longo do Danúbio e nas Balcãs, a linha de divisão torna-se cada vez mais sutil e definida: aqui, na área de própria competência, os austríacos deram o nome de *Grenzenland*, indicando, com isso, uma terra dominada pelos militares e marcada por conflitos em potencial.

Ao longo desse limite se desenrola uma sequência de cidades que vão do Adriático ao Mar Negro e além. Elas são diferentes em sua história, tradição, característica e forma, porém, esses centros têm em comum um passado

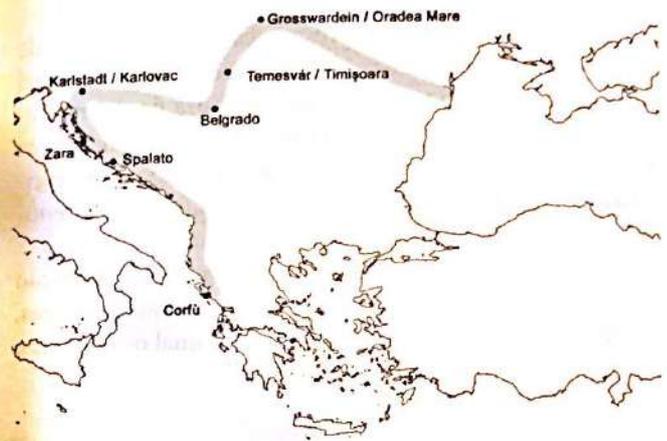


Fig. 4: A cidade dos limites orientais, entre o Adriático e o Mar Negro.

recente de torreões de defesa: com Corfu, Espálato, Karlstad/Karlovac, Belgrado, Temesvár/Timisoara, Grosswardein/Oradea Mar, Kazan, Kharkov, nessa lista encontramos Viena também.

Nessa faixa, o processo de abertura terá consequências particularmente fortes: uma vez eliminadas as demarcações tradicionais, a identidade do centro urbano será redefinida em relação a um entorno que esteve excluído por muito tempo.

Mais para o norte, no coração da Europa central, após 1848, as declarações de "cidade livre", se difundem como uma mancha de óleo; exoneradas das antigas servidões, as cidades usufruem uma situação jurídica similar à dos povoados de tradição liberal mais antiga. Variável de povoado a povoado, a supressão das antigas linhas de demarcação é perceptível em todo lugar como extinção da cidade de antigo regime, mesmo se sua queda tenha se iniciado bem antes de 1880 e, em muitas circunstâncias, tenha sido concluída após 1914.

Enfim, a noção de cidade não será mais associada a um complexo de elementos estáticos herdados do passado: não é mais um cenário fixo no qual somente os militares e os detentores de um poder absoluto podem intervir para

remodelar as relações de representação, os perímetros de defesa etc. O século XIX representa o segmento principal desse longo percurso, um século cuja obra de desmantelamento assume um caráter sistemático: em uma época dominada pelas noções de progresso técnico e de crescimento ilimitado, a ela pertence a conscientização do fenómeno, sua ideologização e sua espetacularização.

Portanto, o século XIX corresponde à fase de transição entre um antigo regime, marcado por delimitações férreas, e a plena atuação do princípio segundo o qual os homens e produtos podem circular livremente.



A Demolição das Muralhas

Associada à queda do Antigo Regime, a demolição das muralhas marca de modo decisivo a transição para a modernidade e contemporaneidade. A simbologia e a topografia que se apresentavam, de fato, não correspondiam mais à nova fronteira, correspondendo à nova organização fiscal, política e social.