

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

ROBERTO RÜSCHE

**A experiência estética da metrópole:  
expressões sensíveis do fenômeno metropolitano**

São Paulo

2023



ROBERTO RÜSCHE

**A experiência estética da metrópole:  
expressões sensíveis do fenômeno metropolitano**

Tese apresentada à Faculdade de  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade  
de São Paulo para obtenção do título de  
doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Paisagem e  
Ambiente  
Orientador: Prof. Dr. Vladimir Bartalini

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL, SOB  
RESPONSABILIDADE DO AUTOR E ANUÊNCIA DO ORIENTADOR

A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

São Paulo, 12 de junho de 2023

São Paulo

2023

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Imagem da capa: André Malheiros Santiago, 2023.

Catálogo na Publicação  
Serviço Técnico de Biblioteca  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Rüsche, Roberto

A experiência estética da metrópole: expressões sensíveis do fenômeno metropolitano / Roberto Rüsche; orientador Vladimir Bartalini. - São Paulo, 2023.

248 p.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Paisagem e Ambiente.

1. Metrópole. 2. Experiência Estética. 3. Sensibilidade. 4. Fenômeno Metropolitano. 5. Fisionomia da Metrópole. I. Bartalini, Vladimir, orient. II. Título.

Nome: RÜSCHE, Roberto.

Título: A experiência estética da metrópole: expressões sensíveis do fenômeno metropolitano

Tese apresentada à Faculdade de  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade  
de São Paulo para obtenção do título de  
doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Paisagem e  
Ambiente

Orientador: Prof. Dr. Vladimir Bartalini

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr.: \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr.: \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr.: \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr.: \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr.: \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_



## AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Vladimir Bartalini, por abrigar pensamentos e gestos, imagens e reflexões de uma existência sempre situada. Pelo ensino generoso e dedicado, pela inestimável presença que se estende para além deste trabalho.

Aos meus pais, Francisca e Roberto, e à minha irmã, Ana, pelo acolhimento e pela escuta no curso da vida. Por me despertarem confiança e coragem.

Ao Bruno Medici, pelas palavras e pelo silêncio, pela jornada através das luzes e das sombras.

Ao amigo André Malheiros Santiago, pela arte e poética contidas na capa deste trabalho.

Ao Hugo Maciel, pela leitura e revisão do texto deste trabalho.

Aos colegas pesquisadores e professores com quem travamos conversas e ensaiamos argumentos.

À Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, por tornar possível esta tese.





Dorme, apesar da tempestade. Dorme na tempestade. Dorme em tua coragem, feliz por ser um homem assaltado pelas ondas. E eu durmo, embalado pelos ruídos de Paris.

(BACHELARD, 2008, p. 46).



*À minha pequena família*

*Aos amigos*



## RESUMO

Desde a segunda metade do século XIX até a contemporaneidade, o fenômeno metropolitano esteve e ainda está associado a dificuldades relacionadas à esfera subjetiva e sensível. Não obstante a capacidade de identificar situações tipicamente metropolitanas (os espaços e os lugares singulares das metrópoles), diferentes autores reconhecem, em simultaneidade ao surgimento das grandes cidades e à sua consolidação, o enfraquecimento das dimensões sensíveis, o embotamento dos sentimentos ou ainda o esvaziamento do sentido estético relacionado à experiência metropolitana (CACCIARI, 1972, 2010; MUMFORD, 2004; SIMMEL, 1973) e à vida nas metrópoles (LYNCH, 1972; HILLMAN, 1993). Diante do quadro apresentado, esta tese parte da hipótese de que as grandes cidades proporcionaram e ainda proporcionam situações para sua apreensão estética, indicando a possibilidade de estabelecer relações sensíveis com os espaços, lugares e acontecimentos que particularmente caracterizam o fenômeno metropolitano. A partir de reflexões teóricas e referências artísticas, literárias e poéticas, a tese organiza-se em torno do reconhecimento de circunstâncias específicas em que podem ser observadas experiências estéticas com a metrópole. Embora este trabalho trate de situações localizadas em diferentes metrópoles, a hipótese refere-se ao espaço geral das grandes cidades, reafirmando o intento de investigar a possibilidade da expressão estética do fenômeno metropolitano e demais aspectos que se desdobram de sua experiência sensível. Para tanto, os dois primeiros capítulos da tese voltam-se à apresentação dos principais aspectos constitutivos do fenômeno metropolitano e ao reconhecimento da sensibilidade que persiste na experiência estética das grandes cidades notadamente entre o final do século XIX e o início do século XX. Em seguida, o trabalho promove o reconhecimento de possibilidades relacionadas à experiência estética da metrópole com ênfase nas descontinuidades, falhas e ruídos dos espaços metropolitanos, reunindo elementos capazes de retratar sensivelmente as áreas centrais e os subúrbios metropolitanos. Finalmente, o capítulo final da tese dedica-se a explorar expressões estéticas relacionadas à metrópole de São Paulo, coletando excertos e imagens que repercutem impressões sensíveis sobre a cidade enquanto metrópole.

**Palavras-chave:** Metrópole. Experiência estética. Sensibilidade. Fenômeno metropolitano. Fisionomia da metrópole.



## ABSTRACT

Since the second half of the 19th century until the present day, the metropolitan phenomenon still is associated with difficulties related to the subjective and sensitive dimension. Despite the capability to identify typical metropolitan situations (the unique spaces and places of the metropolis), simultaneously with the emergence of big cities and their consolidation, different authors recognize the weakening of sensitive senses, the loss of feelings or even the emptiness of the aesthetic meaning of the metropolitan experience (CACCIARI, 1972, 2010; MUMFORD, 2004; SIMMEL, 1973) and to life in the metropolis (LYNCH, 1972; HILLMAN, 1993). Facing this framework, this work is based on the hypothesis that large cities have provided and still provide situations for aesthetic apprehension, indicating the possibility of establishing sensitive interactions with the spaces, places and events that particularly characterize the metropolitan phenomenon. Based on theoretical reflections and artistic, literary and poetic references, the thesis is organized around the identification of specific circumstances in which aesthetic metropolitan experiences can be noted. Although this work deals with situations placed in different metropolises, the hypothesis refers to the general space of big cities, stating the purpose of investigating the possibility of aesthetic metropolitan phenomenon expression and other aspects that unfold from its sensitive experience. Thus, the first two chapters of the thesis focus on the key constitutive aspects of the metropolitan phenomenon and on the recognition of the sensibility that persists in the aesthetic experience of the big cities particularly between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century. Next, the work promotes the recognition of the aesthetic metropolitan experience with emphasis on the discontinuities, gaps and roars of metropolitan spaces, bringing together a set of elements capable to sensitively portray the central areas and the metropolitan suburbs. Finally, the final chapter of the thesis is dedicated to exploring aesthetic expressions related to the metropolis of São Paulo, gathering extracts and images that echo sensitive impressions about the city as a metropolis.

**Keywords:** Metropolis. Aesthetic experience. Sensibility. Metropolitan phenomenon. Metropolis physiognomy





## ZUSAMMENFASSUNG

Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis in die heutige Zeit ist das Phänomen der Metropole mit Schwierigkeiten verbunden, die mit dem subjektiven und emotionalen Bereich zusammenhängen. Trotz der Fähigkeit um typische und großstädtische Situationen zu identifizieren (die besonderen Räume und Orte der Großstadt), stellen verschiedene Autoren gleichzeitig mit der Entstehung von Großstädten und ihrer Festigung die Schwächung von sensitiven Dimensionen, die Abstumpfung von Gefühlen oder sogar die Entleerung des ästhetischen Sinns der Großstadterfahrung (CACCIARI, 1972, 2010; MUMFORD, 2004; SIMMEL, 1973) und dem Leben in der Großstadt fest (LYNCH, 1972; HILLMAN, 1993). In diesem Rahmen geht diese Arbeit von der Hypothese aus, dass Großstädte immer noch Situationen für ästhetische Wahrnehmung bieten, die auf die Möglichkeit hinweisen, sensible Beziehungen zu den besonderen Räumen, Orten und Ereignissen der Metropolen herzustellen. Ausgehend von theoretischen Überlegungen und künstlerischen, literarischen und poetischen Bezügen geht es in der Arbeit um die Anerkennung spezifischer Umstände, unter denen ästhetische Erfahrungen mit der Metropole zu beobachten sind. Obwohl diese Arbeit mit Situationen in verschiedenen Großstädten befasst, bezieht sich die Hypothese auf den allgemeinen Raum der Großstädte und bekräftigt die Absicht, die Möglichkeiten des ästhetischen Ausdrucks des Phänomens der Großstadt sowie andere Aspekte, die sich aus ihrer sensiblen Erfahrung ergeben, zu untersuchen. Aus diesem Grund konzentrieren sich die ersten beiden Teile der Arbeit auf die Darstellung der wichtigsten konstitutiven Aspekte des Phänomens der Großstadt und auf die Anerkennung der Sensibilität, die in der ästhetischen Erfahrung der Großstädte vor allem zwischen dem Ende des 19. und dem Beginn des 20. Jahrhunderts fortbesteht. Die Arbeit fördert dann die Anerkennung von Möglichkeiten, die mit der ästhetischen Erfahrung der Großstadt verbunden sind, wobei der Schwerpunkt auf den Diskontinuitäten, Störungen und dem Lärm der Großstadträume liegt. So sollen Elemente zusammengeführt werden, die in der Lage sind, die zentralen Gebiete und die Vororte der Großstädte einfühlsam darzustellen. Im letzten Kapitel der Arbeit werden schließlich ästhetische Ausdrucksformen im Zusammenhang mit der Metropole São Paulo untersucht und Auszüge und Bilder gesammelt, die sensible Eindrücke über die Stadt als Metropole widerspiegeln.

**Schlüsselwörter:** Metropolis. Ästhetische Erfahrung. Sensibilität. Großstadtphänomen. Physiognomie der Großstadt.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Hugh Ferriss e as representações de Manhattan .....	114
Figura 2 - Cross-Brox Expressway: anos 1960 e atualidade .....	126
Figura 3 - Trylon and the Perisphere .....	127
Figura 4 - Jones Beach.....	131
Figura 5 - Os monumentos de Passaic .....	134
Figura 6 - Fronteira São Paulo – Osasco / Osasco – São Paulo .....	148
Figura 7 - Rodoanel .....	164
Figura 8 - Intervenção urbana e Nua na rua .....	200
Figura 9 - Estação Água Branca.....	203
Figura 10 - Av. Faria Lima (1994) .....	206
Figura 11 - Av. Brig. Luís Antonio (1994) .....	206
Figura 12 - Av. Faria Lima (1994) .....	206
Figura 13 - Ossário .....	209
Figura 14 - Vistas aéreas de São Paulo.....	212
Figura 15 - Fundação.....	214
Figura 16 - <i>Sem título</i> .....	216
Figura 17 - <i>Sem título</i> .....	216
Figura 18 - <i>Sem título</i> .....	216
Figura 19 - <i>Sem título</i> .....	218
Figura 20 - <i>Sem título</i> .....	219
Figura 21 - <i>Sem título</i> .....	219
Figura 22 - Encontro marginais Pinheiros e Tietê.....	221
Figura 23 - Minhocão .....	222
Figura 24 - <i>Sem título</i> .....	224
Figura 25 - Detetor de ausências .....	226
Figura 26 - Série Andarilha-Catadora.....	230
Figura 27 - Ponte Cidade Universitária - Córrego Pirajuçara .....	232
Figura 28 - Linha de Tensão.....	232
Figura 29 - Jaraguá I .....	234
Figura 30 - Jaraguá II.....	234

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>21</b>
<b>CAPÍTULO 1 – METRÓPOLE E SENSIBILIDADE .....</b>	<b>31</b>
1.1. ALGUNS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DA METRÓPOLE MODERNA .....	34
1.2. DESAFIOS À EXPERIÊNCIA ESTÉTICA METROPOLITANA .....	46
1.3. DIFICULDADES CONTEMPORÂNEAS .....	55
1.4. HORIZONTES POSSÍVEIS .....	59
<b>CAPÍTULO 2 - REPRESENTAÇÕES ESTÉTICAS DA METRÓPOLE .....</b>	<b>69</b>
2.1. O EXERCÍCIO FISIONÔMICO DA METRÓPOLE .....	73
2.2. O POETA NA METRÓPOLE.....	81
2.3. O HABITANTE NA METRÓPOLE .....	91
Percursos metropolitanos.....	96
Os arredores e os subúrbios da metrópole .....	100
Os refúgios e os abrigos na metrópole .....	103
<b>CAPÍTULO 3 – IMAGENS AO REDOR DA METRÓPOLE.....</b>	<b>111</b>
3.1. DISSONÂNCIAS, FALHAS E RUPTURAS .....	116
3.2. TRANSIGURAÇÕES DA METRÓPOLE .....	121
3.3. O RELATO SUBURBANO DE SMITHSON.....	131
3.4. LIMITES E FRONTEIRAS.....	139
A fronteira no interior da metrópole .....	141
A viagem no interior da metrópole.....	148
<b>CAPÍTULO 4 – POÉTICAS PAULISTANAS .....</b>	<b>165</b>
4.1. EXPRESSÕES SENSÍVEIS DA METROPOLIZAÇÃO DE SÃO PAULO .....	167
Transformações metropolitanas.....	172
Expressões sensíveis da metrópole de São Paulo na primeira metade do século XX.....	179
4.2. IMAGENS CONTEMPORÂNEAS DA METRÓPOLE DE SÃO PAULO .....	195
Sensibilidades resistentes: o corpo e o outro na metrópole.....	197
Lugares metropolitanos: dimensões espaço-temporais.....	210
Sonhos persistentes.....	226
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>235</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>241</b>

## INTRODUÇÃO

O surgimento das metrópoles no século XIX representou um inédito fenômeno urbano e extraordinárias transformações nas cidades, cujos efeitos assinalaram novas posturas individuais sintonizadas com o enfraquecimento ou anulação das emoções do habitante metropolitano. As consequências negativas que se observam sobre a subjetividade não apenas são, em parte, resultantes das novidades relativas às metrópoles europeias oitocentistas, mas também estão presentes em outras análises que tematizam a experiência metropolitana nas grandes cidades contemporâneas, perfazendo um quadro em que a relação entre o habitante metropolitano e o espaço da metrópole encontra-se por vezes destituída de sensibilidade. Embora as metrópoles se expressem de modo contundente, apresentando um conjunto de traços e elementos que particularmente a definem (lugares e objetos singulares), identificam-se dificuldades associadas à sua experiência estética.

Nas grandes cidades do final do século XIX e início do século XX, tal adversidade relativa à apreensão sensível das nascentes metrópoles pode ser

diagnosticada por meio de reflexões teóricas que reconhecem como predominantes o embotamento dos sentimentos e a uniformidade das reações estéticas diante dos cenários urbanos originais, das transformações que pautam a passagem das cidades às metrópoles, bem como da consolidação das grandes cidades (CACCIARI, 1972; 2010; MUMFORD, 2004; SIMMEL, 1973). Por sua vez, nas metrópoles da segunda metade do século XX e início do século XXI, são reconhecidas dificuldades associadas à decodificação das formas metropolitanas em nossa interioridade, manifestando impedimentos quanto à leitura sensível do texto que se apresenta nas grandes cidades e indicando a sobrevivência de contrariedades relacionadas à experiência estética também nas metrópoles de nosso tempo (CACCIARI, 2010; PEIXOTO, 2000). Ainda no panorama atual, o esvaziamento do sentido estético é igualmente observado nas demais relações com os espaços e os objetos que nos envolvem, ampliando o problema diagnosticado acima (HILLMAN, 1993; LYNCH, 1972).

Ante o exposto, parte-se da hipótese de que a metrópole ofereceu e continua a oferecer condições para sua apreensão estética, ainda que em situações particulares, capazes de se expressar nas artes, na literatura e na poesia. Considerando os lugares e as situações espaciais somente possíveis de serem observados em uma metrópole, este trabalho visa detectar circunstâncias singularmente metropolitanas, investigando e reconhecendo as suas potencialidades voltadas às experiências estéticas e aos aspectos que se desdobram de suas expressões sensíveis a partir dos espaços característicos das grandes cidades.

Voltando-se ao espaço metropolitano e aos lugares específicos que o constituem, assume-se a hipótese de que seria possível a experiência estética do fenômeno metropolitano a partir dos lugares e acontecimentos distintivos das grandes cidades do século XIX e da contemporaneidade. Enquanto uma alternativa ao breve panorama descrito acima, a partir da hipótese formulada, propõe-se reunir reflexões teóricas, bem como expressões sensíveis e poéticas, capazes de reconhecer experiências estéticas comumente relacionadas às grandes cidades. Ainda que este trabalho se ocupe de lugares e circunstâncias específicos

de variadas metrópoles, sua hipótese remete ao espaço mais geral e genérico relativo às grandes cidades, reiterando o intento de verificar a possibilidade da experiência estética metropolitana.

Além de constatações a respeito dos efeitos psicossociais associados ao surgimento e consolidação das metrópoles no século XIX, das dificuldades de conferir uma tradução sensível do fenômeno metropolitano ou ainda do enfraquecimento das relações estéticas na realidade atualmente vivenciada nas grandes cidades, algumas objeções poderiam ser eventualmente mencionadas na direção contrária à hipótese elaborada. Em primeiro lugar, posições alinhadas ao reconhecimento das metrópoles enquanto parte indissociada do modo de produção capitalista em suas diferentes fases reconhecem as grandes cidades como um espaço urbano progressivamente destituído de dimensões sensíveis e oníricas. Embora as metrópoles expressem as notáveis realizações do sistema produtivo, encerrando cenários e acontecimentos fascinantes e extraordinários, frequentemente diferentes autores a consideram como o palco das hiperdimensões e artificialidades, espetaculosas realizações afastadas dos traços humanos e sensíveis dotados de profundidade. Além dos cenários resplandecentes que as singularizam, as metrópoles ainda são caracterizadas por situações espaciais disruptivas, isto é, lugares que objetivamente expressam inconclusões, inacabamentos e instabilidades, dificultando a apreensão estética das grandes cidades.

Ainda que as condições descritas acima sejam efetivamente observadas em diferentes metrópoles ao longo do tempo, a hipótese sugerida neste trabalho pretende igualmente ser averiguada diante de tais situações em que o sentimento estético em relação às metrópoles apresenta-se, a princípio, dissonante e estranho defronte à aridez dos contextos comumente observados. Nesse sentido, contrariando as considerações que *a priori* se apresentam, pode-se reforçar o interesse e a pertinência do problema e da hipótese levantados.

A partir do objeto de estudo e da hipótese formulada — respectivamente, a expressão estética do fenômeno metropolitano e a possibilidade de sua afirmação no contexto das grandes cidades —, cabem ser anunciadas algumas definições e conceitos orientadores desta tese. Inicialmente, ainda que o tema seja recuperado com maior profundidade no primeiro capítulo deste trabalho, as *metrópoles* podem ser definidas como aglomerações urbanas regidas pelo modo de produção capitalista em suas diferentes fases, cujo impacto sobre as cidades durante o século XIX efetivou significativas mudanças de ordem produtiva, demográfica e territorial. De um modo geral, as grandes cidades oitocentistas correspondem a cidades caracterizadas pelas grandes extensões e magnitudes de seus processos, perfazendo mudanças expressivas em relação às cidades previamente constituídas. Assim, é aspecto comum de diferentes metrópoles a presença de significativos contingentes populacionais, de um núcleo central mais consolidado e de subúrbios, trechos de urbanização mais incipiente, que se distribuem ao seu redor. Atravessando o tecido metropolitano, é possível ainda observar uma série de intervenções que fundamentalmente renovam as feições urbanas, adequando-as aos impulsos produtivos, tecnológicos e simbólicos, e atribuindo às grandes cidades as diferentes dimensões da vida moderna e contemporânea. Mesmo que na contemporaneidade as metrópoles não correspondam formalmente às mesmas características das grandes cidades oitocentistas, também nos séculos XX e XXI o fenômeno metropolitano seguirá indissociado do modo de produção capitalista, perpetuando a correspondência entre o espaço da metrópole e as diversas condicionantes observadas na sociedade atual.

Em segundo lugar, cumpre destacar que o termo *experiência estética* contido na hipótese desta tese volta-se à vivência sensível de situações características das grandes cidades e dos seus acontecimentos, capazes de efetuar uma leitura do tecido metropolitano com base em imagens dotadas de “imaginabilidade”, isto é, que estejam “intensamente presentes aos sentidos” (LYNCH, 1997, p. 11), despertando sensibilidades e emoções específicas que averiguem a possibilidade da



apreensão estética do fenômeno metropolitano. Embora não se trate de um trabalho que se detém em analisar e em fazer suposições sobre as imagens da metrópole, cabe salientar que frequentemente a tese fará referência aos retratos típicos das grandes cidades, apoiando-se sobre diferentes documentos e registros ocupados com as expressões sensíveis das metrópoles.

Ainda sobre os conceitos que balizam o contexto e o limite deste trabalho, em variados trechos será observada a referência aos termos *sensível* e *poético* como um modo de caracterizar o conteúdo das descrições e registros estéticos do fenômeno metropolitano. Mais especificamente do que a mobilização das emoções e do reconhecimento de uma sensibilidade, as imagens poéticas podem ser consideradas como um “súbito relevo do psiquismo” (BACHELARD, 1978, p. 183), descrições que se relacionam ao âmago do ser que, desprovidas de causalidades, são marcadas por uma originalidade, uma novidade psíquica instituída por uma palavra, um verso, um poema ou demais modos de representação artística. Mesmo que inequivocamente encantem, as imagens poéticas não se resumem à sedução de determinadas situações e narrativas, nas quais a “comunicabilidade de uma imagem singular” (BACHELARD, 1978, p. 184) não repousa exclusivamente sobre uma espécie de persuasão pautada somente sobre o fascínio. Além disso, a imagem poética tampouco é assimilada apenas na esfera individual, uma vez que também é intersubjetividade, isto é, dotada de uma capacidade de fazê-la ressoar em outras almas, não permanecendo reduzida à subjetividade de cada indivíduo (BACHELARD, 1978).

Prosseguindo com demais parâmetros que balizam a hipótese deste trabalho, é relevante considerarmos o *espaço* “como uma instância da sociedade”, formado tanto pelos elementos materiais que o compõem quanto por uma série de questões pertencentes a disciplinas que configuram o “princípio ativo” (SANTOS, 1985, p. 2) dos objetos em uma determinada área. Nesse sentido, ao nos referirmos à expressão espacial, voltamo-nos à manifestação da sua forma e também do seu conteúdo, do que lhe é constitutivo e se apresenta aos sentidos. Assim, referir-se ao espaço metropolitano significa não apenas mencionar a

concretude de uma localidade, mas também reconhecer as demais condicionantes que o atravessam e se observam nas formas que constituem a metrópole.

Finalmente, no contexto deste texto, o *lugar*, considerado por Santos (1985) enquanto o “objeto ou conjunto de objetos” dispostos em uma área, incorpora também a ideia de localização, definida como “um momento do imenso movimento do mundo, aprendido em um ponto geográfico” (SANTOS, 1985, p. 2). Assim, o espaço, os lugares e a localização podem ser admitidos como categorias espaciais dinâmicas e sujeitas a diferenciações de acordo com os elementos que os constituem e os fluxos sociais a que estão submetidos. Se o que torna um lugar diferente do outro é o “movimento social”, o “papel próprio no processo produtivo” (SANTOS, 1985, p. 2), prospectar situações que expressem espacialmente a metrópole é aqui considerado como um esforço na direção de identificar pontos no espaço que comumente estão associados à dinâmica metropolitana, tratando-se de semelhanças não apenas formais, relativas ao reconhecimento dos objetos dispostos em cada lugar, mas também produtivas e sociais.

Alinhada com os objetivos e a hipótese descritos acima, a metodologia proposta apoia-se sobre a prospecção de situações que ofereceriam possibilidades de reconhecer a expressão sensível da metrópole, intentando, através de referências teóricas, registros sensíveis e poéticos e exercícios empíricos, verificar a eventualidade da expressão estética metropolitana. Assim, além de ocupar-se em apresentar definições e elementos que caracterizam espacialmente as metrópoles, indicando suas principais características e os desafios à sua experiência estética, esta tese reúne uma série de argumentos e variadas representações sobre as grandes cidades, os quais procuram revelar a dimensão sensível do fenômeno metropolitano e sua possibilidade de apreensão a partir de situações específicas, porém comuns às diferentes metrópoles.

Embora não configurem reflexões voltadas à sensibilidade metropolitana, as experiências estéticas descritas por Didi-Huberman têm semelhanças com o

método proposto para este trabalho, podendo nos servir de inspiração sobre a potencialidade e as possibilidades de reaver sentidos estéticos em face da destruição ou da crise da experiência sensível. Além de sua “origem antes de qualquer memória” e aquém de um “horizonte após toda a catástrofe”, o autor oferece um ponto de vista a partir do qual o aparecimento e a apreensão da imagem poética tornam-se possíveis “no próprio vazio de nossas decisões mais imediatas, de nossa vida mais cotidiana” (DIDI-HUBERMAN, 2011, p. 128), não correspondendo a uma alienação da realidade, a um simples produto da imaginação, a uma quimera ou fantasias destacadas da concretude e da vivência mundana. Sobreviventes, ressurgentes e insistentes, os vaga-lumes didi-hubermanianos, aparições fugazes e potentes, encerram imagens surpreendentes, transitórias e fugidias que, mesmo na escuridão da noite estéril, configuram momentos de encanto e harmonia. Resistentes ao mundo avassalador, as imagens poéticas persistem em sua força mobilizadora e em seu impulso criativo, representando exceções de clareza que nos recobram sensações desvanecidas ou ameaçadas no mundo em que vivemos. Vagando na realidade despedaçada, entre os lugares e objetos de nossa cultura, as imagens vaga-lumes (des)constróem e (re)elaboram sentimentos e memórias sobreviventes (DIDI-HUBERMAN, 2011).

Com base nas reflexões acima e considerando a materialidade dos objetos e sua visibilidade, é preciso esforçar-se na legibilidade sensível dos fenômenos avistados, naquilo que pode ser capturado pela sensibilidade na superfície metropolitana, compreendendo a experiência estética da metrópole para além de um registro simplesmente descritivo ou analítico. Asseverando a relevância que as imagens poéticas ocupam em nossa experiência voltada à percepção e à expressão da realidade experimentada, os vaga-lumes sobreviventes referidos acima lançam as primeiras luzes, matizes e tonalidades iniciais à leitura do texto metropolitano que aqui será proposta. Mesmo não se tratando de reflexões espaciais, voltadas à experiência do espaço metropolitano, os vaga-lumes didi-hubermanianos podem nos sugerir um modo de nos lançarmos aos lugares e às situações típicos das grandes cidades. Ao contrário de permanecermos convencidos de que nada mais haveria para ver, os pirilampos, em sua dança noturna, iluminam o oceano da

escuridão e valem-se da riqueza das imagens poéticas para nos oferecer outros cenários possíveis. Eles, os diminutos faróis alados, são expressões reais e também metáforas que conservam a riqueza dos lugares. “Seja ele [o espaço] intersticial, nômade, situado das aberturas, dos possíveis, dos lampejos, dos *apesar de tudo*” (DIDI-HUBERMAN, 2011, p. 42), é preciso realçar o improvável que perpassa a singular experiência do mundo, levantando “os olhos em direção a regiões improváveis de nossa sociedade” (DIDI-HUBERMAN, 2011, p. 53).

\*\*\*

Considerando a experiência estética da metrópole como tema central em torno do qual se organiza o objeto de estudo do trabalho, esta tese estrutura-se a partir de conteúdos voltados a investigar a hipótese elaborada, conforme é descrito a seguir.

O primeiro capítulo, intitulado *Metrópole e sensibilidade*, promove a apresentação dos principais aspectos constitutivos do fenômeno metropolitano, circunscritos ao surgimento das metrópoles oitocentistas na Europa durante a segunda metade do século XIX. Além de informar os elementos característicos das grandes cidades em seu momento de formação, a primeira parte da tese procura também diagnosticar e problematizar a insensibilidade em relação à experiência sensível metropolitana, circunscrevendo-a em situações particulares às grandes cidades. Ainda no capítulo inicial, o texto ocupa-se das dificuldades da experiência estética metropolitana na contemporaneidade, reconhecendo a permanência do problema em nossos dias e em outros contextos não somente restritos ao ambiente europeu novecentista.

Em seguida à apresentação dos atributos metropolitanos e do aprofundamento em torno do problema relativo à experiência estética das grandes cidades, o segundo capítulo, denominado *Representações estéticas da metrópole*, procura reconhecer uma sensibilidade que acompanha a experiência estética metropolitana, notadamente entre o final do século XIX e o início do século XX. Assim, como uma etapa necessária ao desenvolvimento da tese, são coletados

argumentos a partir dos quais seria possível observar um modo sensível de expressar a metrópole e a relação com ela desempenhada, sobretudo a partir dos fatos e lugares que a singularizam. Ao contrário de um percurso descritivo pelas grandes cidades, a possibilidade de elaborar uma fisionomia metropolitana representa um modo de abordar as metrópoles capaz de reconhecer e estimular uma leitura sensível dos aspectos constitutivos do fenômeno metropolitano. Como desdobramento do método fisionômico, fragmentos das obras de Charles Baudelaire e Walter Benjamin fornecem-nos importantes subsídios orientados à hipótese formulada, permitindo identificar a sensibilidade em relação ao fenômeno metropolitano, alguns lugares e acontecimentos nos quais a metrópole fortemente se expressa e demais camadas que, contidas nos versos e nas narrativas selecionados, se sobrepõem na leitura das grandes cidades e convocam traços oníricos e mnemônicos na definição de um rosto metropolitano.

A partir das considerações e desdobramentos do segundo capítulo, o terceiro capítulo da tese, intitulado *Imagens ao redor da metrópole*, prossegue nas possibilidades de experiência estética da metrópole, enfatizando as opacidades e dificuldades contidas na vivência sensível das grandes cidades. Ainda que os capítulos anteriores igualmente abordem as metrópoles sob um ponto de vista de suas dissonâncias, o terceiro capítulo realça o que nomearemos como a negatividade das metrópoles. Ao contrário de referências associadas ao pleno êxito do modo de produção capitalista e da tecnologia, são reunidos retratos metropolitanos que acentuam as descontinuidades nas áreas centrais e os cenários desconcertantes dos subúrbios das grandes cidades, coletando os demais indícios que nos apontam para a expressividade estética da metrópole com base em suas falhas e ruídos. Relatos sobre a metrópole de Nova York, os subúrbios de Nova Jersey e exercícios empíricos em São Paulo perfazem os exemplos e testemunhos a partir dos quais é possível não apenas perseguir a hipótese orientadora desta tese, mas também tonificar certos matizes da experiência estética metropolitana que são anunciados no capítulo anterior.

O quarto capítulo, denominado *Poéticas paulistanas*, reúne reflexões teóricas e diferentes expressões artísticas (poemas, trechos de narrativas de viagem,

instalações, fotografias e pinturas) que exploram a expressão estética de São Paulo com base em imagens que retratam situações e traços específicos da formação e consolidação da cidade enquanto metrópole. Portanto, considerando o conteúdo dos terceiro e quarto capítulos, observa-se que o caso paulistano encontra-se presente em duas partes deste volume, respectivamente associadas aos exercícios empíricos (capítulo três) e ao conjunto de descrições estéticas que perfazem um breve quadro de São Paulo (capítulo quatro). Embora fosse inicialmente desejado concentrar as expressões estéticas da metrópole paulistana em um único capítulo, optou-se pela sua separação por duas razões: a primeira, relacionada à afinidade da temática abordada nos exercícios empíricos paulistanos com as reflexões contidas ao longo do terceiro capítulo; e a segunda, associada à tentativa de imiscuir, a partir do caso de São Paulo, os diversos matizes da experiência estética metropolitana, conforme observado ao longo da tese. Nesse sentido, o quarto capítulo visa explorar um modo ensaístico de apresentação da metrópole paulistana, procurando amalgamar sensações que se entremeiam na experiência sensível das metrópoles. A referência a diferentes artistas, bem como a variadas linguagens e suportes, reforça essa investida, que aponta para a combinação fortuita de variados tons que compõem o conjunto das experiências estéticas metropolitanas selecionadas.

Por último, as considerações finais recuperam a hipótese deste trabalho e, em face do percurso realizado, apresentam os resultados obtidos. Além disso, as conclusões também expõem demais aspectos relevantes, reflexões e comentários pertinentes ao tema e à abordagem estética em relação às metrópoles.

## CAPÍTULO 1 – METRÓPOLE E SENSIBILIDADE

Com objetivo de promover uma aproximação inicial ao tema deste trabalho, ocupado com as possibilidades de identificar a expressão estética do fenômeno metropolitano partir dos acontecimentos e lugares particulares às grandes cidades, as considerações a seguir visam reunir as características relativas à configuração do espaço e dos lugares metropolitanos, bem como aos desafios concernentes à sua experiência estética e expressão sensível. A associação das metrópoles, de suas feições e acontecimentos às características econômicas, sociais, políticas ou culturais vinculadas à sua formação e constituição permite compreender e explicitar aspectos constitutivos das grandes cidades e, sobretudo, apresentar parte das questões e problemas sobre os quais se fundam as particulares disposições sensíveis em relação às metrópoles, reconhecendo os desafios vinculados a sua experiência estética. Como se observa abaixo, a partir da consulta de diferentes autores aqui relacionados, a formação das grandes cidades e sua consolidação são por vezes identificadas com o enfraquecimento de posturas sensíveis e com o fortalecimento de insensibilidades, o que, a princípio, debilitaria e exauriria as dimensões estéticas relacionadas à experiência metropolitana. Além

disso, discorrer sobre as condicionantes que sustentam determinados comportamentos individuais e coletivos relativos às experiências sensíveis de diferentes lugares metropolitanos permite, ainda, apresentar alguns dos traços associados com a metrópole e sua experiência estética, estabelecendo parte do vocabulário que conforma o texto das grandes cidades e é parte indissociada de suas descrições e principais questões.

Portanto, na direção de identificar possíveis apreensões e expressões estéticas da metrópole, observaremos neste primeiro capítulo os contornos iniciais deste enlace que se funda sobre a correspondência entre o fenômeno metropolitano e o modo de produção capitalista. As novidades que pautam o surgimento das grandes cidades, a reconfiguração do espaço urbano com vistas a sua conversão em metrópole, os símbolos e abstrações que orbitam em torno das grandes cidades, bem como os conflitos e os desencontros vivenciados e experimentados pelo indivíduo metropolitano consistem nos principais aspectos a serem abordados por este trabalho. Diante de um breve panorama que pretende reconhecer elementos gerais às metrópoles do século XIX e também às da contemporaneidade, não se espera cobrir por completo nem aprofundar, em um exame detalhado e minucioso, os problemas relativos à metropolização desde o contexto oitocentista europeu até a metrópole paulistana na atualidade. Mais acertadamente, não se trata de empreender uma análise histórica, mas de apresentar fatos e impressões que orbitam ao redor da singularidade do fenômeno metropolitano, conduzindo leitores e leitoras às circunstâncias e contingências típicas das grandes cidades e introduzindo as dificuldades da experiência estética metropolitana.

Assim, com o objetivo de definir limites e circunscrever o campo onde se fundamentam a questão e a hipótese desta tese, ocupada em verificar a possibilidade de experiências sensíveis metropolitanas, este capítulo organiza-se em dois conjuntos de argumentos e reflexões. O primeiro volta-se às principais características presentes na origem e na consolidação do fenômeno metropolitano, indicando uma série de diferentes aspectos e expressões próprias a diferentes metrópoles. Além da fundamental correspondência entre as grandes



idades e o sistema produtivo capitalista, a parte inicial do capítulo volta-se aos elementos estruturantes e formais da metrópole, brevemente destacando alterações formais no tecido urbano e relacionando características funcionais que sustentam as grandes cidades. Ainda na primeira parte, serão percorridos alguns argumentos e exemplos que indicam os símbolos e as abstrações igualmente presentes em um quadro mais geral acerca das metrópoles, anunciando algumas especificidades das grandes cidades, que igualmente estabelecem relações com suas experiências sensíveis.

Diante do que é característico das metrópoles, o segundo conjunto de argumentos e reflexões visa apresentar alguns dos desafios associados com a sensibilidade em relação à metrópole, identificando aspectos que, a princípio, indicariam vivências desprovidas de subjetividades profundas relativas ao fenômeno metropolitano. Identificadas pelo enfraquecimento das relações estéticas com os lugares e acontecimentos especificamente associados à metrópole, a impessoalidade e a anulação das sensibilidades diante das grandes cidades permitem precisamente problematizar a experiência sensível metropolitana, indicando-a como uma questão a ser investigada no curso deste trabalho.

Finalmente, cabe destacar que a última parte do capítulo tece alguns comentários sobre a validade de estender tais considerações iniciais ao momento contemporâneo e ao contexto brasileiro, especificamente paulistano, da metrópole de São Paulo. Não obstante a ênfase que parte do capítulo imprime à origem do fenômeno metropolitano no ambiente europeu do século XIX, efetua-se um esforço de indicar que as questões relacionadas à experiência sensível das metrópoles não estão apenas circunscritas a determinada realidade, específica de um tempo e de um lugar. Ainda que o surgimento das metrópoles europeias represente um fenômeno indissociado da fase industrial do capitalismo, é preciso salientar que as metrópoles localizadas em outros países e continentes igualmente reproduzem tal condição inicial, tonando-se possível compreender uma parcela considerável de suas questões à luz de conceitos, definições e reflexões que compreendem as metrópoles oitocentistas ou demais grandes cidades.

## **1.1. ALGUNS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DA METRÓPOLE MODERNA**

Como mencionamos acima, discorrer sobre alguns dos aspectos tributários da formação das metrópoles e associá-los às transformações produtivas econômicas não visa aqui aprofundar a análise das circunstâncias econômicas que sustentaram o vertiginoso crescimento populacional e territorial das cidades europeias desde meados do século XVIII e ao longo do século XIX. Na abertura deste capítulo, recupera-se a relação entre os aspectos produtivos e o fenômeno metropolitano como uma descrição de elementos contidos na formação das metrópoles modernas e uma apresentação de questões pertinentes à sensibilidade com que são experimentadas e vivenciadas as grandes cidades, constituindo um modo de introduzir a inédita sensibilidade em relação ao ambiente metropolitano que acompanha as alterações de ordem econômica e social. Além de representar um elemento-chave para compreender a reestruturação física das cidades e a consolidação das metrópoles europeias oitocentistas, as evoluções produtivas e tecnológicas, em simultaneidade às alterações no tecido urbano, propiciaram o surgimento de novos hábitos, gestos, símbolos e (in)sensibilidades que precisamente se valem do encontro entre um determinado modo de produção e de organização do espaço urbano traduzido na forma metropolitana, nos lugares que singularizam as grandes cidades e em uma série de acontecimentos que integram a vida nas metrópoles.

Nessa perspectiva mais geral que procura reconhecer a associação entre o fenômeno metropolitano e o capitalismo industrial, pode-se depreender que a organização e a estruturação físico-espacial das metrópoles correspondem a uma série de exigências e necessidades voltadas a fins de ordem econômica e funcional. Por sua vez, tais requisitos e condições não apenas determinam a conformação do espaço da metrópole, dos lugares que a caracterizam ou ainda das transformações efetivadas e observadas no tecido urbano, mas também recaem sobre diferentes âmbitos da vida coletiva e individual, imprimindo traços particulares no modo através do qual se vivencia e se experimenta as grandes cidades. Assim como

afirmam os diferentes autores aqui mencionados (CACCIARI, 1972, 2010; MUMFORD, 2004; MEYER, 2000), as metrópoles apresentam-se sob essa forma mais geral lastreada sobre os processos de racionalização das relações espaciais e sociais associadas às relações de produção. Enquanto um momento determinante da existência moderna que detém inseparáveis relações com o modo de produção capitalista em seus diferentes estágios de desenvolvimento, o fenômeno metropolitano é atravessado por um espírito oriundo das relações de produção, da preponderância dos aspectos econômicos e financeiros, associados aos fluxos econômicos, bem como do constante desejo pelo lucro e pelos rendimentos monetários, os quais são impulsos fundamentais à consolidação e diferenciação dos elementos que regem as grandes cidades e permanecem atados, não obstante os diferentes acentos e colorações particulares que cada metrópole adquire e expressa (CACCIARI 1972; MUMFORD, 2004).

Em uma perspectiva que justamente discorre sobre os aspectos estruturantes associados às grandes cidades e ao seu percurso histórico, Meyer (2000) reconhece que o sentido da metrópole repousa sobre uma dupla condição, na qual o sistema produtivo capitalista exigiu a reorganização das cidades a partir de um “impulso renovador” (MEYER, 2000, p. 4) voltado à adequação das antigas formas urbanas às novas exigências de produção econômica. Embora possam ser observadas diferenças nos princípios urbanísticos que caracterizam as alterações nas diferentes metrópoles (os variados modelos e projetos urbanos), as modificações introduzidas nas cidades transformadas em metrópoles foram essencialmente semelhantes, encerrando uma confluência de aspectos econômicos, sociais e culturais voltados para atender às exigências do um modo de produção progressivamente impostas. Em um percurso marcado por rupturas e inovações concretas na forma urbana, é preciso destacar a força com que se manifestaram tais adequações e modificações em que diferentes cidades incorporaram metamorfoses e transformações espaciais voltadas a atender as necessidades vigentes e expressas em diferentes âmbitos: dos fluxos econômicos, das inovações tecnológicas, das relações sociais, e também das manifestações e expressões artísticas.

Essa natureza “inegociável” e muitas vezes violenta do desenvolvimento metropolitano se exprime de forma clara na sua dimensão material. Em função dessas características, tudo aquilo que “ganha corpo” na vida metropolitana exprime as relações estabelecidas em todas as suas esferas de vida social e produtiva, convertendo-se em expressão e não em reflexo dessas relações. (MEYER, 2000, p. 5)

Com base nessa associação entre o sistema produtivo e determinado modelo urbano, as grandes cidades, consolidadas a partir do surgimento da indústria, correspondem ao *locus* da sociedade industrial e dos elementos que a compõem e a caracterizam (MEYER, 2000). Ao mesmo tempo em que as impulsionam, as novas forças do capitalismo são determinantes às novas feições que as grandes cidades adquirem entre os anos de mil e setecentos e mil e oitocentos. Impulsionadas pelo industrialismo e pela tecnologia, as transformações de ordem econômica e produtiva impelem a expansão capitalista em renovadas e variadas direções.

Não apenas restrita aos séculos XVIII e XIX, a metrópole caminhou aos séculos posteriores efetivamente expressando espacialmente as condições e características do modo de produção capitalista em seus respectivos estágios de desenvolvimento. Assim, a forma metropolitana no século XX reproduzirá os traços e as funções do modelo produtivo pós-industrial, manifestando novos impulsos voltados à reestruturação do território com base em renovados padrões tecnológicos. Como outra característica dessa contínua correspondência, grande parte das alterações e modificações aplicadas ao tecido urbano e ao espaço da metrópole também se justapõe de maneira dissonante e não harmônica, expressando um encontro desajustado de elementos de diferentes períodos e um acúmulo de distintos desafios urbanos e sociais. Como resultado das transições entre o modo de produção industrial e pós-industrial, cada metrópole exibirá a coexistência de diferentes elementos, continuidades e rupturas, prolongamentos e cisões, de permanências e novidades, bem como demais hibridismos de diferentes estágios econômicos que sucedem e acumulam suas realizações no interior das metrópoles (MEYER, 2000; MUMFORD, 2004).

A partir de tais aspectos produtivos e econômicos que sustentam a formação e as características associadas à metrópole moderna,<sup>1</sup> destaca-se uma série de elementos e transformações físico-espaciais que são particulares às grandes cidades e sobre os quais se ergueram uma série de renovadas imagens metropolitanas. Como identificado por Cacciari (2010) e Benevolo (1987), o novo impulso, a energia renovadora, a espécie de arrebatamento que caracteriza a experiência da metrópole moderna expressam e reiteram transformações de ordem produtiva e econômica sob as quais se modificam renovadas expressões urbanas e metropolitanas, incorporando alterações, promovendo a reorganização de novos elementos e arranjos. De acordo com Benevolo (1987), as metrópoles relacionam-se aos novos ritmos de produção e comércio a partir da renovação das estruturas de transporte e a instalação de novas vias terrestres e fluviais capazes de interligar o território e promover conexões a pontos estratégicos para a circulação de matérias-primas e mercadorias. Em sua afirmação como centros produtivos, econômicos e financeiros, as metrópoles exerceram uma atratividade sobre as indústrias e as pessoas, abrigando novas fábricas e residências, bem como incentivando o fluxo de milhares de novos habitantes sob a forma das multidões e massas urbanas.

Entre os ambientes da burguesia, dos operários e de uma população marginalizada, as metrópoles conformaram novos contextos em que a vida e o cenário na qual ela se desenvolve assumiram ineditismos incontornáveis. Conforme destaca Cacciari (2010), além das alterações citadas acima, também na esfera simbólica a metrópole corresponde a um fato novo em que a “dissolução de toda e qualquer identidade urbana” é acompanhada da própria reformulação das cidades (CACCIARI, 2010, p. 31). Conforme complementa o autor, a partir

---

<sup>1</sup> A modernidade é compreendida neste trabalho como expressão artística e intelectual da ordem capitalista e burguesa, resultante de um projeto de modernização (BOLLE, 1994). Por sua vez, a metrópole está relacionada ao modo de produção capitalista industrial e às suas fases seguintes (MEYER, 2000; CACCIARI, 2010).

do “nexo lugar de produção e mercado” são constituídas novas referências simbólicas e identitárias: os “lugares de troca, expressão da mobilidade da cidade, do *Nervenleben*, da vida nervosa da cidade” (CACCIARI, 2010, p. 31).

É totalmente nova a natureza dos fenômenos — a multidão dos habitantes, o número de novas casas, a capacidade das novas zonas industriais e comerciais, os quilômetros de novas estradas da cidade — e a velocidade das transformações não tem precedentes: cidades que nascem e duplicam numa geração, iniciativas especulativas que se concretizam prontamente em estabelecimentos, estradas, canais e minas abertas em poucos anos na paisagem agreste, altos fornos e chaminés apontadas para o céu ao lado das torres de catedrais. (BENEVOLO, 1987, p. 24)

Com relação aos ineditismos, em meio a espaços transitórios e adaptáveis a uma contínua substituição por algo sempre mais lucrativo, novos usos e edifícios instalavam-se e consolidavam-se como novas estruturas de aparente imutabilidade e sólida permanência no tecido urbano progressivamente refeito. Em simultaneidade às modificações urbanas à instalação das galerias e das lojas de departamentos, expressões dos produtos da arte e da indústria, as metrópoles igualmente observaram a demolição de edifícios e construções que se tornavam obsoletos, dispendiosos e descompassados frente ao ritmo impresso pelos novos padrões. Por um lado, os planos urbanísticos e a remodelação das cidades impuseram modificações radicais ao tecido urbano preexistente e criaram condições para uma contínua e sólida expansão que, ao menos teoricamente, pretendia uniformizar padrões e homogeneizar a vista das cidades. Alinhados com as contingências e circunstâncias vigentes, os padrões urbanísticos tornam-se necessários para viabilizar e ordenar o projeto urbano e metropolitano. Densidades, taxas de ocupação, edificações com alturas pré-definidas, espaços abertos que garantissem a circulação do público representam alguns dos elementos que ilustram o panorama das renovações e substituições que se interpunham entre as tramas do tecido urbano pré-existente.

Nas cenas e nos retratos urbanos que descrevem as grandes cidades europeias entre os séculos XVIII e XIX, igualmente poderão ser observados desequilíbrios da ordem social e urbana, contrastes e percalços relacionados às

novidades introduzidas pelas metrópoles e aos acontecimentos que nelas são observados. Nas grandes cidades, onde se absorvia um grande número de efetivas transformações, tais inadequações não apenas estavam restritas às dificuldades de adaptações e transições a novos parâmetros urbanísticos, mas igualmente diziam respeito aos avolumados problemas sociais que explicitamente estavam sobrepostos e imiscuídos nas tramas das cidades em metamorfose. Ao mesmo tempo em que as metrópoles eram erguidas sobre o êxito da indústria e da tecnologia, largamente aplicadas nas diferentes dimensões da vida urbana, o desenvolvimento e a construção das grandes cidades instituíram contradições, imperfeições, incompletudes e ruídos que marcavam as transições entre uma velha e uma nova ordem. Os problemas urbanos e sociais presentes nas metrópoles oitocentistas, muitos dos quais persistirão nos séculos seguintes, tornam-se um lugar comum nas cidades agigantadas e revelam as incompatibilidades e os conflitos mais ofuscantes do que o brilhante horizonte para o qual idealmente apontava esse quadro de amplas alterações.

Alteradas em favor da consolidação de negócios lucrativos, as nascentes metrópoles conviveram com um vertiginoso crescimento demográfico descrito em diferentes retratos das grandes cidades. O rápido crescimento populacional, ocasionado pela diminuição dos índices de mortalidade e pelo êxodo da população rural em direção aos centros urbanos, ocasionou um esgotamento das estruturas internas às grandes cidades, em que um grande número de pessoas aglomerava-se nas ruas e competia por acomodações degradadas, cada vez mais escassas nos antigos núcleos urbanos centrais. Como sublinha Mumford (2004), as metrópoles mostraram-se incapazes de absorver harmonicamente o grande contingente populacional transferido às cidades, ocasionando um intenso aumento da densidade demográfica, sobretudo nas áreas mais populares em que as massas urbanas refletiam as dificuldades ocorridas da transferência de um grande contingente populacional às cidades. Através da disputa por moradias e cômodos insuficientes, seja em quantidade ou em condições de habitabilidade, a degradação das condições de vida representa uma consequência do crescimento populacional ao mesmo tempo em que corresponde a um traço emblemático do

rosto metropolitano e da conversão e consolidação das cidades nessa nova escala de ritmos, impulsos e acontecimentos.

Agigantadas e avolumando problemas sociais e urbanos resultantes de alterações, transitoriedades e instabilidades, em simultaneidade as metrópoles exibiam como característica física ou territorial uma superação dos limites urbanos até então instituídos e conhecidos. Movimentadas por uma força interior que continuamente refaz os seus perímetros e as lança para além das fronteiras mais imediatas na direção de novas áreas não ocupadas ou ainda muito distantes de seus núcleos centrais, as grandes cidades adquirem movimentos de uma contínua expansão. “Por meio desses agentes [políticos e organizacionais], a metrópole estendeu o seu alcance sobre regiões subordinadas, tanto dentro do seu próprio território político como nos domínios que ficavam no estrangeiro” (MUMFORD, 2004, p. 580).

Tal expansão, que regularmente acompanha a formação das metrópoles oitocentistas, igualmente se vale de melhorias nos meios de transporte como meio de sustentar o deslocamento de pessoas, matérias-primas e mercadorias. Os aperfeiçoamentos técnicos nas vias de transporte, bem como nas estruturas que articulam os diferentes meios, além de novas maneiras de deslocamento, tais como os bondes e as estradas de ferro, desempenharam um papel decisivo à impressão de novas medidas de tempo e distâncias na realidade urbana, na dinâmica dos fluxos e mesmo no espírito das nascentes metrópoles. Seja no interior das grandes cidades, em suas adjacências ou em áreas por elas influenciadas, ampliou-se todo o ritmo de deslocamento e alcance, não se tratando mais do percurso “avenida a avenida, ou de quarteirão a quarteirão, mas de via férrea a via férrea e de subúrbio a subúrbio, estendendo-se em todas as direções a partir do distrito central” (MUMFORD, 2004, p. 578).

Manifestação e expressão do modo de produção baseado nas indústrias e na comercialização dos seus produtos, as grandes cidades incorporaram e repercutiram novas escalas de espaço e tempo. Fazendo uso de energia em uma escala até então inédita, quantidade e novidade acompanharam renovados padrões de velocidade e de alcance em diferentes sentidos, tornando imperativa a referida



reformulação física e urbana das metrópoles que avançavam através de novos meios de transporte e deslocamento em direções às áreas suburbanas e aos territórios até então não alcançados (MUMFORD, 2004). A “aventura especulativa” e a “expansão audaciosa”, decorrentes da conjuntura produtiva que se apresentava, manifestavam-se nos prolongamentos físicos e territoriais das cidades, propagando-se em variadas direções, cujos condicionantes fundamentalmente correspondiam à necessidade de estruturar eficientes meios de transporte e de superar eventuais obstáculos físicos e geográficos (MUMFORD, 2004, p. 463). Em meio a esse crescimento ilimitado, residências e estruturas de incipiente e muitas vezes precária urbanização dispersavam-se em áreas “ao acaso do tempo e do espaço” (MUMFORD, 2004, p. 463), cujo sentido não é mais apenas capturado pelo caminhar, mas percebido ao ritmo dos bondes e das estradas de ferro.

Na disseminação do industrialismo, da produção em larga escala e da mecanização, as metrópoles também determinaram a reestruturação de grandes áreas apoiando-se sobre outras condições favoráveis e essenciais ao seu desenvolvimento, estruturação, sobrevivência e continuidade. No caso das grandes cidades europeias, a concentração do poder econômico e de condições políticas igualmente favoráveis fizeram das grandes capitais origem, destino ou passagem de matérias-primas, mercadorias e pessoas. Exercendo um amplo alcance sobre regiões subordinadas ao seu poder, os vastos territórios, cobertos por novos meios de produção e de transporte, celebram a passagem de um sistema orgânico para outro mecânico, cujos “meios trabalham para um fim comum: dar a marca da autenticidade e de valor ao estilo de cidade que emana da metrópole” (MUMFORD, 2004, p. 580).

Nesse sentido, compõe parte dos condicionantes e atributos das metrópoles uma série de elementos que também dizem respeito a uma esfera simbólica e de imagens que permanecem associadas às grandes cidades em seu

surgimento e consolidação ao longo dos séculos. Ao se transformarem em um vasto e único complexo cultivado pelo ímpeto de uma expansão e reformulação ininterruptas, as metrópoles tornaram-se o meio e a forma urbana através dos quais novos valores foram cristalizados. Ao longo dos séculos XVIII e XIX, verifica-se em diferentes campos o desfazimento de costumes e padrões em favor da adoção de novos comportamentos sintonizados com as novas contingências, oportunidades e dinâmicas. Conforme exemplifica Azevedo (1994), a exatidão com que se antecipavam, calculavam e efetivavam tais transformações nos contextos urbano, social e cultural — sublinha-se, uma vez mais, na materialidade da cidade e no espírito dos seus habitantes — conduzia a uma série de ações que, apoiadas sobre a calculabilidade e a racionalidade de novos padrões, voltavam-se à sustentação da expansão urbana e refletiam-se por meio de dimensões simbólicas e relativas ao espírito das grandes cidades, cujos reflexos gradativamente passaram a compor dimensões coletivas e subjetivas.

A partir desse ponto de vista, o avanço do capitalismo também através do fenômeno metropolitano correspondeu a propulsões e impulsos que afastaram o que se poderia denominar como constantes humanas, desestabilizando e solapando equilíbrios sociais previamente estabelecidos e historicamente constituídos. Em uma perspectiva sintonizada com tal efeito das metrópoles para além dos campos econômico, social e urbano, Azevedo (1994) reúne argumentos que permitem visualizar a correspondência entre as alterações metropolitanas e a vida nas grandes cidades, atravessada pelo espírito e símbolos das metrópoles. Entre os exemplos citados pelo autor, a retidão calculada de novas ruas, avenidas e quarteirões, bem como os aspectos definidores desses novos parâmetros, influenciaram posturas, condutas e gestos coletivos e individuais. Mais do que uma simples renovação do tecido urbano ou da aplicação de medidas para efetivar alterações associadas às metrópoles, observa-se a confluência de sentidos materiais e abstratos, cuja concepção e execução eram formuladas e praticadas através de sistemas e modelos que fisicamente e simbolicamente exerciam um impacto decisivo sobre o espaço e os lugares representativos de uma nova ordem que se impunha e se consolidava (AZEVEDO, 1994). Em uma perspectiva semelhante, é

interessante destacar que Mumford (2004) identifica que o desenvolvimento das metrópoles europeias sob o domínio do capitalismo progressivamente se distanciava de um propósito verdadeiramente humano, construído a partir da interioridade dos seus habitantes, em consonância com as pré-existências históricas, os ritmos da vida e as características de outrora.

Também a respeito das distâncias, as metrópoles representam e efetivam prolongamentos espaciais ao mesmo tempo materiais e simbólicos que, ao encerrar uma “extensão funcional” para além das fronteiras físicas metropolitanas, manifestam um transbordamento “em ondas para uma vasta área nacional ou internacional”, consistindo na “característica mais significativa” das grandes cidades (SIMMEL, 1973, p. 21). Além das infraestruturas criadas para o deslocamento e transporte de pessoas, matérias-primas e mercadorias, a reestruturação das cidades igualmente representa um conjunto de ideias e imagens associadas a um prolongamento que, embora verificado na realidade de seu espaço, se coloca para além da visão e assume valores simbólicos: “[...] uma dimensão, que nem o olhar melhor situado abarca inteiramente [a cidade] e tampouco o grito ou o carrilhão podem ser atendidos por todos os cidadãos” (AZEVEDO, 1993, p. 14). Como outro exemplo dessa correspondência entre as alterações no tecido metropolitano e os valores simbólicos associados às distâncias e extensões, os projetos e as realizações do urbanismo iluminista são marcados por “uma ordenação reticulada, núcleos irradiantes, de forma que o policentrismo propicie a justa ênfase dos pontos nodais, monumentais, sem com isso menoscabar as demandas funcionais de alocação e de acessibilidade” (AZEVEDO, 1993, p. 15).<sup>2</sup>

Como um elemento associado à expansão sobre novos territórios, à conquista de novas áreas e ao deslocamento mais eficaz em áreas urbanas já ocupadas, o tempo e a cronologia dos acontecimentos também podem representar outro conjunto de aspectos que caracterizam os novos padrões

---

<sup>2</sup> Embora não seja a única acepção do termo “metrópole”, o próprio sentido etimológico contido no termo “metrópole” — *cidade-mãe* — baseia-se na centralização de condições particulares e na sua difusão em uma indefinível extensão (AZEVEDO, 1994).

instituídos pela metrópole e sua reverberação concomitantemente efetiva e simbólica no contexto das grandes cidades. Ainda que não represente uma total anulação ou negação do acaso e dos acontecimentos fortuitos, da “duração vivenciada, impregnada de tensões e envolvimento”, a marcação do tempo e sua rigidez estão diretamente associadas às novidades que surgem na época das metrópoles oitocentistas, às novas condições de produção, dos meios de transporte, a uma série de atividades e realizações em que a pontualidade e a predeterminação tornam-se uma exigência das novas relações (AZEVEDO, 1993, p. 29).

Assim como a expansão do espaço em sua dimensão física e simbólica, e a incorporação de inéditas dimensões temporais, o crescimento demográfico das metrópoles estabeleceu um conjunto populacional heterogêneo, composto por perfis e variados tipos sociais, a partir do qual se verifica o surgimento de personagens e hábitos inéditos em simultaneidade ao conjunto das demais alterações e novidades. Constantemente associadas ao surgimento e consolidação das metrópoles, a multidão e as massas urbanas correspondem a um dos elementos singulares que compõem e individualizam o impetuoso, cambiante e inédito panorama metropolitano. Concomitantemente causa e consequência de forças, fluxos e movimentos que apenas estão concentrados nas grandes cidades, o encontro de condições ímpares proporciona às metrópoles a capacidade de receber comportamentos e posturas característicos do seu crescimento e suas metamorfoses singulares.

Assim como observado anteriormente, o conjunto de novas características e feições metropolitanas não se afirmará distante de contrastes e oposições, de conflitos e contradições que igualmente se observam no quadro das grandes cidades. A consolidação e a afirmação de novos parâmetros e elementos simbólicos convivem com instabilidades e situações transitórias, características do encontro de um fenômeno inédito com estruturas prévias ainda existentes nos interiores e arredores das grandes cidades. Desse modo, conforme descreve Azevedo (1993), ao mesmo tempo em que várias das características metropolitanas exaltam e afirmam uma irrecuperável distância em relação a outros

tempos, das metrópoles também emergem traços associados à rejeição pelas mudanças que, ao mesmo tempo, nelas são observadas. Para além dos processos, dos lugares, dos acontecimentos e dos personagens que remetem ao poder, à riqueza, ao refinamento, à evolução do conhecimento científico e de aperfeiçoamento da técnica, à urbanização em uma escala até então não efetivada, a um conjunto de outros aspectos materialmente e simbolicamente expressos nas grandes cidades, as metrópoles, reforçamos, são também locais contrastantes e conflituosos, em que eclodem as revoltas sociais, as manifestações das massas empobrecidas, onde se degeneram os sentimentos, a espiritualidade, as posturas e os costumes historicamente estabelecidos (AZEVEDO, 1994). Na contramão de seu esplendor, de seu horizonte de prosperidade e de anulação de ruídos e diferenças desestabilizadoras, as metrópoles correspondem a uma permanente metamorfose que não se desvincula de contrastes e contradições.

A seu modo, a metrópole observará, em meio ao predomínio e afirmação de uma ordem particular, a permanência e a resistência do incerto, do incalculável e do incontrollável que, em meio à calculabilidade e à razão, assinalam outras possibilidades ainda que frequentemente abafadas pela uniformidade das abstrações e realizações impelidas pelos fluxos, pela dinâmica e pelo espírito metropolitano. Como pontua Azevedo (1993), a metrópole igualmente assistirá à transfiguração de sua fisionomia idealmente predominante, assinalando e convivendo com momentos de inflexão, de exceção ou de alternativas aos sentidos que o fenômeno metropolitano repetidamente aponta. Desse modo, ideias associadas ao indeterminado ainda ecoarão no espaço metropolitano e perpassarão os lugares, os acontecimentos e demais características relativas às grandes cidades.

## **1.2. DESAFIOS À EXPERIÊNCIA ESTÉTICA METROPOLITANA**

Estendendo as características acima citadas em direção à percepção sensorial, subjetiva e emotiva dos fenômenos metropolitanos, cabe destacar que as metrópoles se valem de um novo tipo de experiência, cujos reflexos no campo dos sentidos e da sensibilidade — as particularidades da experiência das grandes cidades — também correspondem a elementos que pautam comportamentos e reações específicas. Ao corresponder a traços de uma força unificadora, de uma espécie de homogeneização, a qual se funda sobre as especificidades de contingências econômicas, políticas, sociais e culturais, a vivência das grandes cidades expressa-se também nos gestos e posturas de seus habitantes. De um modo geral, em seu núcleo mais consolidado ou nos territórios aos quais se projetam, as metrópoles se caracterizam pela imposição de um espírito próprio que desperta comportamentos e sintomas associados à anulação das subjetividades e ao embotamento dos sentimentos de seus habitantes.

Como apresentado a partir de diferentes autores (CACCIARI, 2010; MUMFORD, 2004; SIMMEL, 1973), a experiência metropolitana não apenas expressa uma ordem uniformizante, de repressão às variedades e às irregularidades nas formas e acontecimentos urbanos, mas também reproduz o sentido único e totalizante para o qual aponta a modernidade na interioridade dos sujeitos que a vivenciam e experimentam. No curso das análises históricas e sociológicas que tematizam o fenômeno metropolitano, os processos de abstração e predomínio da racionalidade produzem impactos sobre os sentidos e a sensibilidade, sendo por vezes diagnosticados como aspectos que tanto condicionam emoções e sentimentos quanto os inibem, restringem ou convertem em automatismos destituídos ou reduzidos da unicidade e originalidade subjetiva, das manifestações que convocariam olhares e expressões interiores, genuínos e poéticos.

Em seu amplo panorama sobre o surgimento e afirmação das metrópoles, Mumford (2004) menciona que, em face do conjunto de mudanças e transformações, as novas circunstâncias metropolitanas não se voltam à imaginação ou ao estímulo para formulação de novos modos de vida lastreados

sobre uma variedade de manifestações relacionadas aos acontecimentos proporcionados pela vida nas grandes cidades. Ao contrário, como pontua o autor, o desenvolvimento do capitalismo e das metrópoles introduziu uma instabilidade, uma “corrosão ativa” nas estruturas existentes, que abalou a “estrutura da vida” (MUMFORD, 2004, p. 451) e impactou dimensões pessoais subjetivas e comportamentais. Em meio a tantas outras alterações introduzidas pela associação entre as novidades produtivas e urbanas, é preciso sublinhar que este impulso de reorganização das cidades, munido da “impessoalidade do dinheiro e do lucro” (MUMFORD, 2004, p. 451), ao avançar sobre tantas outras dimensões, insinua e efetiva uma anulação das diferenças, das espontaneidades, das imprevisibilidades e demais manifestações que poderiam fugir aos padrões progressivamente impostos na consolidação das metrópoles. Em uma visão mais ampla desse processo, cabe aqui ressaltar a imposição de uniformidades e homogeneidades, bem como de movimentos de massificação em uma escala até então inédita, em que, sob as singulares condições e padrões reunidos nas metrópoles, procura-se eliminar “todas as atividades de natureza caprichosa, inconsequente ou humanamente sutil” (MUMFORD, 2004, p. 584), conformando um conjunto homogêneo, alheio às profundidades subjetivas, à sensibilidade e às impressões estéticas que estariam associadas às grandes cidades.

Nesse sentido, ao contrário de uma abertura ao acaso das insondáveis dimensões sensíveis, a experiência das metrópoles se apresentaria orientada para o pragmatismo semelhante à linha de produção, à substituição da personalidade humana por um impulso uniformizante, cuja métrica é a regularidade e a mecanização em diferentes âmbitos da vida. Em linhas gerais, o surgimento e a consolidação das metrópoles apontariam para vivências, gestos e hábitos unificadores e padronizados segundo as forças que moldam a metrópole e se traduzem em expressões e impressões próprias de seus habitantes.

Deste ponto de vista, o meio do caminho, as nuances e os intermédios veem-se confrontados com posturas que optam simplesmente entre afirmações e negações que tentam retirar eventuais ruídos e quaisquer particularidades subjetivas. No mundo metropolitano, perder-se-ia, portanto, o contato direto com

a experiência real — de “carne e sangue” (MUMFORD, 2004, p. 585) —, sujeita às instabilidades, às inquietações e à profundidade que são próprias da sensibilidade humana. Contaminadas pelas formas de relação com a realidade destituídas das singularidades da vida, as grandes massas, enquanto exemplo de um fenômeno tipicamente metropolitano, representariam esse afastamento da interioridade específica e das idiosincrasias dos sujeitos que as compõem, cujos reflexos pessoais não são mais conduzidos por impulsos próprios e autênticos.

No fim, todos os aspectos da vida devem ser postos sob controle: controle do tempo, controle do movimento, controle da associação, controle da produção, controle dos preços, controle da fantasia, controle das ideias, com a única finalidade de acelerar o próprio processo de controle mecânico. (MUMFORD, p. 585)

Estreitamente associada à economia monetária de mercado, a experiência metropolitana corresponde ao mesmo tempo à intensificação da vida moderna e ao espírito da metrópole pautado pela vida nervosa e pelo intelecto. A “razão objetiva da metrópole” e o “processo global da espiritualização” desfazem aspectos individuais, convertendo impressões em gestos desfeitos de uma subjetividade profunda, poética e própria de cada indivíduo (CACCIARI, 1972, p. 82-83). Nesse sentido, é interessante destacar as considerações de Cacciari (1972) sobre o comportamento *blasé*, o qual não ilustra um simples reflexo da metrópole, indicando também uma impotência em superar a individualidade negada a partir da experiência metropolitana.

Ao observar atentamente determinadas particularidades do cotidiano das grandes cidades, Simmel (1973) reúne indícios, preciosos elementos, a partir dos quais é possível não apenas reconstituir aspectos que determinam os traços da vida nas metrópoles, mas também promover associações e modos de compreensão da realidade vivenciada nas grandes cidades. Originalmente publicado em 1903, “A metrópole e a vida mental” reúne considerações que ilustram a conversão entre o que o autor denomina de “aspecto quantitativo da vida” e de “traços qualitativos de caráter” (SIMMEL, 1973, p. 21). Segundo Simmel (1973), o particular modo de vida metropolitano assume expressões



singulares que atestam impactos das metrópoles no campo da sensibilidade e da experiência estética metropolitana. Como parte das reflexões e considerações sobre os reflexos da metrópole nas dimensões psicossociais e subjetivas, as reflexões do autor são paradigmáticas para o exame da sensibilidade em relação às metrópoles e dos seus reflexos na esfera psíquica. Ao ocupar-se em abordar a relação que se estabelece entre as “estruturas como a metrópole” e os “conteúdos individuais e superindividuais da vida” (SIMMEL, 1973, p. 12), o autor estabelece vínculos entre a vivência das grandes cidades e determinados aspectos psíquico-sociais concernentes ao indivíduo que nelas habita.

Em uma abordagem que introduz e também promove reflexões sobre a relação entre as dimensões individual e coletiva do sujeito e as grandes cidades, Simmel (1973) volta-se às questões inaugurais, propriamente identificadas com a vida nas metrópoles modernas. Acenando, desde o início de sua argumentação, para as diferenças em relação ao século XVIII e ao fenômeno urbano prévio à metropolização no século XIX, a metrópole é analisada por Simmel sob um enfoque que recai sobre o modo específico de como se manifestam os traços da individualidade e da sociabilidade nas grandes cidades. Resultado das próprias circunstâncias que pautam a vida na metrópole e diretamente associado aos fatores que constituem e organizam as metrópoles, “essa base psicológica do tipo metropolitano” corresponde à “intensificação dos estímulos nervosos” (SIMMEL, 1973, p. 12), decorrente, por sua vez, de um significativo acúmulo de impressões, imagens súbitas, variadas e descontínuas. Diferentemente da vida na pequena cidade, onde o conjunto sensorial imagético transcorre de modo mais lento, habitual e uniforme, a metrópole implica específicas condições psicológicas, determinados “fundamentos da vida sensorial” (SIMMEL, 1973, p. 12) que ameaçam ou desafiam a capacidade emotiva do sujeito em suportá-los. Ao contrário das emoções, a inteligência, a consciência intelectual, resiste à alternância de situações às quais o sujeito metropolitano está exposto, e assume, nesse contexto específico, a predominância na definição dos traços psicológicos e sociais do indivíduo. Ao mesmo tempo em que observa um insucesso das emoções diante das forças e do ritmo empreendidos pela metrópole, reconhece

uma crescente conscientização do sujeito metropolitano, um predomínio intelectual sobre as emoções, uma afirmação do intelecto que suporta os estímulos aos quais está exposto o habitante das grandes cidades.

A vida metropolitana, assim, implica uma consciência elevada e uma predominância da inteligência no homem metropolitano. A reação aos fenômenos metropolitanos é transferida àquele órgão que é menos sensível e bastante afastado da zona mais profunda da personalidade. A intelectualidade, assim, se destina a preservar a vida subjetiva contra o poder avassalador da vida metropolitana. E a intelectualidade se ramifica em muitas direções e se integra com numerosos fenômenos discretos. (SIMMEL, 1973, p. 13)

A prevalência da intelectualidade sobre as emoções está, segundo Simmel, diretamente associada à economia monetária, concomitantemente causa e consequência das condições da vida nas metrópoles. Os processos econômicos que estão entrelaçados às grandes cidades não comportam a individualidade verdadeira, isto é, aquela em que poderia ser imaginada uma manifestação equivalente da emotividade, cujas reações não coadunem com as operações lógicas, efetivadas na metrópole. “Apenas a realização objetiva, mensurável, é de interesse” (SIMMEL, 1973, p. 13), a qual encontra reflexos na impessoalidade do dinheiro, bem como no anonimato e na indiferença que pautam as relações econômicas e comerciais. Perfazendo uma série de considerações em torno do abalo da dimensão emotiva do sujeito, Simmel irá salientar e reforçar aspectos que definem o modo como o sujeito se relaciona com a sociedade e como desempenha a vida nas grandes cidades. Indissociadas da existência na metrópole, da economia monetária e da manifestação do caráter intelectual no indivíduo que a vivencia, a exatidão e a calculabilidade são elementos centrais para compreender condutas, hábitos e costumes desempenhados nas grandes cidades. No caso metropolitano, a interioridade, repercutindo o ambiente exterior das grandes cidades, irá se manifestar alinhada às dimensões racionais e precisas, as quais, progressivamente, se distanciam da variabilidade, das incertezas, e dos contrastes associados às emoções. Embora os acontecimentos e as novidades instituídos pelas metrópoles intentem “colorir o conteúdo da vida”, este deve prescindir de

“traços e impulsos irracionais”, bem como de outros aspectos que insiram a irregularidade e a insondável profundidade subjetiva (SIMMEL, 1973, p. 16).

Nesse cenário, marcado pela necessária organização, previsibilidade e exatidão dos fatos e acontecimentos da vida — a vida que deve estar sincronizada ao ritmo impresso pela economia e pela metrópole —, Simmel identifica a fonte fisiológica da “atitude *blasé* metropolitana”: “a incapacidade de reagir a novas sensações” (SIMMEL, 1973, p. 16). Acompanhada do embotamento dos sentimentos, decorrência do alto grau de intelectualismo e exatidão, Simmel observa que “o significado e os valores diferenciais das coisas, e daí as próprias coisas, são experimentados como destituídos de substância” (SIMMEL, 1973, p. 16). Ao sujeito *blasé*, as coisas, os objetos e a vida se mostram e são percebidas desprovidas de profundidade, preenchidas por um tom uniforme, plano e fosco, representando a completa interiorização na esfera subjetiva da economia do dinheiro, que apenas afirma as relações de modo quantitativo (e não qualitativo). Sedes do intercâmbio monetário e das práticas especulativas que se desenvolvem a partir da concentração econômica e política, as metrópoles forjam o indivíduo *blasé*, cuja particular conduta está estreitamente associada aos aspectos que sustentam as metrópoles e seus fluxos.

Além da interiorização de aspectos econômicos, sociais e culturais, a experiência das grandes cidades também acaba por exigir uma espécie de acomodação, como fortalecimento de um recurso de defesa psíquica contra a completa confusão de estímulos à qual está submetido o indivíduo metropolitano. A nova ordem das cidades, seus espaços de transformações e contrastes, os diferentes fenômenos que se encontram na metrópole, bem como todo um conjunto de elementos dissonantes e energizados em contínua reestruturação, são recepcionados pela intelectualidade subjetiva em alternativa à incompatibilidade de serem vertidos ao campo das emoções. Assim como a interiorização do modo produtivo e dos elementos financeiros, também esta postura, particularmente relacionada à defesa involuntária da mente e da alma, determinará a manifestação artificial do sujeito das grandes cidades, o qual, recusando as emoções que intimamente e verdadeiramente o caracterizariam,

assume uma conduta antinatural, exigida para sua própria sobrevivência psíquica no interior das grandes cidades.

Ao panorama descrito por Simmel acrescentam-se outros aspectos que, para além da dimensão estritamente subjetiva, reduzida ao indivíduo e às suas características pessoais, caracterizam o modo de sua relação com o grupo social em que se insere. Ao mesmo tempo em que é observada a individualização de certos traços subjetivos, como descrito acima, o autor também reconhece condutas que denotam a maneira pela qual o indivíduo metropolitano interage com a sociedade, para além de sua esfera estritamente individual. A aversão, a reserva e o afastamento em relação aos outros sujeitos e habitantes metropolitanos correspondem às formas do individualismo reproduzidas também na interação com a comunidade e a vizinhança. Não obstante a autonomia em relação ao outro possa oferecer um saldo positivo — “uma quantidade de liberdade pessoal que não tem qualquer analogia sobre outras condições” (SIMMEL, 1973, p. 18) —, Simmel reconhece no isolamento, nessa “reserva, com seu tom exagerado de aversão oculta”, uma disposição emocional aflitiva e desconfortável: “em nenhum lugar, a pessoa se sente tão solitária e perdida quanto na multidão metropolitana” (SIMMEL, 1973, p. 20).

Independência individual e reelaboração da própria individualidade constituem situações novas que, impostas pelo estabelecimento da metrópole moderna, confirmam as grandes cidades enquanto o “genuíno cenário dessa cultura que extravasa de toda a vida pessoal” e institui a “forma de uma vida puramente objetiva”, intimamente associada à prevalência do “espírito objetivo” sobre o “espírito subjetivo”, à divisão do trabalho, ao desenvolvimento unilateral do sujeito, e à falência de sua individualidade intransferível e profunda (SIMMEL, 1973, p. 23). Não obstante a facilidade com que o indivíduo possa se acostumar às implicações psíquicas e comportamentais da vida nas grandes cidades — relembremos aqui do processo de afirmação e prevalência do intelecto, citado acima —, os elementos que constituem e afetam o sujeito nas metrópoles “tendem a desalojar as genuínas colorações e as características de incomparabilidade pessoais” (SIMMEL, 1973, p. 24). “As extravagâncias

especificamente metropolitanas do maneirismo, capricho e preciosismo” (SIMMEL, 1973, p. 22), correspondem a uma maneira extrema, um último recurso, uma derradeira tentativa do sujeito de tentar reaver e asseverar sua personalidade diante dos outros e, eventualmente, de si próprio.

Diante do quadro conformado acima, pode-se compreender as demais afirmações e argumentos que diagnosticam os riscos de uma eventual extensão da insensibilidade do habitante metropolitano a um ocasional enfraquecimento da produção artística sensível pautada na experiência das metrópoles, dos seus lugares e acontecimentos. Ainda que não configure uma circunstância incontornável, Benjamin (1983) precisamente aponta o desinteresse pela poesia lírica como um efeito da desnaturação da vivência estética e da mudança sofrida pela “verdadeira experiência” (BENJAMIN, 1983, p. 104) no contexto das grandes cidades. Em oposição à “vida normatizada, desnaturada das massas civilizadas” (BENJAMIN, 1983, p. 104), o filósofo igualmente problematiza no campo da sensibilidade e das expressões artísticas os efeitos psíquicos e interiores advindos da correlação entre o modo de produção capitalista e as metrópoles, bem como da introjeção de seus reflexos na interioridade sensível do habitante das grandes cidades. No exame detalhado que Benjamin realiza das inter-relações entre memória e tempo, cabe justamente destacar as dificuldades que ameaçam a sensibilidade em face da “experiência inóspita, ofuscante da época da industrialização em grande escala” (BENJAMIN, 1983, p. 105). Na experiência metropolitana, os efeitos negativos da vida nas grandes cidades (re)produziriam imagens forjadas apenas pelo consciente desperto e pelo intelecto vigilante, afastando resíduos profundos associados a lembranças e memória duradouras, preciosidades colhidas nos vestígios mnemônicos e na interioridade insondável do sujeito metropolitano.

Repercutindo determinado ponto de vista dos processos históricos precedentes e vislumbrando perspectivas futuras sobre as metrópoles, Mumford (2004) igualmente reconhece os efeitos sobre a sensibilidade causados pelo desenvolvimento do modo de produção capitalista que se traduz na forma das metrópoles e em diferentes âmbitos da vida que encontram a realidade das

grandes cidades. Ao contrário de ampliar e aprofundar o pensamento e a sensibilidade sobre o ambiente em que vivemos, o autor enfatiza um progresso na direção de “outras formas de morte igualmente sinistras ainda que mais insidiosas e lentas” (MUMFORD, 2004, p. 570). Segundo Mumford, “a tecnologia secular de nossa época dedica-se a imaginar meios de eliminar formas orgânicas autônomas”, colocando em seu lugar “engenhosos substitutos mecânicos” voltados ao controle e ao lucro produtivo e especulativo (MUMFORD, 2004, p. 569). “Na vida que se conforma com as exigências da máquina” (MUMFORD, 2004, p. 569), o homem possui um “profundo desdém pelos processos orgânicos que implicam a manutenção da complexa parceria de todas as formas orgânicas, num ambiente favorável à vida em todas as suas manifestações” (MUMFORD, 2004, p. 569).

\*\*\*

Como uma observação geral ao panorama até aqui conformado, é interessante observar que, por um lado, a metrópole seguirá como o ambiente das inovações técnicas; dos gestos particulares; da grande quantidade de estímulos visuais; das novidades introduzidas pelas modas; dos jornais; dos folhetins; das exposições universais; das lojas e galerias onde se exibem as novidades da indústria e da tecnologia; do acúmulo de riquezas e do poder convertidos em lugares que afirmam sua distinção no tecido urbano e em relação a outras cidades; dos bulevares, dos parques e dos renovados jardins públicos. Por outro lado, notadamente chamam a atenção os contrastes, as ambiguidades, os efeitos negativos que atingem a sensibilidade, bem como demais campos.

No interior metropolitano, a dissolução das personalidades é acompanhada do deslocamento ruidoso, porém calado, das multidões; em que o anonimato alterna-se com os encontros com habitantes e tipos desconhecidos. As formas de controle social; a imposição da ordem; a pobreza que atingia grandes contingentes populacionais; a cidade insalubre; os confrontos e as resistências; as angústias e os anseios que emergem justamente a partir de uma série de

indeterminações contidas na própria vida cotidiana perfazem um quadro em que se somaria o diagnóstico de uma debilidade da experiência estética metropolitana. Embora as páginas seguintes deste trabalho se ocupem com as possibilidades de esta constatação não configurar uma sentença definitiva, é interessante reconhecer que os próprios aspectos dissonantes contidos nas metrópoles convertem-se em temas expressos por diversos autores ocupados com a vivência sensível das grandes cidades. Entre diferentes aspectos dissonantes e em meio a variados contrastes, as metrópoles conformam vistas “multiformes e ambíguas”, “focos de sedução e suspeição” (AZEVEDO, 1993, p. 36), sobre os quais se funda parte do fascínio pelas grandes cidades em que os opostos se congregam e conflitam.

### **1.3. DIFICULDADES CONTEMPORÂNEAS**

Em uma reflexão que aponta para as metrópoles de nosso tempo, compreendendo-as no curso de um processo histórico que estabelece relações com grandes cidades oitocentistas, cabe realizar alguns breves apontamentos que permitam identificar algumas permanências e alterações que possam nos auxiliar nessa leitura inicial de um quadro amplo sobre o fenômeno metropolitano e as questões associadas a sua experiência sensível e às impressões singulares metropolitanas.

Inicialmente, a respeito do que impulsiona a metrópole moderna e lhe confere características particulares, Cacciari (2010) confirma as reflexões dos outros autores e autoras aqui citados, assinalando uma correspondência fundamental entre o fenômeno metropolitano e o desenvolvimento de diferentes fases do modo de produção capitalista. Não obstante as novas formas produtivas, as metrópoles em diferentes casos correspondem a um processo continuamente associado às fases do capitalismo, força motriz e impulso determinante à constituição, organização e renovação das metrópoles. Refletida no modo como se constituem as cidades, tal associação renova os lugares da vida metropolitana e

determina a constante reorganização do espaço e dos lugares nas metrópoles ao longo dos séculos.

Embora existam semelhanças entre os lugares e estruturas metropolitanas situadas em diferentes tempos e contextos, o fenômeno metropolitano contemporâneo assume traços particulares que nos indicam aspectos constitutivos da realidade de nossos dias, representando novos fenômenos que se misturam às contínuas transformações sucedidas no decorrer dos séculos, e imprimindo acentos próprios relativos à atual fase do desenvolvimento produtivo e econômico (CACCIARI, 2010; MEYER, 2004). Em relação aos reflexos espaciais e aos impactos das alterações produtivas, Cacciari (2010) cita o desfazimento do “desígnio unitário” (CACCIARI, 2010, p. 34) da metrópole do século XIX na vastidão de um território contemporâneo muito mais amplo como um exemplo de novos arranjos espaciais contemporâneos que contrariam a estabilidade das referências oitocentistas.

Ainda que as grandes cidades europeias apresentassem conflitos e contrastes próprios do momento de constituição e afirmação do fenômeno metropolitano no século XIX, Peixoto (2000) sublinha tanto as espacialidades intervalares e inconclusas quanto a expansão de limites e a superação de qualquer medida previamente fixada e associada à “megaescala” contemporânea das metrópoles globalizadas como dois exemplos que também podem ser tomados na direção de reconhecer permanências e alterações comparativas entre as metrópoles oitocentistas e contemporâneas. Analisando sob o prisma dos espaços descontínuos, incorporando “impureza, degeneração e colapso” como aspectos igualmente definidores das metrópoles atuais, a dinâmica metropolitana atual aproxima-se mais de uma “obstrução de todo o sentido de continuidade espacial” (PEIXOTO, 2000, p. 101), relativizando a conformação de conjuntos harmônicos organicamente planejados através de uma rede de vias expressas, rodovias e trens metropolitanos.

A dinâmica metropolitana opera uma obstrução de todo sentido de continuidade espacial. Tudo o que se tem são formas dispostas sem proporção nem medida comum. Neste espaço dominado pelo caos e a turbulência, cada local não tem



mais um tecido onde se encaixar. Espaços fraturados que remetem sempre para outro lugar. Vazios testemunhando atos de remoção. O terreno-vago é o paradigma da metrópole contemporânea. (PEIXOTO, 2000, p. 101)

Além de reiterar a permanência, embora sempre renovada, associação entre o modo de produção econômica e a disposição espacial e formal das metrópoles, igualmente é possível reconhecer problemáticas e questões sintonizadas com o campo das sensibilidades e das experiências estéticas relacionadas às cidades e especialmente ao fenômeno metropolitano. Em considerações que se ocupam de um diagnóstico mais amplo sobre as relações entre os indivíduos e a cidade contemporânea, Hillman soma-se a diferentes autores (e variados campos disciplinares) que se ocupam da problematização da experiência e acolhimento estéticos da realidade em que vivemos. O ambiente urbano e artificial em que habitamos manifestam questões que, embora particulares aos campos disciplinas da psicologia e da psicologia social, irão repercutir as dificuldades e a importância de estabelecer vínculos psíquicos com o mundo construído, que levem em conta a sensibilidade do sujeito, em sua permanente interação com o ambiente exterior, e a profundidade do próprio ambiente que nos envolve. O texto de Hillman não reproduz nem se ocupa de um percurso sobre a história das cidades ou das metrópoles, porém indica os problemas associados à incapacidade de adaptação dos sujeitos à realidade dos fenômenos do mundo, bem como a desarmonia psíquica em que exterioridade (objetiva) e a interiores (subjéctiva) precisam ser revistas. Não se tratando somente de um exame das interioridades, o autor reivindica uma postura que confira uma profundidade sensível ao “mundo das coisas públicas, objetivas e físicas — prédios, formulários, colchões, placas de trânsito, embalagens de leite e ônibus” (HILLMAN, 1993, p. 11). Ainda que não representem expressões do fenômeno metropolitano, o posicionamento de Hillman nos aponta para um movimento mais amplo, ocupado em atribuir uma alma ao mundo, em despertar-nos do “sono anestesiado do subjetivismo” (HILLMAN, 1993, p. 14). Mais do que um esforço de embelezamento da realidade exterior ou uma percepção de ordem psicanalítica, Hillman propõe uma “uma resposta estética ao mundo” (HILLMAN, 1993, p. 15). Através de “cores, atmosferas e texturas” (HILLMAN,

1993, p. 14), percepção sensível, imaginação e representação conferem uma fisionomia ao mundo e formulam uma reação sensível aos sintomas contemporâneos. Naquele “lampejo de alma especial”, naquela “imagem seminal que se apresenta por meio de cada coisa em sua forma visível”, funda-se uma apresentação sensorial e estética do mundo que, disponível para a imaginação em sua presença, exhibe o rosto e sua imagem interior (HILLMAN, 1993, p. 14).

Mais especificamente sobre as cidades da segunda metade do século XX, em uma sucinta reflexão sobre as cidades, Lynch (1972) avança em questões propriamente circunscritas ao espaço urbano e à vida nas metrópoles. Em uma hipotética premissa futura de um globo terrestre totalmente urbanizado, a cidade que se apresentaria ao autor é pautada por uma série de características não distantes das questões formuladas à luz das metrópoles oitocentistas. A existência de uma “carga de tensão perceptiva”, a falta de uma “identidade sensível”, a “ilegibilidade” do ambiente urbano, bem como a “rigidez” das formas e da vida nas cidades em diferentes âmbitos conformam os pilares do suposto diagnóstico elaborado (LYNCH, 1972, p. 207-208). Resumidamente reunidos sobre as “sensações [...] além dos nossos limites de conforto”, o encobrimento de “diferenças objetivas das atividades, da história e da cultura”, a “invisibilidade” e “incoerência” das partes das cidades, ou ainda as dificuldades do indivíduo se organizar e se engajar diante quadro descrito integram um diagnóstico que nos indicaria a proximidade de questões suscitadas pelas características que fundam e estruturam as metrópoles no século XIX (LYNCH, 1972, p. 208). Em outras palavras, ainda que narre um cenário com base nas observações de seu tempo, a “cidade mundial” descrita por Lynch (1972) perpassa aspectos que não estariam distantes dos problemas que motivam reflexões históricas e também contemporâneas sobre as grandes cidades.

Finalmente alcançando as metrópoles contemporâneas, somam-se às questões apontadas por Lynch (1972) e Hillman (1993) as reflexões de Leitão (2011), que visam problematizar as grandes cidades à luz dos “modos de subjetivação das metrópoles” (LEITÃO, 2011, p. 462), retomando e procurando atualizar as considerações de Simmel (1973), situadas no início do século XX. Para a autora, a relação estabelecida pelo filósofo alemão entre cidade e psiquismo

permaneceria atual na medida em que os argumentos de Simmel apontam para questões que ainda na contemporaneidade permaneceriam presentes na experiência metropolitana. O desenraizamento; o conjunto de alterações que afetam o corpo e ameaçam as relações humanas; a dificuldade de o indivíduo reconhecer a si próprio nas grandes cidades; a desorganização interna do indivíduo; as ideias relativas ao desamparo ou mesmo ao “exílio”, que se refere a “um espaço — talvez uma circunstância — para sempre perdido” (LEITÃO, 2011, p. 465) são exemplos que atribuem a perenidade de parte dos problemas instituídos pela metrópole que estabelecem relação com as experiências sensíveis e com o acolhimento estético do fenômeno metropolitano. Portanto, a expressão da perplexidade, do desconhecido, da velocidade das mudanças, das imagens mutantes, das impressões inesperadas, dos sentimentos surpreendentes, bem como de outras emoções despertadas pelas grandes cidades, ainda estaria fixada no horizonte das metrópoles atuais. Embora não objetivemos neste trabalho percorrer campos associados à psicologia ou à psicanálise, Leitão formula um breve diagnóstico que aponta na direção da cidade “como um fenômeno que vai muito além do que é perceptível à luz do quadro de referências próprio do século XIX [...]” (LEITÃO, 2011, p. 468).

#### **1.4. HORIZONTES POSSÍVEIS**

Recuperando as considerações e os argumentos apresentados por Simmel, em primeiro lugar, ponderamos que, embora circunscritos à esfera psicológica e sociológica dos comportamentos individuais e coletivos do homem metropolitano, os efeitos sensitivos das grandes cidades são reconhecidos e também assinalam uma associação entre a metrópole e as expressões da vida metropolitana na interioridade subjetiva. Recuperando o texto do autor, “cada ponto da superfície da existência” está conectado ao “interior das profundezas do psiquismo”, de modo que “todas as exterioridades mais banais da vida estão, em

última análise, ligadas às decisões concernentes ao significado e estilo de vida” (SIMMEL, 1973, p. 15).

Em segundo lugar, ainda que diante das dificuldades de encontrar indícios que definam a metrópole enquanto uma fonte de sensações, impressões e expressões sensíveis, Simmel perpassa outros pontos que acendem, ainda que sob um brilho tênue, as possibilidades, a serem investigadas, acerca da experiência estética das metrópoles. Por um lado, ao promover associações entre a vida na metrópole e os traços individuais que a caracterizam, o autor identifica um conjunto de elementos que parecem solapar a experiência sensível nas grandes cidades — por exemplo, a incapacidade de reagir a novas sensações ou o próprio comportamento típico do homem *blasé* metropolitano. Por outro, Simmel reconhece, mesmo que pontualmente, excepcionalidades nesse panorama aparentemente nivelado e uniforme em que algumas exceções parecem resistir às “forças da vida” (SIMMEL, 1973, p. 25). O “ódio apaixonado” de John Ruskin e Friedrich Nietzsche à metrópole, “à economia do dinheiro e ao intelectualismo da existência moderna”, bem como suas descobertas a respeito do “valor à vida a sós na existência fora de esquemas” (SIMMEL, 1973, p. 15) são fragmentos que adquirem aqui o sentido de uma possibilidade a ser reforçada no decorrer dos parágrafos abaixo.

Alinhada a essa perspectiva, que permite delimitar um caminho por ora estreito em direção à construção de argumentos mais consistentes em favor do reconhecimento da possibilidade da experiência estética metropolitana, cabe identificar a metrópole enquanto objeto de poetas e cronistas, que amplificam as passagens acima citadas. Como discorre Azevedo (1993), diferentes escritores no contexto da metrópole oitocentista, diante da particular atmosfera metropolitana, resguardam possibilidades estéticas associadas às metrópoles, configurando uma espécie de resistência no limiar das transformações e das novidades que se efetivavam nas grandes cidades. Ao tematizar os fatos e os acontecimentos que singularizam a experiência metropolitana, é possível observar em diferentes textos, relatos e poemas uma atração e um magnetismo pela metrópole. Convertida em objeto da produção poética, as grandes cidades

são reveladas também a partir de uma perspectiva interior que se mostra imersa e contaminada pelo ambiente inconfundível das grandes cidades. Sob diferentes ângulos e colorações, as imagens recuperam distintas posturas em relação ao fenômeno metropolitano vivenciado, indicando o impacto da metrópole na intimidade do seu habitante. Desde cenários decadentes, onde predomina a degeneração dos sentimentos, dos valores sociais e individuais, até o espaço cosmopolita, os poetas e escritores sinalizam renovados códigos, condutas e regras contidos nas grandes cidades, retratando uma nova experiência visual e atestando uma particular sensibilidade mediante versos pomes de uma “potência de sentidos” (AZEVEDO, 1993, p. 62).

Para além das metrópoles oitocentistas, também em relação à metrópole contemporânea, Cacciari (2010) reconhece possibilidades igualmente profícuas que se mostram contrárias a uma completa e incorrigível anulação dos vínculos sensíveis com as situações propriamente metropolitanas. Embora o autor não aprofunde a investigação sobre os motivos que levariam a uma espécie de resistência à completa perda de vínculos sensíveis com o espaço e os lugares das grandes cidades, não adentrando no extenso campo dos fundamentos de nossas relações psicológicas espaciais, o texto de Cacciari conforma perspectivas favoráveis ao reconhecimento de manifestações e relações estéticas com os singulares fenômenos que se encontram dispersos na extensão da pós-metrópole. Mesmo que estes ainda sejam atravessados por uma energia desterritorializante, eventualmente associada ao enfraquecimento de relações sensíveis com os lugares, é possível identificar um posicionamento a favor de circunstâncias que assegurariam ou recuperariam os laços identitários e profundos com os acontecimentos e lugares pontualmente localizados no interior do tecido urbano metropolitano.

A partir do exemplo da “cidade-território” ou da “pós-metrópole”, como denomina o autor a metrópole contemporânea, Cacciari (2010) não apenas reforça a correspondência entre as esferas produtiva (associada ao atual estágio do modo de produção capitalista), a urbana (identificada pela expressão do fenômeno urbano ou metropolitano) e a perceptiva ou relacional (associada ao modo como

apreendemos e nos relacionamos sensivelmente com a cidade e a metrópole), mas também discorre sobre possibilidades associadas à inata e insistente disposição humana para habitar os lugares, estejam estes dispostos no espaço urbano das metrópoles oitocentistas ou contemporâneas.

Assim, mais do que apresentar a inter-relação de diferentes questões que conjuntamente perpassam a vida nas grandes cidades, é interessante destacar que Cacciari indica-nos um problema, um “paradoxo filosófico e estético” (CACCIARI, 2010, p. 47) instaurado a partir das contingências produtivas e espaciais associadas aos fenômenos urbanos e metropolitanos: ao mesmo tempo em que a metrópole se caracteriza por uma constante propagação espacial, caracterizada por uma energia “essencialmente ‘desterritorializante’” (CACCIARI, 2010, p. 47), a perda de vínculo com os lugares nunca seria plenamente efetivada, justamente pela incapacidade dessas forças antiespaciais de imiscuírem-se por completo nos lugares em que vivemos e desfazerem qualquer laço afetivo com o ambiente que nos envolve.

Sobretudo na contemporaneidade, Cacciari identifica que o necessário esforço para conceber lugares voltados ao habitar e estabelecer possibilidades à manutenção de vínculos profundos, sensíveis e identitários com as metrópoles encontraria uma possibilidade de resistência justamente a partir de um fracasso das forças antiespaciais em subjugarem por completo os lugares em que vivemos e experimentamos a metrópole. Nessa espécie de incompletude, residiria uma possibilidade de restauração ou, ao menos, uma alternativa à esterilidade e insensibilidade com que nos defrontamos no diagnóstico de diferentes autores acerca das metrópoles, sua constituição e experiência. Ainda que se expresse uma série de desafios na radical forma das atuais áreas metropolitanas, é preciso destacar tal capacidade de superar a indistinção e a insensibilidade que frequentemente pautam as descrições sobre as relações que desempenhamos com os espaços e os lugares da metrópole. Na perspectiva de Cacciari (2010), tais considerações apontam ainda para o mito de uma perfeita e completa desterritorialização de nossas relações espaciais, uma vez que se vê frustrado o

impulso que desenraizaria o vínculo sensível com os lugares no interior e nos arredores das metrópoles.

Mesmo que se possa atestar a própria natureza dessituada que caracteriza a vida metropolitana, especialmente na contemporaneidade, Cacciari (2010) identifica ainda algumas razões que impediriam essa completa efetivação da perda de referências espaciais e topológicas fundamentadas sobre a insensibilidade. Os problemas e os esgotamentos gerados pela própria urbanização incompleta e deficiente, cotidianamente observados nas grandes cidades, representam alguns dos obstáculos ao alcance de um cenário completamente desterritorializante. As dificuldades de deslocamento através das ruas e avenidas congestionadas; o esgotamento do transporte público; a obsolescência de edifícios e de diferentes áreas urbanas; a distribuição não homogênea das novas tecnologias no espaço metropolitano; e uma série de outros fenômenos e acontecimentos efetivamente vivenciados na realidade das grandes cidades correspondem a alguns dos exemplos práticos que atuam como entraves não programados, porém efetivados, contra o completo desfazimento de relações profundas e também sensíveis com os lugares da metrópole.

Além dos fatores elencados acima, Cacciari observa ainda o “peso monumental único” da arquitetura símbolo das metrópoles, a rigidez dos corpos de aspecto “monovalente”, não flexíveis e não adaptados à fluidez ou à dispersão idealmente pretendidas (CACCIARI, 2010, p. 49). Em outras palavras, se o espaço metropolitano é perpassado por uma intenção desterritorializante, as forças e fluxos que atravessam as grandes cidades acabam, contrariamente, por criar corpos de referência, sólidos, estáveis e monumentos situados (CACCIARI, 2010, p. 49). “A linguagem arquitetônica, independente da qualidade deste ou daquele arquiteto, quando intervém à escala urbana, fá-lo com uma filosofia que contradiz totalmente esta tendência para a mobilização universal” (CACCIARI, 2010, p. 49). Em simultaneidade com o modo como se expressa o que seria uma arquitetura símbolo das metrópoles, Cacciari acrescenta os “espaços fechados”, os lugares da cidade voltados a si mesmos, como outro exemplo de realizações descompassadas dos fluxos e movimentos predominantes que levariam a uma completa

desterritorialização. O interior dos bairros, das localidades específicas e não reformuladas pelo ímpeto metropolitano, bem como tantos lugares pertencentes à vida cotidiana, configura situações restritas a um local que, embora represente um momento particularmente situado, se torna possível reconhecer e, assim, podem-se delinear formas de resistência à perda de vínculos profundos e sensíveis com o espaço e os lugares da metrópole.

Para além das diferentes situações na metrópole, as características específicas e únicas de certos lugares da metrópole, ao desempenharem funções e atribuições espaciais particulares, igualmente recusam uma completa abertura ao horizonte idealmente anunciado pelas grandes cidades. Para além do edifício, zonas urbanas de usos específicos, bem como as *gated communities* (comunidades fechadas), são exemplos que, para Cacciari, atuam como alternativa à “intensificação, talvez insuportável, desta vida nervosa”, à “impossibilidade de encontrar lugares no espaço-tempo do território” ou à “mobilização universal” que a energia metropolitana imprime em seus lugares (CACCIARI, 2010, p. 50). Vivendo a métrica temporal (e não mais espacial) que predominantemente rege nossas relações com as grandes cidades ao redor do mundo no momento contemporâneo, alguns pontos no espaço, lugares e fenômenos persistentes, parecem mostrar-se como obstáculos ao sucesso pleno de uma completa introjeção do modo de produção capitalista e de seus reflexos nas metrópoles.

Ainda com relação à ameaça da perda de vínculos espaciais e territoriais, Cacciari reconhece que a pós-metrópole é um ambiente regido pelos fatos não mais fixados em referências situadas, em lugares definidos. A “geografia dos acontecimentos” dá-se em meio a “paisagens híbridas” em que o limite e a fronteira se aproximaram da (in)capacidade de alcance das redes de comunicação, se afastaram do “sentido geográfico, simbólico ou político” (CACCIARI, 2010, p. 52), se destituíram do rigor dos eixos de transporte ou da relação centro-periferia definidos na metrópole industrial, e se tornaram meramente administrativos e artificiais. Para Cacciari, sublinhamos, “quanto mais a ‘rede nervosa’ se dilata, mais devora o território circundante e mais o seu ‘espírito’ parece perder-se; quanto mais ela se torna ‘poderosa’, menos parece ser capaz de ordenar-racionalizar a



vida que nela se desenvolve” (CACCIARI, 2010, p. 58). As mudanças radicais reunidas desde a metrópole industrial do século XIX, que se acumularam em nosso tempo e se somaram a diferentes elementos, parecem não realizar o seu intento de uma completa desterritorialização sensível, perpetuando a possibilidade de uma vivência ainda atada aos lugares, contornando o desprendimento final em relação ao espaço e aos lugares aplicados sobre todas as dimensões da vida. Nesta perspectiva, observa-se uma oposição ou, ao menos, um descompasso em que “as massas da metrópole não se transformam [completamente] em energia, pelo contrário, absorvem-na, consomem-na” (CACCIARI, 2010, p. 58). Perde-se assim uma completa associação, uma sincronicidade total entre os movimentos produtivos, o tempo e o espaço.

Por mais que sejam observados novos contextos e situações que recusam o espaço e os lugares, reduzindo as possibilidades de sua expressão e acolhimento sensíveis, observam-se permanências, traduzidas em incompatíveis obsolescências que não confirmam por completo o caráter dessituado da metrópole contemporânea. Segundo Cacciari, se efetuará assim um processo contraditório: ao mesmo tempo em que as metrópoles oferecem uma experiência aberta, indefinível e dessituada, ainda é possível encontrar, como que por reflexo, o seu contrário. Mais do que tentar precisar o quanto nos afastamos ou nos aproximamos dos lugares, cabe aqui reconhecer, a partir das palavras do autor, algo quase involuntário, uma reação espontânea à “mobilização universal”, ao constante deslocamento, à vida “numa métrica simplesmente temporal” associada à metrópole contemporânea (CACCIARI, 2010, p. 51). “A exigência [e, acrescenta-se, a existência] de presenças fortes, significativas e simbólicas no território pós-metropolitano é indicador de uma exigência [também] psicologicamente insuperável” (CACCIARI, 2010, p. 49) que persiste em simultaneidade à indiferenciação em relação aos lugares metropolitanos.

\*\*\*

Ao examinar o caso da metropolização da cidade de São Paulo, igualmente observamos o prolongamento e a pertinência das questões apontadas acima. Em primeiro lugar, o novo vocabulário associado ao fenômeno metropolitano não esteve somente circunscrito às realidades urbanas das grandes cidades europeias. Apesar de a formação da metrópole paulistana se basear sobre condicionantes particulares e de ocasionar “fatos urbanos, traduzidos em lugares, arranjos espaciais, programas arquitetônicos, formas de uso e ocupação do solo que se tornaram representativos daquela conjuntura precisa” (MEYER, 2004, p. 11), a constituição do fenômeno metropolitano e as alterações observadas em São Paulo não apresentaram rupturas nem mudanças que as desvincularam da expressão do modo de produção capitalista. Em diálogo com as considerações de Cacciari (2014), Meyer (2000; 2004) identifica a continuidade e a linearidade de processos e de um modelo, não obstante as modificações e redistribuições de atividades e estruturas associadas ao caso da metrópole paulistana.

Assim, embora seja possível elencar temas contemporâneos identificados com a cidade de São Paulo — tais como a ocorrência de transformações estruturais; o aprofundamento de contradições de diferentes ordens; as continuidades e rupturas na organização do tecido metropolitano; a presença de infraestruturas e polos metropolitanos; a implementação de grandes projetos urbanos; ou ainda a mobilidade e a acessibilidade em escala metropolitana —, é preciso compreendê-los na sequência ininterrupta de transições entre fases de um mesmo modo de produção que imprimiu diferentes feições à metrópole a partir da materialização de renovados e subsequentes padrões de modernização ao longo do século XX (MEYER, 2004).

Em segundo lugar, a formação da metrópole de São Paulo e sua consolidação tampouco constitui um percurso alheio à reorganização simbólica, imprimindo ainda efeitos sobre as dimensões psíquicas e sensíveis. No panorama traçado por Sevckenko (2014), é possível identificar similitudes e aproximações às considerações comumente observadas em Simmel (1973) e em demais autores já mencionados, as quais abordam as novidades e as instabilidades instituídas pelas metrópoles na interioridade dos indivíduos que as habitam. Desorientações,

perturbações, dificuldade de desvendar os novos acontecimentos e códigos constitutivos da metrópole paulistana são aspectos indissociados de sua formação e que se aproximam das considerações sobre os impactos nas dimensões espiritual e sensível dos habitantes das metrópoles oitocentistas.

Em meio aos fenômenos que caracterizam a modernidade paulistana e asseguram seus vínculos ao modo de produção capitalista, São Paulo se torna palco de novidades, estranhamentos e tensões incessantes. Do mesmo modo, se tomarmos por base as reflexões acerca da metrópole paulistana contemporânea, encontraremos indícios que repercutem a dificuldade de leitura das formas e lugares que a singularizam. Ao versar sobre as relações estéticas e as produções artísticas comuns aos nossos dias, Peixoto (1996) sinaliza as dificuldades de atribuir sentidos no olhar que se lança à superfície petrificada da metrópole. No entrecruzamento de expressões de diferentes tempos que se sucedem na conflituosa estruturação e consolidação do espaço metropolitano, a São Paulo atual perpetua dificuldades e nos desafia sensivelmente, tencionando limites para seu acolhimento no interior das fronteiras estéticas.

Não obstante as dificuldades relacionadas à expressão sensível da metrópole paulistana, também é possível reconhecer elementos que apontam para a possibilidade de sua expressão estética em diferentes períodos e situações encontradas no tecido metropolitano. Além das contrariedades e impasses que caracterizam o processo de metropolização de São Paulo, Sevcenko (2014) reúne elementos que nos apontam para narrativas e relatos contaminados pela particular sensibilidade associada a São Paulo. Não apenas relativas ao início do século XX, as expressões estéticas sobre a metrópole paulistana igualmente se estendem às décadas posteriores, conforme nos apresentam Peixoto (1996; 2012) e demais autores, artistas e poetas ocupados em efetivar o encontro entre fenômeno metropolitano e a sensibilidade diante dos lugares e acontecimentos que estruturam e atravessa a realidade paulistana em nosso tempo.



## **CAPÍTULO 2 - REPRESENTAÇÕES ESTÉTICAS DA METRÓPOLE**

Na breve remontagem das principais características do fenômeno metropolitano, procuramos até aqui identificar alguns dos elementos que caracterizam a metrópole e sua experiência. Além de tais aspectos que orbitam ao redor da metrópole moderna e também se estendem à metrópole na contemporaneidade, é relevante, nos limites deste trabalho, identificar as possibilidades concernentes à expressão estética das metrópoles e às manifestações sensíveis tipicamente associadas ao fenômeno metropolitano, o que nos indicaria a possibilidade de apreensão dos espaços, dos lugares e dos acontecimentos que singularizam as grandes cidades no âmbito da sensibilidade.

Como identificado nas páginas anteriores, a metrópole moderna institui um conjunto de posturas e gestos que indicam os decisivos impactos das grandes cidades nas dimensões coletivas e pessoais. Em ambas as esferas, a singularidade da metrópole é composta por práticas, costumes e hábitos originais, e também seria constituída pela anulação das subjetividades e pelo enfraquecimento das dimensões sensíveis, conforme nos indicam Simmel (1973), Mumford (2004), Cacciari (1972) e outros autores citados no primeiro capítulo deste trabalho.

Ainda que as grandes cidades sejam constituídas por ineditismos e acontecimentos únicos, a experiência metropolitana seria recoberta por um tom predominantemente uniforme e fosco; o seu habitante experimenta cenários inóspitos, desnaturados de humanidade e dos elementos que pautam uma experiência profunda, vinculada à riqueza dos sentimentos interiores e poéticos. Diante desse quadro, o comportamento *blasé*, como sintoma relacionado à metrópole oitocentista, indica o silenciamento das manifestações sensíveis e poéticas, bem como a dificuldade de leitura da experiência metropolitana e da própria metrópole nos domínios de sensibilidade. As saliências, as nuances, as irregularidades e os ruídos concernentes às particularidades subjetivas veem-se ameaçados e deslocados em meio às grandes cidades, que, atravessadas por novos fluxos, parecem não comportar relações estéticas que envolveriam as inéditas situações, os lugares e realizações urbanísticas identificadas com o espaço e com os lugares urbanos modificados.

Interpretada e descrita de um modo distinto da lente simmeliana e dos demais autores que tratam da metrópole moderna, as grandes cidades contemporâneas perpetuam tais dificuldades associadas às experiências sensíveis. Prolongando a expressão do modo de produção capitalista em sua fase atual e sendo constituídas por elementos associados às particularidades das questões espaciais de seu tempo, as metrópoles de nossos dias igualmente apresentam conflitos e desajustes que também impactam as experiências estéticas e as relações que se estabelecem com o fenômeno metropolitano contemporâneo no âmbito da sensibilidade. Assim como é observado em períodos históricos anteriores, a metrópole contemporânea também repercute uma série de adversidades impactantes na esfera subjetiva, como, por exemplo, nos apresentam Cacciari (2010), Lynch (1972) ou Hillman (1993). As expressões de perplexidade diante dos atuais cenários metropolitanos e os sentimentos de estranhamento diante de um conjunto de lugares e acontecimentos de difícil legibilidade e reconhecimento sensíveis também nos apontam para os impasses no modo como esteticamente reconhecemos a metrópole e com ela nos relacionamos.

Não obstante as dificuldades e os obstáculos contidos em um conjunto de argumentos que reiteram impossibilidades e debilidades associadas à experiência estética metropolitana, é possível reunir demais considerações que supostamente sustentariam o reconhecimento da possibilidade de exprimir esteticamente as grandes cidades, precisamente nos locais e diante dos fatos que as singularizam. Em uma direção que não descarta os descompassos entre a dimensão estética e o fenômeno metropolitano, os parágrafos a seguir tentam coletar reflexões e circunstâncias associadas às metrópoles a partir das quais seria possível edificar um modo sensível de expressar as grandes cidades e a relação com elas desempenhada. Assim, o que se pretende não é afirmar uma integral concordância com um destino, no qual se avistam apenas irrecuperáveis perdas relacionadas à indiferença em relação ao modo como sensivelmente nos relacionamos com as grandes cidades, mas identificar e discorrer sobre esse improvável, porém possível, encontro do fenômeno metropolitano com as emoções e a sensibilidade especificamente despertadas pelas metrópoles em particulares situações, lugares e modos de relação com os elementos que espacialmente as constituem.

Em relação à sobrevivência das relações estéticas com as metrópoles, mais do que reconhecer diferentes tipos e modos de experiências sensíveis persistentes no interior das grandes cidades e em diferentes partes de suas áreas, trata-se de identificar situações, lugares, pontos no espaço urbano metropolitano em que ocorreriam possíveis apreensões estéticas da metrópole, retendo também os contornos dos sentimentos e das sensações características do encontro sensível entre o habitante das grandes cidades e o fenômeno metropolitano. Assumindo os desafios e impossibilidades apresentadas pelos autores até aqui elencados, cabe coletar argumentos que orientem em favor de uma possível sensibilidade especificamente associada ao fenômeno metropolitano, não ignorando as condições desfavoráveis à sensibilidade como aspecto igualmente constitutivo das metrópoles e de sua experiência estética.

No sentido de verificar a hipótese sobre a possibilidade da experiência estética metropolitana a partir dos lugares que expressam as grandes cidades e dos acontecimentos a eles associados, os parágrafos a seguir visam a dois objetivos

principais. Em primeiro lugar, atestar a sobrevida da sensibilidade no ambiente metropolitano, desfazendo perspectivas que unicamente apontem em favor de uma perda ou de um enfraquecimento dos sentimentos relativos à experiência estética da metrópole. Em segundo lugar, reconhecer lugares e situações em que se manifestam tais relações sensíveis com o fenômeno metropolitano no contexto de diferentes metrópoles ao longo do século XX. Perseguindo tais objetivos vinculados a esta tese, concomitantemente, procura-se reunir diferentes traços e feições que conformam possíveis feições às metrópoles esteticamente vivenciadas e representadas. Isto é, um modo de leitura do fenômeno urbano capaz não apenas de transmitir os sentimentos despertados pela experiência metropolitana, mas também de elaborar diferentes retratos que caracterizam as grandes cidades.

Diante da hipótese que orienta esta tese e tendo em vista os objetivos indicados acima, procurou-se reunir um conjunto de autores a partir dos quais seja possível reconhecer as possibilidades associadas à experiência estética metropolitana. Inicialmente, este capítulo apresenta argumentos que visam identificar, ainda que em meio às dificuldades impostas à sensibilidade, um campo em que seja possível vislumbrar alternativas às impossibilidades anteriormente apresentadas. Em seguida, como exemplos orientados ao reconhecimento da experiência estética metropolitana, reúnem-se referências teóricas e artísticas compromissadas com a leitura e as relações sensíveis com as grandes cidades. Não circunscritas apenas à metrópole moderna, tais considerações indicam ainda possibilidades sensíveis concernentes aos espaços e lugares metropolitanos na contemporaneidade.

Valendo-se amplamente do relato de pensadores e artistas que esteticamente se lançam à metrópole, os parágrafos a seguir perpassam diferentes lugares e fatos característicos das metrópoles, sendo possível identificar algumas das feições especificamente relacionadas às grandes cidades, bem como determinados sentimentos que particularmente a descrevem mediante a experiência dos lugares associados à metrópole. Nesse sentido, as expressões artísticas a respeito das grandes cidades tornam-se fontes de inspiração e,



sobretudo, de comprovação sobre as possibilidades da expressão sensível da metrópole a partir de lugares que dela são característicos.

## **2.1. O EXERCÍCIO FISIONÔMICO DA METRÓPOLE**

Ainda que sob uma forma fragmentada e dispersa, os excertos e imagens reunidos por Walter Benjamin a respeito das metrópoles podem ser considerados como um primeiro conjunto de indícios que apontam para a sensibilidade com a qual o fenômeno metropolitano é expresso. Em face da extensão e complexidade das reflexões do filósofo, a representação das metrópoles pode ser compreendida como parte de um amplo projeto ocupado em reconstituir e dar forma à modernidade, a partir da concretude do fenômeno urbano e da vida nas grandes cidades. Não se tratando de uma simples descrição do ambiente urbano parisiense e de outras metrópoles europeias percorridas pelo autor, Benjamin destaca dos espaços objetos e personagens metropolitanos que os mantêm atados à modernidade. As inovações e alterações que se observavam nas grandes cidades, dispostas entre as novidades e as obsolescências de um passado recente, são tomadas a partir de variadas imagens capazes de compor e reconstituir a própria história (BOLLE, 1994; TIEDEMANN, 2007).

Na elaboração, seleção e tradução de retratos metropolitanos que se apresentam ao habitante das grandes cidades, a sensibilidade torna-se um instrumento privilegiado que tanto define as características de processos históricos quanto releva as feições da metrópole. Por meio de uma postura sensível, de um saber hesitante entre a vigília e o sonho, Benjamin compõe uma série de quadros metropolitanos matizados pelas dimensões interiores subjetivas e pelo inconsciente coletivo de uma determinada época. Em tais retratos metropolitanos, a apreensão estética das grandes cidades não se mostra associada aos gestos automatizados, às posturas pré-determinadas ou à invariabilidade de reações subjetivas, mas, sobretudo, apresenta-se perpassada por colorações originais,

ambíguas, enigmáticas e profundas. Não obstante a impossibilidade de asseverar uma única forma às grandes cidades, a experiência estética metropolitana apresenta-se de modo singular, despertando variados sentidos que, simultaneamente, sondam a profundidade subjetiva e indicam variados traços característicos das grandes cidades.

A fim de coletar provas e indícios capazes de recompor a modernidade e imagens dos fenômenos por ela impulsionados, Benjamin desempenha um exercício fisiognômico das metrópoles. Preservando semelhanças em relação às descrições fisionômicas, pautadas pela correspondência entre as dimensões objetivas exteriores e subjetivas interiores, bem como pela interação entre modelos de conhecimento científicos e poéticos,<sup>3</sup> Benjamin confere particularidade ao seu método, dedicado a representar a história a partir da concretude da modernidade. Assim, no contexto das reflexões benjaminianas, *fisiognomia* indica o compromisso de revelar o caráter, o intento, a natureza distintiva de uma época, sendo constituída por um conjunto de imagens capazes de compor descrições e análises históricas. Ao elaborar uma “historiografia polifônica” (BOLLE, 2007, p. 1.148), Benjamin tece uma rede de fragmentos imagéticos multifacetados, composto por distintos matizes que igualmente se fundam na experiência estética da metrópole, de seus lugares e de suas referências situacionais particulares. Em simultaneidade, as imagens referem-se não somente à concretude dos lugares, mas também a um conjunto de elementos associados à memória e aos sonhos, que se somam à leitura acordada e desperta das grandes cidades — traços mnemônicos, oníricos, irracionais, primitivos. Atuando “no limiar entre a consciência e o inconsciente” (BOLLE, 1994, p. 43), das imagens sonhadas ao despertar do sonho, o filósofo promove um encontro entre a metrópole e seu habitante, um instante em que ambos refletem seus principais traços e conferem legibilidade aos acontecimentos do presente e do passado.

---

<sup>3</sup> Em sua origem, o conceito de fisionomia estava associado aos estudos de leitura e compreensão dos traços que compõem a figura humana, isto é, o ato de traduzir a escritura através da qual o rosto é percebido e caracterizado, estabelecendo uma relação entre os contornos físicos e faciais, e as características mais determinantes de um indivíduo (D'ANGELO, 2011).

Nesse contexto em que o autor se dedica à compreensão da “mentalidade da época moderna” (BOLLE, 1994, p. 25), assumem importância os aspectos oníricos da coletividade e das fantasmagorias<sup>4</sup> sociais, cujos traços podem ser encontrados na obra dos poetas e nos documentos artísticos que caracterizam tal postura ao mesmo tempo crítica e poética diante modernidade. Ao se dedicar à prospecção dos elementos distintivos da modernidade impregnada no rosto das diferentes metrópoles, Benjamin ocupa-se de uma remontagem histórica que não prescinde das singularidades e dos encantos da vida vivida afeita às irregularidades das sensações e à interioridade subjetiva. Em outras palavras, no esforço de esboçar um rosto para a modernidade e as metrópoles, em um só golpe, o filósofo confunde-se com o poeta e capta os traços que definem as grandes cidades e, ao mesmo tempo, a si mesmo, gravando as imagens metropolitanas na interioridade de quem as habita e as representa e conjugando a aparência do fenômeno urbano com a dimensão subjetiva daquele que o vivencia (BOLLE, 1994).

Assim, embora nem sempre tranquila ou abarcada por limites conhecidos, a metrópole sob a lente benjaminiana mostra-se como um campo amplo de possíveis experiências estéticas representativas do fenômeno metropolitano e do que lhe é singular. Diante de uma “constelação de fragmentos urbanos” (BOLLE, 1994, p. 18), onde os feitos da modernidade se encontram com a vida plena de originalidade e idiossincrasias, Benjamin resgata as imagens adormecidas que a história desprezou e que, entretanto, coexistem com as novidades do desenvolvimento capitalista. Convivendo com o brilho e as opulências dos efeitos da industrialização sobre as cidades, os retratos metropolitanos de Benjamin apontam também para as obsolescências, para as ruínas de um passado recente.

Nessa perspectiva, embora persistam os sintomas da experiência desnaturada, desprovida da espontaneidade e da originalidade sensíveis, Benjamin

---

<sup>4</sup> De acordo com Matos (2007), a fantasmagoria consiste em “uma forma especificamente parisiense de alucinação mental, estreitamente vinculada às novas tecnologias visuais” (MATOS, 2007, p. 1.127). À fantasmagoria relacionam-se os “espetáculos visuais do século XIX” associados às “novas tecnologias do entretenimento”, uma “alegoria da contemporaneidade” (MATOS, 2007, p. 1.128).

oferece uma possibilidade em que, acompanhado de poetas e demais narradores, seja possível encampar um modo de resistência, capaz de superar as limitações impostas à sensibilidade do indivíduo nas grandes cidades. Mesmo diante das adversidades anteriormente destacadas, do ponto de vista benjaminiano, é possível resguardar, através de determinada relação com a vida e os acontecimentos urbanos, a experiência estética metropolitana e dos acontecimentos que dela são característicos. Ao dialogar com a potência poética condensada em simples formas que atravessam os lugares das metrópoles, o texto de Benjamin contamina-se de uma esperança libertadora e liberta-se da clausura da modernidade, transportando o leitor para além da falta de alternativas que, a princípio, se apresentava. Na decodificação das imagens que se apresentam ao sujeito imerso na metrópole, tudo se passa como se o inteligível concedesse lugar ao sensível, instrumento capaz de lidar com os descompassos e deslocamentos introduzidos pelo fenômeno metropolitano e pelos fluxos que perpassam as grandes cidades.<sup>5</sup>

Mais do que penetrar nas tramas da história e no detalhamento de considerações e desdobramentos metodológicos do pensamento de Benjamin, cabe compreender que a leitura fisiognômica aplicada às grandes cidades permite conformar uma série de imagens capazes de revelar não apenas os principais traços das metrópoles, mas, sobretudo, indicar o modo e as distintas características da relação estética com o fenômeno metropolitano. Além de reunir elementos que descrevem os feitos concretos e novidades urbanísticas, a postura

---

<sup>5</sup> Embora não caiba aqui aprofundar as relações que Benjamin (1983) estabelece entre a poesia lírica, o caráter psicossocial da vida nas grandes cidades e o conceito de experiência e memória, é pertinente destacar que o autor precisamente reconhece na poesia (especialmente de Baudelaire) a possibilidade de superar o *choque*, os efeitos da grande quantidade de estímulos impostos pela modernidade, bem como a “influência uniformizante” (BENJAMIN, 1983, p. 109), aos quais sucessivamente o habitante metropolitano está exposto na vida desperta das grandes cidades. Assim, reiterando a importância das experiências estéticas, a sensibilidade atuará no sentido de preservar no sujeito experiências duradouras associadas às continuidades e dimensões temporais mais alargadas. Perscrutar as falhas reflexivas e conscientes da resistência ao choque, incorporar o *sobressalto*, lutar para o registro das imagens efêmeras do acaso, eis o compromisso da poética baudelairiana.

benjaminiana — ou sintonizada com uma abordagem fisiognômica em relação às cenas metropolitanas — possibilita expressar uma série de pensamentos e, sobretudo, sensibilidades associadas à descrição e à imaginação que contamina a leitura poética das grandes cidades.

Sintonizado com os aspectos citados acima, em diferentes textos elaborados por Benjamin é apresentada a modernidade a partir de suas realizações efetivadas em diferentes lugares da metrópole. Em textos como *Paris, capital do século XIX* e sobretudo no extenso e inacabado projeto das *Passagens*, o autor esforça-se para remontar a história a partir de fragmentos e imagens também reveladores da experiência estética da metrópole. Incidindo sobre o método fisiognômico, a modernidade e a grande cidade são narradas e descritas por sentenças que imiscuem traços situados entre as fronteiras do concreto e do imaginado; da realidade e do sonho; do brilho, dos nítidos e retumbantes reflexos do desenvolvimento capitalista e das opacidades ou das sombras às quais o habitante das grandes cidades é impelido. Em tais escritos, Benjamin versa fundamentalmente sobre diferentes temas comuns ao universo parisiense na segunda metade do século XIX, manifestos e ocultados pelo próprio desenvolvimento produtivo capitalista. Conforme destaca o próprio autor em relação ao *exposé*, trata-se da elaboração de um “inventário das formas de vida e das criações humanas” (BENJAMIN, 2007, p. 53), que, alterando a experiência e percepção da realidade, pretende “mostrar como, em consequência dessa representação coisificada da civilização, as formas de vida nova e as novas criações de base econômica e técnica, que devemos ao século XIX, entram no universo de uma fantasmagoria” (BENJAMIN, 2007, p. 53).

Configurando pontos de resistência misturados aos acontecimentos da vida, as imagens expressas pela literatura e pelos relatos históricos contidos nas *Passagens* e no *exposé* cumprem uma função não apenas descritiva da modernidade e da metrópole parisiense, mas também de nutrir as possibilidades associadas às verdadeiras experiências, à vivência que não se separa de uma interação sensível

com o ambiente das grandes cidades impulsionadas pelo desenvolvimento do sistema produtivo entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX.

Perpassando e reunindo diferentes características da vida moderna metropolitana, entre uma série de variados assuntos e temas, Benjamin versa sobre lugares de Paris. As passagens e os mercados; as estações, ferrovias e linhas de trem realizadas pelos avanços da técnica aplicada às construções públicas; os monumentos; as ruas iluminadas pela artificialidade do brilho à gás; as calçadas e os bulevares; o conjunto das intervenções urbanísticas promovidas pelo Barão de Haussmann,<sup>6</sup> o “artista demolidor” (BENJAMIN, 1984, p. 12); ou mesmo as realizações relativas às exposições universais representam partes de um conjunto representativo de novos hábitos e renovadas feições da metrópole indissociadas das questões econômicas e produtivas, bem como dos símbolos de uma irrefreável transição.

No contexto da obra de Benjamin, as passagens parisienses precisamente ocupam um lugar de destaque na representação da metrópole e da modernidade. Precursoras dos *magasins de nouveautés* e abastecidas pelas mercadorias que se exibem aos habitantes e turistas, as passagens refletem as inovações e o espírito que envolve as novidades, representando as realizações da cultura burguesa e as transformações presentes nas metrópoles. Representando uma “uma recente invenção do luxo industrial, são galerias cobertas de vidro e com paredes revestidas de mármore, que atravessam quarteirões inteiros, cujos proprietários se uniram para esse tipo de especulação” (BENJAMIN, 2007a, p. 77). Dotadas de uma feição particular, as estruturas espelham tanto as novidades da indústria quanto das técnicas construtivas, abrigando “[...] as mais elegantes ‘boutiques’, de

---

<sup>6</sup> Sob o regime imperial de Napoleão III, entre 1853 e 1870 Georges-Eugène Haussmann foi prefeito de parte da atual área abrangida pela cidade de Paris. Amparado por condições técnicas e legislativas favoráveis, o Barão de Haussmann empreendeu amplas e contundentes intervenções urbanísticas, resumidamente caracterizadas pela abertura de novas ruas e avenidas; pela instalação de serviços de abastecimento (água, esgoto, iluminação a gás e rede de transporte público movido a tração animal; pela construção de parques, colégios, hospitais e quartéis; bem como pela readequação das estruturas administrativas da cidade, determinando a fisionomia da metrópole moderna parisiense em substituição à antiga cidade (BENEVOLO, 1993).

sorte que cada uma dessas passagens constitui uma cidade ou mesmo um mundo, em miniatura” (BENJAMIN, 1984, p. 5).

Adornadas pelas fantasias coletivas, nesse “templo do capital mercantil” (BENJAMIN, 2007a, p. 80) ecoam sentimentos e aspirações de variadas épocas, não somente restritos ao momento presente e manifestando sensivelmente “[...] utopias, que deixam seus traços em mil configurações da vida, desde edificações permanentes a modas fugazes” (BENJAMIN, 1984, p. 6). Para além das mercadorias, tais lugares asilam “as divagações acerca do flâneur e do tempo” (BENJAMIN, 2007a, p. 78) nos momentos em que “os olhos são conduzidos como que à força” (BENJAMIN, 2007a, p. 99) aos produtos expostos e à arquitetura dos edifícios, espécie de “pontes cobertas” (BENJAMIN, 2007a, p. 93) que atravessam a cidade e protegem do sol e da chuva.

O “embelezamento estratégico” de Paris “em pleno florescimento da especulação” imobiliária e do privilégio do capital financeiro (BENJAMIN, 1984, p. 12) não se mostra restrito apenas às passagens, mas também fortemente em outras realizações da modernidade, com destaque às intervenções haussmannianas. “Ele [Haussmann] demoliu bairros; poder-se-ia dizer, cidades inteiras” (BENJAMIN, 2007a, p. 167), introduzindo novos elementos constitutivos do tecido metropolitano parisiense e pautando, mediante a transfiguração da cidade, novos sentimentos em relação à metrópole (BENJAMIN, 1984). Em seu contexto mais amplo, as intervenções urbanísticas e o contexto mais amplo em que se inserem fizeram de Paris, “para seus próprios habitantes, uma cidade estranha, estrangeira” (BENJAMIN, 1984, p. 12), desprovida do “encanto da curva magnífica da Rue Saint-Antoine” (BENJAMIN, 2007a, p. 167).

A tomada de consciência do “caráter inumano da metrópole” (BENJAMIN, 1984, p. 12) e a “consciência obscura de que, juntamente com as grandes cidades, cresciam os meios que permitem arrasá-las” (BENJAMIN, 2007a, p. 136) abalam os símbolos e os desejos de outrora. O literal desmoronamento dos monumentos (BENJAMIN, 1984, p. 12) e as aberturas de avenidas e novas transposições no tecido urbano, cujas motivações igualmente

encontram lastro em estratégias contra possíveis revoltas civis, são parte de um processo que também leva às expropriações contra a massa empobrecida. Em meio à “população desarraigada da metrópole” (BENJAMIN, 1984, p. 13), ao crescimento do cinturão vermelho, a periferia proletária da cidade, observa-se as transformações dos bairros tradicionais de Paris. A metrópole não é um tecido urbano homogêneo, mas dotado de diferenças, limiões e fronteiras.

Apenas na aparência a cidade é homogênea. Até mesmo seu nome assume um tom diferente nos diferentes lugares. Em parte alguma, a não ser em sonhos, é ainda possível experienciar o fenômeno do limite de maneira mais original do que nas cidades [...]. Como limiar, a fronteira atravessa as ruas; um novo distrito inicia-se como um passo no vazio; como se tivéssemos pisado num degrau mais abaixo do que não tínhamos visto (BENJAMIN, 2007a, p. 127).

Diariamente, “a cidade que se move sem parar” (BENJAMIN, 2007a, p. 558) repercute a energia de seus fluxos na rede de vias e no sistema de transportes. As ruas recapeadas iluminadas pelas lanternas a gás, “as melhores rodovias de todas as cidades da Europa” (BENJAMIN, 1987a, p. 195), refletem no brilho do asfalto o seu próprio êxito. Os trens e as estradas de ferro reforçam as expressões da metrópole moderna, lançando, “todos os dias em Paris, torrentes de viajantes” impossibilitados de se alojarem nas casas e ruas da cidade (BENJAMIN, 2007a, p. 167).

Para além dos monumentos que compõem a rede de infraestrutura da cidade, a feição da metrópole também se expressa nas primeiras construções em ferro: “mercados cobertos, estações de trem, exposições” (BENJAMIN, 2007a, p. 193). Da efemeridade que pautou o início do emprego do material, as estruturas metálicas consolidam-se como uma imagem renovada e sólida do desenvolvimento metropolitano ao som do “apito [que] retiniu agudo sob as abóbadas da estação” (BENJAMIN, 2007a, p. 631). Dentre demais exemplos que poderiam ser mencionados, a “inútil e monstruosa Torre Eiffel” (BENJAMIN, 2007a, p. 205) consiste em outro símbolo concretizado a partir de uma força produtiva que se impõe sobre a cidade existente e assinala seu destino metropolitano. Ofuscando monumentos e construções históricas que conformavam o cotidiano de Paris na segunda metade do século XIX, a torre é



erguida como “um puro monumento da técnica” (BENJAMIN, 1987a, p. 195), convertendo-se em uma imagem representante do alcance da tecnologia e das dimensões estéticas que singularizam a metrópole.

## 2.2. O POETA NA METRÓPOLE

Estendendo as considerações acima, ao efetivar uma leitura sensível da modernidade impressa no rosto das grandes cidades, Charles Baudelaire converte-se em um guia de Benjamin pelas ruas de Paris, um modelo a partir do qual o filósofo consolida uma posição diante das alterações observadas, tornando possível tecer os fios que unem sua teoria filosófica, a experiência sensível e a expressão poética. “Com Baudelaire Paris torna-se pela primeira vez objeto de poesia lírica” (BENJAMIN, 1984, p. 10), representando um exemplo a partir do qual é possível identificar uma oposição à anulação das sensibilidades estimulada pelo desenvolvimento do sistema produtivo capitalista e pelos seus reflexos nas esferas sociais e subjetivas.

Exercitando o olhar do *flâneur* que “hesita ainda nos limites da metrópole e da classe burguesa”, Baudelaire prospectará imagens que por vezes são encontradas em um “estado intermediário” e “indeciso” (BENJAMIN, 1984, p. 10) não apenas do poeta, mas também da própria cidade em seu momento de conversão em metrópole, representando uma referência que ilustra as particularidades das mudanças e do estado de alma que se observam no tecido metropolitano no final do século XIX.

Considerados enquanto testemunhos de uma relação sensível diante do ambiente das grandes cidades, os versos baudelairianos cumprem ao menos uma dupla função. Ao mesmo tempo em que configuram pontos de uma sensibilidade resistente lastreada nos fenômenos e lugares da metrópole, a poesia e a atividade do escritor também representam os contornos e as formas de uma experiência verdadeira e autêntica, isto é, um enlace que ata a superfície concreta do mundo à

sensibilidade do habitante que percorre diferentes lugares da metrópole. Como pontua Benjamin (1983), não se trata apenas da simples comunicação de uma ideia ou de um fato, mas de uma incorporação dos acontecimentos, fazendo com que o escritor e o leitor compartilhem o sentido profundo da existência que persiste nas metrópoles em acontecimentos específicos e lugares singulares.

Nessa interpenetração da dimensão interna e externa ao sujeito, daquela que é própria do poeta e de outra relativa à metrópole parisiense, funda-se a singularidade dos versos baudelairianos fascinados pela realidade materialmente instituída. Para o escritor, atraído pelos fenômenos metropolitanos a “multidão [as massas urbanas] é um véu através do qual a cidade habitual dá uma piscada” e o convida para observar a metrópole como uma “fantasmagoria”, uma “paisagem” e uma “vitrine” (BENJAMIN, 1984, p. 10), um particular abrigo diante dos acontecimentos que se sucedem. Em meio ao transitório, ao fugidio e às circunstâncias específicas da modernidade que assinalam uma aparente irrecuperável transição, “o arrebatamento [de Baudelaire] não é tanto um amor à primeira vista quanto à última vista” (BENJAMIN, 1989, p. 21), revelando a Paris da sua época como uma metrópole que inspira experiências híbridas, contaminada pela modernidade e ainda perpassada por aspectos de tempos passados.

Em um duplo movimento que se aproxima e se afasta do mundo objetivo, os versos de Baudelaire apontam para a manutenção e a recuperação dos estímulos originais, da experiência genuína, dos impulsos puros de imagens que imiscuem vestígios reais e interiores, próprios do inconsciente e das dimensões que subjazem à esterilidade da vida acordada. A atração e a repulsa pelas massas urbanas; a decrepitude da metrópole em meio às novidades da modernidade; a figura do *flâneur* vacilante entre o homem de negócios e o ocioso; os sonhos; as transfigurações; os desdobramentos imagéticos que surgem nos sobressaltos e momentos específicos da experiência metropolitana são exemplos contidos na poesia de Baudelaire que apontam para a complexidade, riqueza e variabilidade da experiência estética metropolitana.

Conforme assinala Berman (2007), a posição singular de Baudelaire indica ainda um compromisso com os acontecimentos prosaicos e as pessoas comuns

dispostos pela metrópole, desde “altas esferas da moda” até as “formas mais baixas da vida” que só nas grandes cidades parecem caminhar lado a lado (BERMAN, 2007, p. 172-173). Assim, é na realidade dos lugares e dos fatos característicos da metrópole que Baudelaire elabora sua poética, a qual, ocupada com “um tempo e um espaço concretos” (BERMAN, 2007, p. 169), expressa devaneios e sonhos pautados sobre o que o poeta efetivamente observa na metrópole parisiense.

Ao mesmo tempo em que “pôde avaliar inteiramente o verdadeiro significado da derrocada que testemunhou em sua condição de homem moderno” (BENJAMIN, 1983, p. 132), Baudelaire institui a possibilidade de uma “experiência que procura se estabelecer ao abrigo de qualquer crise” (BENJAMIN, 1983, p. 132), de uma espécie de refúgio contra a “experiência inóspita, ofuscante da época da industrialização em grande escala” (BENJAMIN, 1983, p. 105), um antídoto contra os novos tempos e as perdas que se anunciam na modernidade. Assim, o quadro baudelairiano de Paris não é idealizado ou remete a imagens idílicas. Mais acertadamente, a poesia de Baudelaire deve ser compreendida a partir do envolvimento direto com o turbilhão ao qual o habitante é lançado no embate com as novidades desestabilizadoras e as inéditas intervenções urbanísticas efetivadas no quadro mais amplo da modernidade. Envolto pelo brilho e pelas sombras que se expressam na metrópole enquanto palco da modernidade, Baudelaire reúne indícios sobre a possibilidade da experiência estética metropolitana pautada pelos lugares que caracterizam as grandes cidades. Em simultaneidade com as transformações metropolitanas, Baudelaire converte-se em “espectador, participante e protagonista” da modernização urbana que “seguia seu curso, lado a lado com ele, sobre sua cabeça e sob os seus pés” (BERMAN, 2007, p. 177).

O que Baudelaire procura comunicar através dessa linguagem, antes de mais nada, é aquilo que chamarei de cenas modernas primordiais: experiências que brotam da concreta vida cotidiana de Paris de Bonaparte e de Haussmann, mas estão impregnadas de uma ressonância e uma profundidade de míticas que as impelem para além de seu tempo e de seu lugar, transformando-as em arquétipos da vida moderna. (BERMAN, 2007, p. 177)

Em localidades específicas, a materialidade da metrópole, os acontecimentos metropolitanos, os personagens tipificados das grandes cidades, os hábitos e gestos da modernidade são colocados em destaque como fragmentos de um texto imagético que aborda o fenômeno das grandes cidades, emergindo ambivalências que recuperam e (re)afirmam sentimentos dissonantes diante da modernidade e da metrópole. Ao capturar uma série de elementos característicos das grandes cidades — as ruas e os bulevares; as multidões; os cafés; as torres e chaminés das indústrias; as novidades técnicas expressas singularmente pela iluminação artificial das vias públicas; as galerias, os mercados; as salas de concerto; os subúrbios e os arredores da metrópole, bem como os lugares de onde é possível observar as reminiscências do passado recente são exemplos situados em Paris e que se estendem como referência a demais metrópoles —, emergem ambivalências, no sentido contrário de uma afirmação uníssona da positividade moderna.

Localizadas nos extremos de uma situação limite, no limiar da resistência contra a evasão das imagens que denotam a verdadeira experiência neste caso, as imagens do subúrbio e dos arredores parisienses parecem caminhar lado a lado com as situações-limite impostas pela modernidade. Embora o conjunto da cena descrita em *O Sol* não aborde as novidades tecnológicas ou as intervenções urbanísticas efetivadas nas áreas centrais, os versos contidos em *Quadros Parisienses* representam diferentes características que permitem associá-las ao modo como Baudelaire elabora sua poesia. “Ao longo dos subúrbios” e também em outras áreas da metrópole, o poeta, segundo sua própria expressão, desempenhará a sós uma “estranha esgrima” (BAUDELAIRE, 1985, p. 319), um combate da sensibilidade subjetiva contra os impulsos esteticamente inférteis da metrópole. Em favor de uma resistência ativa defronte aos desafios impostos pelas grandes cidades e que aqui se expressa nas imagens suburbanas, Baudelaire se esforça para encontrar os “acazos da rima”, deparar com as “imagens desde há muito já sonhadas” que, dispersas em diferentes partes da metrópole, estão à espera de um acolhimento (BAUDELAIRE, 1985, p. 319).

## O Sol

Ao longo dos subúrbios, onde nos pardieiros  
Persianas acobertam beijos sorrateiros,  
Quando o impiedoso sol arroja seus punhais  
Sobre a cidade e o campo, os tetos e os trigais,  
Exercerei a sós a minha estranha esgrima,  
Buscando em cada canto os acasos da rima,  
Tropeçando em palavras como nas calçadas,  
Topando imagens desde há muito já sonhadas.

(BAUDELAIRE, 1985, p. 139)

Em demais passagens textuais, Baudelaire reitera semelhante desejo de se manter sensivelmente atado aos lugares e fatos característicos das grades cidades. Em súbitos acontecimentos, situados nas ruas das áreas mais movimentadas da metrópole, onde o *flâneur* depara-se com as diferentes feições metropolitanas, é possível testemunhar, para além da tomada das imagens poéticas da modernidade, o acaso e o limiar da perda que igualmente singularizam a experiência arrebatadora da metrópole. Em *A uma passante*, em meio à multidão representada pelo “frenético alarido”, o poeta percorre versos que retratam uma atmosfera instável, composta pelos ares de uma mudança irreversível. Em meio à massa urbana, sob o “céu lívido onde aflora a ventania”, Baudelaire avista a passante que interpela seu olhar “erguendo a barra do vestido”. A “efêmera beleza” que o poeta não mais voltará a ver, “senão na eternidade”, aproxima-se do sentido transitório observado no contato com a realidade das grandes cidades (BAUDELAIRE, 1985, p. 345). O desejo sabidamente inalcançável, porém hesitante em sua realização, é compreendido nas distâncias do espaço e do tempo, nas lonjuras e nas durações temporais com que a metrópole através de suas ruas, bulevares e renovados fluxos também dialoga. O retorno não ocorrerá, porém permanece como uma promessa. “Longe daqui! Tarde demais! *Nunca* talvez!” (BAUDELAIRE, 1985, p. 345).

## A uma passante

A rua em torno era um frenético alarido.  
[...]

[...]  
No olhar, céu lívido onde aflora a ventania,  
A doçura que envolve e o prazer que assassina.

Que luz...e a noite após! — Efêmera beldade  
Cujos olhos me fazem nascer outra vez,  
Não mais hei de te ver senão na eternidade?

Longe daqui! tarde demais! *Nunca* talvez!  
Pois de ti já me fui, de mim tu já fugiste,  
Tu que eu teria amado, ó tu que bem o viste!

(BAUDELAIRE, 1985, p. 345)

Neste embate com a realidade metropolitana perseguirá a esperança de encontrar as imagens verdadeiras, o eco daquilo que ainda não está dito e tampouco pode ser silenciado em plena consolidação das metrópoles. Mantendo vivas a imprevisibilidade e a indefinição, próprias dos afetos, da alma e do inconsciente que reverberam diante dos acontecimentos que se sucedem nas grandes cidades, Baudelaire estende a demais versos as fronteiras físicas e sentimentais percorridas na Paris do final do século XIX. Por um lado, o desejo de um possível retorno às imagens oníricas de outrora, aos campanários e à vista dos “vastos céus” fitados em meio a sussurros e rumorejos. Por outro, a feição e os acontecimentos reais e incontornáveis da metrópole expressos pela fábrica, pelas “torres e chaminés”, “mastros da cidade” (BAUDELAIRE, 1985, p. 317). Entre um e outro, em um estado de devaneio que não abandona a concretude dos fatos, o poeta vislumbra possibilidades que logram encontrar beleza e doçura no sutil encontro da “estrela” no céu com a “lâmpada à janela”, no olhar que mira “os rios de carvão galgar o firmamento” (BAUDELAIRE, 1985, p. 317).

### **Paisagem**

Quero, para compor os meus castos monólogos,  
Deitar-me ao pé do céu, assim como os astrólogos,  
E junto aos campanários, escutar sonhando  
[...]  
Verei a fábrica em azáfama engolfada;  
Torres e chaminés, os mastros da cidade,  
E os vastos céus a recordar a eternidade.

É doce ver, em meio à bruma que nos vela,  
Surgir no azul a estrela e a lâmpada à janela,  
Os rios de carvão galgar o firmamento  
[...]

(BAUDELAIRE, 1985, p. 317)

Assim, não apenas constituída por imagens desconectados das cenas efetivamente observadas e vivenciadas, a produção poética baudelairiana repetidamente vale-se do contato direto com a cidade, mediante o olhar que toca a superfície da metrópole e perpassa os pontos nevrálgicos das grandes cidades, nos quais a experiência metropolitana em seu momento de afirmação exhibe seus inconfundíveis traços. Ao cruzar “a passo o novo Carrossel”, percebem-se as alterações indeléveis: “foi-se a velha Paris”, cuja história altera-se na rapidez de “um coração infiel” (BAUDELAIRE, 1985, p. 325). O “campo de tendas” mistura-se à vacuidade do “ar silente” e pesado de “um furacão sombrio” (BAUDELAIRE, 1985, p. 327).

As novas construções que se erguem em meio à metrópole e às áreas periféricas consistem em referências espaciais diante das quais são reavivadas as memórias de outros tempos e confirmadas as transformações urbanas do presente, cuja experiência provoca sensações relacionadas ao estranhamento defronte aos cenários observados. “Paris muda”, reitera Baudelaire alguns versos adiante (BAUDELAIRE, 1985, p. 327). “Novos palácios, andaimes, lajedos” (BAUDELAIRE, 1985, p. 327). As nostalgias pesadas como rochedo e a imagem do Louvre oprimem o poeta, fazendo despertar memórias longínquas que nunca mais serão recuperadas: “uma lembrança antiga ressoa infinda” (BAUDELAIRE, 1985, p. 329).

### **O Cisne**

[...]

Paris muda! mas nada em minha nostalgia  
Mudou! novos palácios, andaimes, lajedos,  
Velhos subúrbios, tudo em mim é alegoria,  
E essas lembranças pesam mais do que rochedos.

Também diante do Louvre uma imagem me oprime:  
Penso em meu grande cisne, quando em fúria o vi,  
Qual exilado, tão ridículo e sublime,  
Roído de um desejo infindo! e logo em ti,

[...]

Assim, a alma exilada à sombra de uma faia,  
Uma lembrança antiga me ressoa infinda!  
[...]

(BAUDELAIRE, 1985, p. 325)

Nesses sucessivos encontros com as cenas da metrópole em que se misturam a história da cidade e a biografia do autor, é possível tanto delinear um rosto à modernidade e às grandes cidades quanto tocar a profundidade da existência no espaço metropolitano. Na *cidade que fervilha, cheia de sonhos*, paira o mistério infundido pelo estado intermédio da modernidade, o “espectro [que], em pleno dia, agarra-se ao passante” (BAUDELAIRE, 1985, p. 331). “Na rua triste e alheia”, margeada pelas “casas, a esgueirar-se no úmido vapor”, o poeta percorre a cena envolto em uma “névoa encardida [que] enchia todo o espaço” (BAUDELAIRE, 1985, p. 331). Trombando com a pobreza expressa na figura de anciões e transeuntes largados à própria sorte, o pedestre avança naquele cenário desolado, subitamente abordado por vultos e imagens fantasmagóricas. Em Paris, descreve o poeta, “flui o mistério em cada esquina”, em “cada estreito canal no colosso possante”, tomando-nos pelo “eterno escuro que nos invade”, esse “irmão do silêncio infinito” (BAUDELAIRE, 1985, p. 331).

Vapores pesados, atmosferas úmidas e sombrias que refletem os novos tempos alternam-se com panoramas por vezes brilhantes e límpidos, correspondendo a demais elementos constitutivos das imagens que se somam e se alternam nos sucessivos quadros em que Baudelaire indica-nos seu encontro sensível com a metrópole parisiense sob a “cor do tempestuoso céu” (BAUDELAIRE, 1985, p. 331). Conforme sentença Benjamin (1983), “é a multidão fantasma das palavras, dos fragmentos, dos inícios de versos com que o poeta, nas ruas abandonadas trava o combate pela presa poética”, e gradativamente ergue a sua “secreta constelação” (BENJAMIN, 1983, p. 113).



Deste modo, através do contato com a realidade que envolve o poeta, Benjamin destaca das imagens baudelairianas o compromisso com determinados elementos característicos da metrópole do século XIX, sinalizando a internalização dos aspectos que singularmente qualificam as grandes cidades e são inseparáveis de sua caracterização e experiência. Ainda que não o faça de modo sistemático e pragmático, o poeta colore determinadas cenas urbanas e confere a elas atmosferas e matizes que dizem respeito à experiência sensível metropolitana. Como um “véu agitado sobre as ruas de Paris” (BAUDELAIRE, 1985, p. 117), os versos permitem entrever, entre a alma do poeta e a metrópole concretamente situada, os traços da relação estética com a metrópole, atribuindo-lhe uma particular expressão.

O cambiante cenário de Paris, cuja fisionomia expressa o encontro de diferentes tempos, representa uma vez mais o aspecto indeciso da metrópole que encobre e adorna o horror, os perigos, a pobreza e a hostilidade da capital agigantada. Os espectros que atraem o poeta são os mesmos que o assustam e indicam o abismo que se fixa nos destinos comuns dos habitantes espalhados pelos lugares da cidade transfigurada. Angustiante e aflitiva, a noite metropolitana não é apenas caracterizada pelas luzes brilhantes e artificiais, mas pela absoluta escuridão que os céus vertem “sobre este mundo em agonia” (BAUDELAIRE, 1985, p. 367). O horror que assusta o poeta “se enfeita de esplendores” dispersos no “enrugado perfil das velhas capitais” (BAUDELAIRE, 1985, p. 335) transformadas pelos novos edifícios e referências urbanísticas. Na “noite sutil, amiga do assassino”, as calçadas brilham e aliviam a “dor selvagem” (BAUDELAIRE, 1985, p. 349). Por toda parte, afirma Baudelaire, “engendra uma trilha invisível” que subitamente encontrará armadilhas dispersas “pela cidade imunda e hostil [que] se movimenta”, e prontamente oferecerá aos seus habitantes “destinos no horror de um abismo comum” (BAUDELAIRE, 1985, p. 349).

### **O crepúsculo vespertino**

Eis a noite sutil, amiga do assassino;  
[...]  
Cujas mãos, sem mentir, podem dizer: Amém,

Ganhamos nosso pão! — É a noite que alivia,  
As almas que uma dor selvagem suplicia,  
[...]

O Meretrício brilha ao longo das calçadas;  
Qual formigueiro ele franqueia mil entradas;  
Por toda parte engendra uma invisível trilha,  
Assim como o inimigo apronta uma armadilha;  
Pela cidade imunda e hostil se movimenta  
[...]

Recolhe-te, minha alma, neste grave instante,  
E tapa teus ouvidos a este som uivante.  
É o momento em que as dores dos doentes culminam!  
A Noite escura os estrangula; eles terminam  
Seus destinos no horror de um abismo comum;  
[...]

E entre eles muitos há que nunca conheceram  
A doçura do lar e que jamais viveram!

(BAUDELAIRE, 1985, p. 349)

Entre a sedução pela opulência e a luminescência artificial da “fantástica paisagem”, o *Sonho parisiense* também contém o “gume agudo da aflição” que caracteriza a vida nas grandes cidades (BAUDELAIRE, 1985, p. 367). Em meio a tais sentimentos, o nascer do sol não mais consegue esconder os cenários de uma paisagem para sempre modificada pela modernidade. Fluindo lentamente pelo leito do Sena, a gélida aurora despede-se em “traje verde e róseo” (BAUDELAIRE, 1985, p. 371), anunciando o despertar sombrio da cidade e de seus habitantes em uma nova jornada.

### **Sonho Parisiense**

I  
Desta fantástica paisagem,  
Que ninguém viu jamais um dia,  
Esta manhã ainda a imagem,  
Vaga e longínqua, me extasia.

[...]

II  
Quando meus olhos eu reabri,  
O horror surgiu numa visão,

E na minha alma eis que senti  
O gume agudo da aflição;

Funéreo pêndulo anunciava  
Em dobre atroz o meio-dia,  
E o céu as trevas derramava  
Sobre este mundo em agonia.

(BAUDELAIRE, 1985, p. 367)

### **O crepúsculo matinal**

[...]

Em traje verde e róseo, a enregelada aurora  
Fluía devagar pelo ermo Sena afora,  
E Paris, os sombrios olhos entreabrindo,  
Rumo ao trabalho, velho obreiro, ia seguindo.

(BAUDELAIRE, 1985, p. 371)

## **2.3. O HABITANTE NA METRÓPOLE**

Reforçando o interesse por uma descrição que reconheça os contornos sensíveis e particulares da experiência metropolitana, em diferentes textos e fragmentados, Benjamin reúne testemunhos imagéticos que corroboram a sobrevivência e a resistência das imagens poéticas no interior das grandes cidades. Para além dos trechos já destacados da obra do autor, o filósofo remonta em demais textos sua vivência individual na metrópole onde coexistirão, junto a concretudes dos lugares e acontecimentos, pensamentos, sentimentos e afetos colhidos na superfície metropolitana. Inspirado pelo olhar dos poetas, em especial de Baudelaire, Benjamin oferece uma perspectiva em que seja possível encampar um particular modo de resistência e aproximação à modernidade e à metrópole, superando as limitações que a princípio se estabeleciam. Do ponto de vista benjaminiano, através de determinada relação com a vida e os acontecimentos urbanos, é possível assegurar as possibilidades de um enfrentamento sensível

pautado precisamente sobre a vivência estética das cenas e dos acontecimentos que se dão na metrópole e nos lugares que dela são característicos.

Ainda que os textos benjaminianos possam conter indícios de uma perda previamente anunciada, seus escritos esboçam uma resistência e uma força criativa. Ao leitor, os registros metropolitanos se mostram como que “em fragmentos, imagens do pensamento, tabuletas de escrita entre cujas frestas se faz ouvir a voz do indivíduo, antes que seja totalmente encoberto” (BOLLE, 1994, p. 296) pela modernidade. Trata-se de uma entrega do escritor, de um recurso que faz repercutir intimamente as imagens da cidade, o rosto e o espírito da metrópole. Diante da multiplicidade de cenas apresentadas por Benjamin, determina-se o contorno da realidade cotidiana e o perfil das grandes cidades, representando um compromisso de conferir uma forma ao que é próximo do seu habitante, rodeado pela cultura burguesa e pelas novidades que ilustram as transformações econômicas, sociais e urbanas.

A particular relação estética com as metrópoles está fundamentada na elaboração de imagens colhidas em um embate corpo a corpo com a cidade, o qual se estende em diferentes campos: das impressões estéticas, da linguagem, da sociedade ou dos costumes do mundo burguês expressos na forma da metrópole moderna (BOLLE, 1994).

O conjunto dos retratos urbanos e fragmentos fisionômicos das metrópoles de Benjamin permitem também revelar uma sensibilidade permanente, espécie de sentimento atemporal que persiste no texto urbano “sob as condições do efêmero” (BOLLE, 1994, p. 292). Em um ponto de vista que igualmente aborda as questões do tempo concernentes às metrópoles, Peixoto (1996) refere-se aos panoramas urbanos benjaminianos como um impulso voltado à recuperação sensível e poética da experiência temporal nas grandes cidades, bem como à possibilidade de manter próxima a sutileza capaz de suspender as angústias que acompanham a modernidade e a constituição das metrópoles também em nosso tempo. Ao nomear e se aproximar sensivelmente das coisas e dos lugares dispostos na realidade metropolitana, Benjamin flertaria com essa tentativa do habitante de se relacionar com o estranho, atribuindo um sentido à

vida na metrópole e estabelecendo uma correspondência sensível com os lugares que nos envolvem (PEIXOTO, 1996).

Imbricando os sentidos de uma trajetória pessoal e outra coletiva, na viagem proposta por Benjamin “não há pressa para chegar” (BOLLE, 1994 p. 308) nem o intuito de alcançar um desfecho definitivo, mas sim uma espécie de deslocamento contínuo no plano do que a princípio se mostrava encoberto e ameaçado pelo aniquilamento da sensibilidade. Nos percursos pela metrópole, nas imagens e sensações nunca encerradas, os encontros e desencontros com a realidade configuram as possibilidades para reconhecer os lugares em que o habitante metropolitano possa se situar, reconhecer o texto da modernidade, bem como se proteger das tramas que sustentam a metrópole e dela são características. Recusando o resguardo idealizado e tranquilo que romantizaria e distorceria a realidade, é através de um entrave concreto com a metrópole que o filósofo desfaz a opacidade que recobre a modernidade e nos exhibe formas mais nítidas, ainda que nem sempre racionalmente traduzíveis, do fenômeno metropolitano. Conforme conclui Matos (1997), o texto benjaminiano nutre-se precisamente das sobreposições desordenadas de diferentes tempos e acontecimentos que apenas parecem ser possíveis quando se percorre os caminhos sinuosos da metrópole. Em oposição à direção única que aponta para as certezas da modernidade, e por mais que na metrópole moderna triunfe a “linha reta”, o “*continuum* da história” (MATOS, 1997, p. 141), Benjamin insistirá nos contrapostos, nos acasos e nas fissuras que permanecem no presente da experiência metropolitana, não obstante a planificação e a reorganização urbanística das grandes cidades.

Em uma atitude autêntica em relação às metrópoles, criam-se condições para que a sua experiência estética se desdobre em novas situações, onde se turvam as fronteiras exteriores (da metrópole) e interiores (do habitante). A “geografia sentimental” (MATOS, 1997, p. 141) de Benjamin faz emergir o que estava escondido, atribuindo novos significados e contornos ao que está materialmente disposto e é sensivelmente aprendido em lugares específicos da metrópole. Embora não se trate de conclusões e de evidências tranquilas e estabilizadas, a viagem sentimental pelas grandes cidades elabora uma renovada

perspectiva sobre os lugares que sugerem dimensões abertas, inconclusas, imemoriais e profundas em que o passado e o presente não são racionalmente e objetivamente (re)constituídos, mas vertem-se em diferentes direções capazes de recompor a fisionomia das grandes cidades a partir da nossa própria trajetória. Em referência a demais autores, Matos (1997) reforça o sentido do *dépaysement* (dos deslocamentos, das alterações ou das mudanças) que envolve o passante metropolitano nas estranhezas e nos “desarranjos internos ao próprio território” (MATOS, 1997, p. 142). Ao mesmo tempo em que a metrópole esteticamente se expressa e é apreendida, vêm à tona os afetos e as memórias pessoais imiscuídas na “enigmática distância feita de proximidade” (MATOS, 1997, p. 142). Lançando-nos em seus fluxos e impulsos incessantes, a grandeza e o inacabamento da metrópole repercutem nas profundidades insondáveis de nós mesmos e do mundo em que vivemos: inesgotáveis viagens no espaço e no tempo. Através do olhar e da postura de Benjamin em relação à metrópole, a “alma urbana” (MATOS, 1997, p. 142) repercute na interioridade do forasteiro que percorre a metrópole e insiste em acolhê-la em sua intimidade.

Nunca a mesma cidade, a mesma rua, a mesma casa que se vê, quando se olha. A vida e a história avançam sem que se obtenha a “verdade” de uma experiência, a palavra última do enigma. (MATOS, 1997, p. 146)

Vagar pela metrópole, percebê-la em seus lugares e particularidades, explorar o sentido de suas formas e desvendar os seus fenômenos assume o caráter de uma aventura incerta, nunca encerrada, matizada pelo longínquo e próximo, ou pelo superficial e profundo fixados na experiência sensível das grandes cidades. Assim, cumpre assinalar que o encontro de Benjamin com as metrópoles, seja aos olhos do filósofo ou da criança, revela um encanto original, uma particular sensibilidade contida nas formas e lugares metropolitanos. Abre-se um caminho em que a sensibilidade se apresenta como uma renovação e uma entrega àquilo que nos circunda e comove no encontro estético com as grandes cidades, suspendendo a desesperança em relação ao cotidiano e à legibilidade sensível das metrópoles.

No esforço de conferir legibilidade sensível à concretude da metrópole, Benjamin frequentemente reconhece os riscos à sensibilidade que estão colocados no horizonte da experiência estética metropolitana. O reclame, a propaganda, os letreiros, “o olhar mercantil que penetra no coração das coisas”, característicos das transformações metropolitanas, desmantelam “o livre espaço de jogo da contemplação”, deslocam as coisas, reposicionando-as “tão perigosamente perto da nossa cara” quanto um automóvel que gigantescamente cresce na tela do cinema e “vibra em nossa direção” (BENJAMIN, 1987b, p. 54). Em uma analogia ao percurso por uma estrada em que o impacto da experiência decorre do caminhar, e não do sobrevoo, o filósofo reforça seu posicionamento em favor de uma vivência que acolhe os acontecimentos no calor de seu momento, quando se entregam aos sentidos e às sensações através dos quais o narrador se desloca — “a força da estrada do campo é uma se alguém anda por ela, outra se a sobrevoa de aeroplano” (BENJAMIN, 1987b, p. 16). Assim, lembra-nos o autor:

Quem voa vê apenas como a estrada se insinua através da paisagem, e, para ele, ela se desenrola segundo as mesmas leis que o terreno em torno. Somente quem anda pela estrada experimenta algo de seu domínio e de como, daquela mesma região que, para o que voa, é apenas a planície desenrolada, ela faz sair, a seu comando, a cada uma de suas voltas, distância, belvederes, clareiras, perspectivas, assim como o chamado do comandante faz sair de uma fila. (BENJAMIN, 1987b, p. 16)

Deste modo, não se trata apenas de expressar impressões que estão distantes das cenas metropolitanas, mas de tomá-las e representá-las através de uma “linguagem de prontidão”, “atuante à altura do momento” (BENJAMIN, 1987b, p. 11). Indicando a necessidade de uma renovada postura que dê conta dos fenômenos sensivelmente experimentados, Benjamin sublinha que “a atuação literária só pode instituir-se em rigorosa alternância de agir e escrever” que “colocarão a inervação dos dedos que comandam no lugar da mão cursiva”, “da mão do literato” (BENJAMIN, 1987b, p. 29-30). Por um lado, não há retorno. As “nuvens de gafanhoto de escritura, que hoje já obscureceram o céu do pretense espírito para os habitantes das grandes cidades, se tornarão mais densas a cada ano seguinte” (BENJAMIN, 1987b, p. 28). Por outro, mesmo na

noite ofuscada pelas luzes artificiais, as constelações permanecerão no céu empalidecido pelo brilho da metrópole.

### ***Percursos metropolitanos***

Exercitando esse embate com os lugares e situações singularmente proporcionados pelas metrópoles, na escuridão da noite, não é apenas o incorrigível e insensível futuro que se coloca diante do horizonte do autor. Sobre o asfalto escuro, ao qual poderíamos adicionar o fio aquoso do sereno, Benjamin mergulha nas profundezas da imagem encarnada refletida na solidez do pavimento. Através da “poça de luz que a espelha sobre o asfalto” (BENJAMIN, 1987b, p. 55), o narrador toma o reflexo luminoso sob a forma de um “*medium* incandescente” (BOLLE, 1994, p. 275) em que, em referência ao turbilhão da modernidade, suspende a vertigem da experiência metropolitana. Imiscuindo a potência das forças produtivas e a nova tecnologia, as quais determinam o arranjo dos objetos reunidos acima reunidos (o automóvel, o pavimento e a luz elétrica), ao refinamento dos brilhos e dos reflexos registrados sobre o piso asfáltico, Benjamin manifesta um encanto que sobrevive, mesmo no contexto hostil e selvagem das grandes cidades, revelando-nos impressões estéticas reunidas sobre a superfície da metrópole.

Em outra passagem, a modernidade e as novidades tecnológicas impõem ao tecido metropolitano as “inclemências da planície desolada” na qual efervescem os “produtos da arquitetônica moderna” (BENJAMIN, 1987b, p. 25). Retirando a “visão do horizonte” e “também a consciência das forças elementares sempre vigilantes” de tempos passados, Benjamin reconhece as situações adversas firmadas pelas grandes cidades em que a sobrevivência do “céu noturno” frente à “camada vibrante de vermelho” (BENJAMIN, 1987b, p. 25) representa um momento de exceção no espaço experimentado. “A catedral [que] se ergue como massa escura no caminho da hospedaria” (BENJAMIN, 1987b, p. 66) e a “Berlim escura e desconhecida que à luz de gás, se estendia à [sua] frente” (BENJAMIN,



1987c, p. 127) consistem em registros que, tomados no conjunto das citações acima, não apenas assinalam os avanços tecnológicos, mas também reproduzem um estado de proximidade e distanciamento com a modernidade. O espaço se caracteriza por referências aos avanços da técnica aplicados às metrópoles; “massas humanas, gases, forças elétricas” e “correntes de alta frequência” impulsionam o surgimento de “novos astros” que se erguem nos céus (BENJAMIN, 1987b, p. 68, 69) das grandes cidades. Como um livro ao qual se lança “rapidamente alguns olhares” antes que seja esquecido “no baú do depósito por quem sabe quanto tempo” (BENJAMIN, 1987b, p. 56), a metrópole experimentada na velocidade dos deslocamentos por meio do automóvel se mostra na rapidez de suas transformações, dos lugares que cotidianamente convertem-se de “conhecidos” a “novos” e “desconhecidos” (BENJAMIN, 1987b, p. 56) no caminho até a estação.

Como uma resistência que se exige diante da modernidade e das metrópoles, representando um esforço do poeta lançado ao vórtice de novidades desorientadoras, o autor indaga por “quanto tempo viverá ainda a floração entre postes telegráficos?” (BENJAMIN, 1987b, p. 60). Embora muitos homens (e poderíamos acrescentar *habitantes metropolitanos*) não se comovam pelas “palmeiras e montanhas de gelo” (BENJAMIN, 1987b, p. 67), Benjamin indaga-se sobre as possibilidades contidas em experiência cósmicas que, para além da modernidade, estariam ainda acessíveis aos homens do seu tempo. Ao contrário de um “ameaçador descaminho” ou simples devaneios místicos perdidos nas “belas noites estreladas” (BENJAMIN, 1987b, p. 68), os questionamentos do autor parecem frequentemente alcançar as estrelas que permanecem sobre as nuvens asfixiantes das grandes cidades.

A partir de elementos que, simultaneamente, vislumbram a aproximação às diferentes metrópoles europeias e assinalam um vínculo às singularidades históricas, sociais e culturais, a narrativa da viagem a Moscou contém outras imagens que nos informam, sob um ponto de vista documental e também

sensível, sobre a realidade metropolitana em que as novidades da modernidade também se unem às transformações no tecido urbano.

Valendo-se da entrega às sensações colhidas na experiência direta da metrópole, logo no início do relato sobre Moscou, Benjamin desvenda os primeiros signos da cidade que, já na estação ferroviária, se entrega aos novos tempos: “quiosques, lâmpadas de arco, quarteirões, se cristalizam em figuras que nunca se repetem” (BENJAMIN, 1987a, p. 156). Mais adiante, os poucos automóveis, apenas “mobilizados em matrimônios e falecimentos ou pela apressada administração”, interpelam o narrador nas noites de inverno quando os faróis, “mais fortes do que permitido em qualquer outra metrópole”, ofuscam e paralisam o transeunte que “não ousa sair do lugar” (BENJAMIN, 1987a, p. 158). Para Benjamin, é sobre o palco da metrópole, como “em parte alguma”, que “Moscou se parece consigo própria”, “um caso à parte”, onde a grande “aldeia russa brinca de se esconder” (BENJAMIN, 1987a, p. 181) e a burocracia, o centro do poder russo, “prismaticamente” exhibe todas as suas cores (BENJAMIN, 1987a, p. 158).

Ao se lançar às suas ruas e avenidas, Benjamin reconhece diferenças em relação às demais metrópoles europeias e, gradativamente, traduz esteticamente a experiência particular de Moscou. Pautando contrastes em comparação a outras grandes cidades europeias, o viajante cita o menor número de letreiros brilhantes e o ritmo particular da cidade. Segundo Benjamin, “os telhados de Moscou são um ermo desabitado”, desprovido dos “anúncios luminosos móveis e brilhantes de Berlim” (BENJAMIN, 1987a, p. 179). Como um aspecto geral da experiência moscovita, “[...] o principiante aprende a se resignar à velocidade singular desta cidade e ao ritmo de sua população campônia” (BENJAMIN, 1987a, p. 169). Compreender cada metrópole e inseri-la no texto da modernidade é uma tarefa árdua: “no princípio, não há nada a ver [...]”, somente o “gelo espesso”, o qual recobre as ruas e assinala a impenetrabilidade do olhar por entre a “selva de prédios” que obstrui a visão (BENJAMIN, 1987a, p. 156-157). Mais adiante, porém, já é possível reconhecer e distinguir “aquilo que brilha deslumbrantemente”, assegurando a legibilidade dos acontecimentos da

metrópole em meio às “centenas de fronteiras” (BENJAMIN, 1987a, p. 156) das grandes cidades. A partir de uma particular disposição sensível, o autor registra a força dos acontecimentos predominantes, bem como os detalhes que sutilmente o impregnam de traços indelévels.

Para além do caminhar pelas calçadas, outros modos de deslocamento permitem experimentar os “impulsos” e os “contragolpes” também no contexto da “experiência histórico-universal na nova Rússia” (BENJAMIN, 1987a, p. 169). Nas áreas centrais, “pedestres escoam entre carros” puxados por “cavalos rebeldes” e conduzidos por “cavaleiros solitários” (BENJAMIN, 1987a, p. 158). Sobre o branco invernal, “bandos mudos de corvos” ladeiam as “longas séries de trenós nos quais se despacha neve” (BENJAMIN, 1987a, p. 158). Em outro trecho descritivo da realidade de Moscou, Benjamin se ocupa das viagens de bonde, representando outro elemento que nos transporta à “velocidade singular desta cidade [Moscou]” (BENJAMIN, 1987a, p. 169).

O trajeto é descrito “através dos vidros congelados” que impedem o viajante de precisar o lugar onde efetivamente se está (BENJAMIN, 1987a, p. 169). A agitação da massa, das pessoas que adentram e saem dos carros, bem como os cavalos, as forças motrizes, que efetivamente propulsionam o deslocamento (BENJAMIN, 1987a, p. 169), conformam imagens particulares da “aldeia gigantesca”, cujas distâncias são “imensuráveis”. A “cunha de gente” que transporta o bonde confirma o “trânsito moscovita” enquanto um “fenômeno de massa” que requer orientação através da multidão e das “caravanas de trenós” que circulam transportando cargas e pessoas. Na comparação entre o bonde e o trenó, entre o presente que se lança ao futuro e o passado, comenta o autor: “nenhum olhar de superioridade: um roçar suave e rápido ao longo das pedras, pessoas, cavalos, quanto passa. Tem-se a sensação de que se é uma criança deslizando na cadeira através da casa” (BENJAMIN, 1987a, p. 170). A seu modo, oscilando entre os dados do presente que são efêmeros e atemporais, a metrópole comunica-se com a intimidade do narrador que a vivencia em seu cerne, naquilo que singulariza a relação estética com as grandes cidades.

Para além da leitura de um contexto metropolitano mais amplo, também na “pequena escala” do deslocamento e dos sucessivos acontecimentos Benjamin vislumbra a interpenetração entre a “operação técnica e a forma primitiva de existência”. Os detalhes da vestimenta das “condutoras de bonde empelucadas [que] se empertigam em seu posto como mulheres samoiedas no trenó”, ou ainda, o passageiro que, devido à proximidade do bonde com a calçada, “roça com a manga os transeuntes” (BENJAMIN, 1987a, p. 169-170) são exemplos de um olhar sensível que permanece atento aos reflexos da modernidade nos demais elementos dispersos na vastidão da metrópole.

Considerada em seus aspectos gerais e particulares, Moscou ainda orienta o viajante a reinterpretar a sua cidade natal, conferindo novas cores e inéditos matizes às experiências que se repetem ao seu modo em outros contextos metropolitanos. Nesta perspectiva, não é apenas Moscou que é lida pelos olhos do viajante berlinense, mas também Berlim, cidade natal de Benjamin, é reinterpretada à luz daquilo que irrompe a partir do contato direto com a realidade moscovita. Como afirmam as primeiras linhas do relato, “por meio de Moscou se aprende a ver Berlim mais rapidamente que a própria Moscou” (BENJAMIN, 1987a, p. 155), sugerindo o que há de comum e particular na vivência sensível das grandes cidades. “Ao voltar para a Alemanha”, complementa Benjamin, “descobre-se antes de tudo uma coisa: Berlim é uma cidade despovoada”, na qual “homens e grupos que se movem em suas ruas têm a solidão ao redor” (BENJAMIN, 1987a, p. 155), repercutindo outros efeitos e prolongamentos sensíveis das jornadas efetivadas e acolhidas na intimidade do viajante.

### ***Os arredores e os subúrbios da metrópole***

Composta por uma variedade situações e formas que denotam o fenômeno metropolitano, uma parte das características das metrópoles, em especial aquelas relativas a seu estado permanente de transformações, comumente se expressa e está presente nas áreas mais afastadas de seu centro, nos arredores e

subúrbios das grandes cidades. Para além dos acontecimentos observados em estações de trem ou diante dos edifícios públicos da cidade, nas áreas mais afastadas do centro irradiador da metrópole é possível observar indícios que, de diferentes modos e suscitando variadas impressões, dizem respeito às transições a um novo contexto.

No trajeto pelos limites de Moscou, Benjamin igualmente visita tais lugares, de onde parecem irradiar de maneira mais incisiva outras feições dos mesmos impulsos transformadores das áreas centrais metropolitanas. Desde o início e acompanhando diferentes trechos do relato na metrópole moscovita, o viajante observará elementos inusitados, pertencentes a outros tempos, expressos por aspectos distintos, porém não menos surpreendentes, que se contrapõem à modernidade e indicam o estado transitório da própria fisionomia metropolitana. No que poderíamos reconhecer como uma descrição que se estenderia a variadas periferias metropolitanas, Benjamin as reconhece como “o estado de sítio da cidade, o terreno no qual brame ininterruptamente a grande batalha decisiva entre a cidade e o campo” (BENJAMIN, 1987a, p. 203). Vagando por Marselha, mas centralizando os argumentos do autor no caráter mais geral da descrição, nos arredores efetiva-se ainda o “corpo-a-corpo de postes de telégrafo contra agaves”, do “arame farpado contra palmeiras espinhentas”, “do nevoeiro de corredores fétidos contra o sombreado úmido de plátanos de praças incubadas”, ou ainda “de escadarias de tirar o fôlego contra as possantes colinas” (BENJAMIN, 1987a, p. 203).

Em tais lugares transitórios de natureza conflitiva não se está sensivelmente distante da modernidade. Por oposição aos lugares onde majoritariamente são aplicadas as novidades técnicas mais recentes, os descompassos entre as imagens do passado e do futuro parecem nos inspirar a reconhecer as feições da modernidade. Em um estado híbrido, a área periférica de Moscou é apresentada por Benjamin como uma viagem a um novo mundo, os estranhamentos existentes ao redor do tecido metropolitano mais coeso estimulam pensamentos e comparações em uma via de mão dupla, capazes de

atestar os desígnios da modernidade e também os rever criticamente através das tradições e dos costumes que ali ainda se faziam presentes.

Os grandes portões “fechados com grades de ferro batido”, “as escadas de madeira”, as casas que se assemelham às aquelas “de camponeses russos” (BENJAMIN, 1987a, p. 182), a ausência de monumentos, os pátios e as igrejas são indícios do tempo passado que ainda está impregnado da materialidade dos lugares percorridos pelo autor: o “chão molhado, os barracões de madeira, o longo transporte de matéria prima, o gado que é levado para o matadouro, cantinas mesquinhas” (BENJAMIN, 1987a, p. 182) são alguns dos exemplos citados pelo autor que precisamente remetem ao antigo que se localiza no aparente limite de seu próprio desaparecimento.

“Ao lado das grandes aleias, cabanas camponesas se revezem com vilas *art nouveau* ou com a sóbria fachada de um prédio de oito andares” (BENJAMIN, 1987a, p. 182). Retratando a justaposição de elementos aparentemente dissonantes, fora de lugar e deslocados do sentido predominante da metrópole, o estado paralisado das transformações dos arredores retira-nos da regularidade moderna, e recuperam-nos outras sensações, imagens lúcidas despertadas pelos bairros proletários em que as crianças, “mais numerosas que nos demais” distritos da metrópole, “se deslocam mais convictas de seu destino” (BENJAMIN, 1987a, p. 160).

As dissonâncias, os momentos e lugares intervalares, entre as distâncias de tempos variados, dos quais o fenômeno metropolitano também é constituído, não afastam o habitante da possibilidade de acolher esteticamente o fenômeno das grandes cidades. Ao contrário, por meio de situações contrastantes ao brilho ofuscante dos novos tempos, o que é dissonante da modernidade parece nos situar sensivelmente diante dos fatos mais gerais observados na consolidação das metrópoles. “A neve permanece alta”, e subitamente “forma um silêncio” e “faz crer que se está nos confins da Rússia”, no centro de “uma aldeia que está hibernando” (BENJAMIN, 1987a, p. 182), representando imagens de uma possibilidade de apreensão estética da metrópole observada à distância, de um retiro fixado no presente estático que repousa em um estado latente a ser

incitado. Entre retratos e fragmentos de sucessivas transformações, a aparente imobilidade dos subúrbios, as imagens de um percurso interrompido e outras formas do que é alheio à modernidade permitem-nos apreender esteticamente as transformações que se efetivam em áreas mais dinâmicas e contundentes da metrópole onde mais fortemente se expressam as características do fenômeno metropolitano em sua positividade. Em um estado não apenas consumido pela força dos fluxos dominantes, a experiência do subúrbio moscovita e de outras metrópoles parece recobrar possibilidades de ler com mais precisão o texto imagético e sensível das grandes cidades, reinserindo-as em dimensões mais alargadas do tempo e do espaço.

### ***Os refúgios e os abrigos na metrópole***

Associando as memórias ao cotidiano de sua infância vivida na metrópole berlinense, uma série de fragmentos contidos no texto *Infância em Berlim por volta de 1900* fixa as imagens tomadas no momento de remodelação da cidade e de sua afirmação enquanto metrópole pautada pelos fluxos e impulsos da modernidade. Os retratos da cidade natal de Benjamin, onde a “emoção subjacente é a de uma despedida” (BOLLE, 1994, p. 316), representam um recurso para recuperar as experiências originais, os resquícios e as preciosidades mnemônicos capturados pela criança no estabelecimento da metrópole no início do século XX.

Em face das alterações urbanas definitivas em favor do estabelecimento da grande cidade, os fragmentos imagéticos reunidos em diferentes locais da metrópole igualmente indicam uma resistência, uma alternativa que sustenta e reaviva a sensibilidade no ambiente metropolitano em plena transformação. Conforme observamos nos fragmentos abaixo, trata-se de um conjunto de imagens interiores e íntimas, aspetos da “experiência biográfica particular”, em grande parte específicos da “terra incógnita da micro-história, que [Benjamin] foi um dos primeiros a explorar” (BOLLE, 1994, p. 317). Reincidindo sobre a concretude dos fatos presentes, reunindo o que há de precioso e persistente na

superfície da cidade convertida em metrópole, Benjamin percorre lugares aparentemente mais preservados e resguardados das perturbações e da perda de referências que acompanham a consolidação das metrópoles.

Mesmo constituído por um conjunto de imagens que ilustram as experiências de uma criança, as sensações vivenciadas e as imagens descritas a partir do contato com a metrópole de Berlim, os variados trechos efetivam uma inequívoca aproximação ao mundo adulto, o mundo dos homens que nas grandes cidades frequentemente renunciam aos sonhos e desfazem os horizontes poéticos que se mostram ainda possíveis no cerne da metrópole. Em outras palavras, nas descrições efetuadas por Benjamin, o olhar infantil não exatamente nos comove e emociona por uma fantasia ou quimera, mas, ao contrário, nos sensibiliza na medida em que é revelador de variados sentidos e alternativas contidas na realidade sensivelmente experimentada das grandes cidades.

Conforme comenta Bolle (1994), há no exercício mnemônico, na rememoração do sonho e do passado, uma referência ao mundo acordado e presentificado, um modo de fazer despertar a experiência estética mediante as lembranças do tempo concretamente vivido. Por um lado, o mundo da criança pode apresentar-se a princípio fechado, demasiadamente subjetivo, caracterizado por imagens que dizem respeito a um passado irrecuperável. Por outro, o universo infantil se apresenta no texto benjaminiano como que repleto de pequenas aberturas que desvelam a modernidade e o ambiente metropolitano, nos exibindo imagens que constituem sua verdadeira experiência em sentido estético. A seu modo, o olhar infantil testemunha e nos indica uma capacidade de resistência à desnaturação das vivências sensíveis na modernidade com recursos lúdicos. “A criança Walter Benjamin, ao sentir que os adultos querem envolver seu mundo com o véu da romantização, recusa o idílico, rasga o véu” (BOLLE, 1994, p. 347) e apresenta-nos as emoções que verdadeiramente ainda pulsam e nos tocam nas tramas da metrópole.

De um modo próprio — biográfico, porém caracterizado por certo tom universal —, os fragmentos contidos em *Infância...* denotam um compromisso da intimidade do narrador com a grande cidade, não deixando que a



modernidade apague os traços estéticos da metrópole. Embaladas pela sensibilidade, pelas fantasias e pela atmosfera onírica que está contida na metrópole vista através das lentes de uma criança, as imagens que caracterizam sentimentos e informam aspectos relativos à experiência sensível da metrópole berlinense reiteradamente repousam sobre as minúcias, as inesgotáveis sutilezas e os pequenos gestos descobertos no cotidiano metropolitano quando o jovem viajante se lança em suas expedições e percursos sensíveis através da grande cidade. Embora nunca livre das instabilidades transformadoras da modernidade, a grande cidade, outrora ameaçadora, torna-se passível de um abrigo, ainda que transitório e constantemente ameaçado, contra a energia destabilizadora e anestésica do fenômeno metropolitano, tornando-se igualmente fonte de imagens, sonhos e devaneios de um tempo imemorial que resiste na aurora da modernidade em Berlim.

A alteridade radical com que se impõem as grandes cidades e o caráter inumano e insensível que nelas se apresenta em diferentes casos são contrapostos, no texto de Benjamin, ao reconhecimento de lugares e momentos singulares que, mesmo envoltos pela modernidade, sobrevivem no contexto das grandes cidades. Assim, as referências sensíveis às ruas, às praças e aos parques, que a princípio poderiam ser considerados enquanto uma imersão apenas subjetiva e destacada do contexto metropolitano, permitem organizar, reconstruir e sustentar o percurso imagético de Benjamin pelas grandes cidades, “onde todo dia é dia de partida, e nenhum dia, dia de chegada” (BOLLE, 1994, p. 326). Além desse aspecto, cabe sublinhar que o aparente retiro do cerne da metrópole também nos inspira a renovar sentimentos e modos de relação estéticos com a fisionomia expressa pelos tradicionais símbolos da metrópole, estimulando devaneios e sonhos que sustentam a intimidade criadora diante da estéril concretude das grandes cidades.

Embora não consista em recomendações sistemáticas, o procedimento adotado por Benjamin torna-se capaz de irromper imagens poéticas do contexto metropolitano em que se perpetuaria a ausência de sensibilidade. Logo de início, adverte o autor, é preciso entregar-se à ausência de referências objetivas, “perder-se na cidade, como alguém se perde numa floresta” (BENJAMIN, 1987c, p. 73).

Dando provas do contato com os detalhes, com aquilo que pode passar despercebido, Benjamin cita o exemplo dos logradouros cujos nomes devem ressoar para aquele que deambula pela metrópole “como o estalar do graveto seco ao ser pisado”. Nesse sentido, é preciso abandonar as referências pré-definidas, alternar os sentidos de percepção a fim de imergir nas sensações ímpares, nos sonhos “cujos labirintos nos mata-borrões de meus cadernos foram os primeiros vestígios” (BENJAMIN, 1987c, p. 73).

É uma palavra, um rumor, um palpar, aos quais se confere o poder de nos convocar, desprevenidos ao frio jazigo do passado, de cuja abóbada o presente parece ressoar apenas como um eco [...]. Do mesmo modo que esse achado nos faz conjecturar sobre a desconhecida que lá esteve, existem palavras ou pausas que nos fazem pensar na pessoa invisível, ou seja, no futuro que esqueceu junto de nós. (BENJAMIN, 1987c, p. 89)

Entre os adventos da modernidade, o exercício do olhar infantil não se atém rigorosamente à concretude dos lugares da metrópole ou àquilo que se coloca em primeiro plano na cena observada. Além dos objetos concretos dispostos no espaço, a leitura que Benjamin realiza da metrópole berlinense se ocupa também da atmosfera, das luzes e das nuances que, “sob um céu cor de cinza” (BENJAMIN, 1987c, p. 77), criam as condições para reinterpretar e atribuir novos sentidos ao ambiente metropolitano. Defronte à criança, ergue-se “a lembrança de Berlim hibernal”, recuperada pela “luz de gás”, pelos poucos elementos iluminados nas ruas esvaziadas e sombrias (BENJAMIN, 1987c, p. 127). “A Potsdam da minha infância jaz num ar tão azul” (BENJAMIN, 1987c, p. 82).

Além da referência à iluminação artificial e ao céu berlinense, os encantos pelo desconhecido também são sensivelmente acessíveis por meio da luz dos astros que naquele momento ainda podiam ser observáveis. Frequentando os cenários e as experiências das grandes cidades, Benjamin descreve o movimento da lua, que, alheia ao “cenário da nossa vida diurna” (BENJAMIN, 1987, p. 138), paira sobre o quarto do autor e estimula sensações que reverberam nas longínquas e afastadas distâncias das grandes cidades. De modo impreciso, na entrega ao sono, surgem ideias sobre “uma anti-Terra” ou uma “Terra vizinha”

(BENJAMIN, 1987, p. 138), inspirando-nos também a formular pensamentos sobre o mistério que secretamente sobrevive em nós mesmo que sob determinadas condicionantes da vida nas metrópoles.

Assim como a luz aveludada da lua, os brilhos e cores também compõem parte da experiência metropolitana vivenciada nos jardins, nas praças ou parques. Sob uma atmosfera diurna e clara, adornada pelos variados matizes da abóbada celeste, as sensações descritas pelo narrador vertem-se em imagens cristalinas e leves que suspendem as inquietudes presentes na vivência das grandes cidades. “A grama que aparecia entre o calçamento” e “lançava no solo uma luz ambígua” (BENJAMIN, 1987c, p. 74); a luz sobre a escrivania do narrador que lembra os reflexos por entre fiordes e coqueiros (BENJAMIN, 1987c, p. 77); o fundo azul que destacava as ameias e as muralhas de Jerusalém (BENJAMIN, 1987c, p. 82); ou as imagens sobre as praias do mar Báltico ou os “muros de arenito da Estação de Stettin”, que longe dali se localizavam (BENJAMIN, 1987c, p. 82), são exemplos que confirmam o encantamento do olhar atraído pelo efeito dos brilhos, sombras e reflexos que estimulam o redescobrimento da realidade e interrompem a prevalência do sentido desorientador das metrópoles e da modernidade.

Nas brincadeiras, na relação lúdica com as bolhas de sabão em algum lugar do tecido metropolitano, flutua-se no espaço junto com o narrador-personagem. A viagem aérea se estende até o rompimento das esferas líquidas, num jogo de múltiplas cores e tonalidades — “viajava dentro delas por todo o recinto e misturava-me ao jogo de cores de suas cúpulas até que se rompessem” (BENJAMIN, 1987c, p. 101). Completamente imerso no mundo das sensações que se mostram decisivas à legibilidade dos acontecimentos, o interrompimento das sensações típicas do ambiente metropolitano é adornado pela beleza, pelos reflexos e transparências em uma plena entrega que se efetiva no interior da metrópole em meio ao cotidiano habitado e vivido.

Para além das cenas que inspiram leveza e atmosferas brilhantes, em outros trechos Benjamin entrega-se ao reconhecimento das experiências estéticas vivenciadas em outros refúgios de intimidade localizados no interior da metrópole. A imensidão líquida das águas turvas do zoológico de Berlim

representa um dos lugares citados pelo autor nos quais se esconde e se abriga o encantamento pelas imagens referentes aos segredos e ao incógnito da existência em plena modernidade. Não apenas identificada pela criança, mas também compartilhada pelo escritor e pelo leitor já adultos, a realidade fantástica sobrevivente em algum lugar, em algum canto protegido das ameaças da metrópole, denota o encontro com as questões existências e profundas não totalmente silenciadas na interioridade do habitante metropolitano. O desejo e o ímpeto por um encontro com outro tempo — a “espera infindável em frente daquela profundidade escura e insondável a fim de descobrir a lontra em algum ponto” (BENJAMIN, 1987c, p. 94) — susta o que nos aflige no cotidiano acordado da metrópole. A imagem da lontra, a “reluzente habitante” que inesperadamente voltava a imergir “para dentro daquela noite aquosa”, representa, na rapidez de instante duradouro, o momento mágico da aparição daquele “animal sagrado das águas de chuva” (BENJAMIN, 1987c, p. 94). Por horas e dias “com a testa grudada àquela grade” (BENJAMIN, 1987c, p. 94), a criança não se cansava de vê-la, seduzida pelo poder extraordinário da criatura, que, “tão dócil como uma garotinha”, “inclinava a risca da cabeça sobre aquele peito cinzento” (BENJAMIN, 1987c, p. 94).

Naquela chuva boa, sentia-me totalmente protegido. E meu futuro vinha a meu encontro rumorejando à semelhança da cantiga de ninar entoada ao lado do berço. Facilmente percebi que aquela chuva fazia crescer. (BENJAMIN, 1987c, p. 94)

Para além dessa entrega ao que está próximo e desvela-se nas fissuras que nos abrigam da modernidade, Benjamin dedica outros excertos aos sentimentos identificados com as distâncias, as viagens, as partidas e os regressos. Nem sempre correspondendo a um efetivo de deslocamento no espaço, as imagens que se sucediam ao olhar do jovem visitante no *Kaiserpanorama* contaminam o narrador dos sentimentos infundidos pela viagem real, potencialmente realizada. Na sequência de retratos exibidos, os quais ilustravam diferentes partes do mundo, Benjamin é acometido de um estado melancólico, de uma sutil tristeza que se funda sobre constantes despedidas anunciadas naquele mundo iluminado pela

“luz de gás que caía tão suavemente sobre todas as coisas” (BENJAMIN, 1987c, p. 76): “montanhas até o sopé”; “cidades em todas as suas janelas reluzentes”; “nativos distantes e pitorescos”; “estações ferroviárias com sua fumaça amarela”; e mesmo “vinhedos nas colinas até as folhas mais diminutas” (BENJAMIN, 1987c, p. 76) representam parte do que a partir daquele momento ficaria para trás, oculto pela metrópole que avança em seu incontornável desígnio. Através do “filete de luz sob a cortina do palco”, do “rastro luminoso sob a porta do quarto”, a criança, sozinha em seu dormitório, colhe as impressões da partida que logo se aproxima, da “viagem que só agora deveríamos iniciar”, em meio ao “ruído das vagas de conversas” dos adultos (BENJAMIN, 1987c, p. 82).



### **CAPÍTULO 3 – IMAGENS AO REDOR DA METRÓPOLE**

Conforme nos apontam diferentes autores (BOLLE, 1994; CACCIARI, 1972; e PEIXOTO 1996), é interessante reconhecer que a metrópole não apenas fascina e atrai por imagens associadas à prosperidade, à ventura ou ao destino exitoso que sugere uma parte de suas realizações. Ao alternar traços reais e sensíveis, concretos e imagéticos, a experiência estética metropolitana desperta posturas que igualmente se detêm sobre os aspectos negativos do fenômeno metropolitano, isto é, sobre o trágico, o desencanto e as angústias provocados pelas realizações da modernidade que estão presentes e se expressam nos espaços e lugares da metrópole (CACCIARI, 1972; TAFURI, 1975).

Assim, em paralelo a uma série de transformações urbanas que se caracterizam pelo seu caráter triunfante, conclusivo e estável ao longo do tempo, há, contudo, lugares e acontecimentos cuja fisionomia permanece caracterizada por um estado híbrido, atravessado pela incerteza entre o que já não está mais no passado e tampouco alcançou as promessas de um esplendor. Nas metrópoles do século XIX e XX e nas grandes cidades contemporâneas, a experiência estética metropolitana igualmente se manifesta sobre tais disparidades ou diferenças que

coexistem entre as formas que perpassam diferentes áreas da metrópole, firmando-se como registros das constantes e por vezes interrompidas metamorfoses metropolitanas.

Voltando-se à Paris no século XIX, Arantes (2011) sinaliza a existência de tais contrariedades na percepção sensível da metrópole e da modernidade. Segundo a autora, a metrópole parisiense era percebida por Benjamin com uma cidade “cada vez menos envolta pelo sonho e cada vez mais invadida pelo espetáculo”, um “deserto de aflições” (ARANTES, 2011, p. 26) construído a partir de uma tomada de consciência sobre a realidade que, visão do filósofo ou do poeta, desfaz-se de sua sedução artificial. “Ao contrário de seus contemporâneos, enfeitiçados pelo esplendor daquela *rêverie* urbana recém-saída da usina de imagens haussmannianas, [a resposta de Baudelaire] mesclava a melancolia de quem via tudo” (ARANTES, 2011, p. 29).

Entretanto, ao contrário de uma postura que desiste ou abdica da sensibilidade que atravessa a vida também na metrópole, Benjamin e Baudelaire, conforme citamos no capítulo anterior deste trabalho, exercitam um contínuo esforço em manter acessa a chama dos encantos e dos sonhos resistentes na metrópole. “Seja como for, em qualquer cenário estaremos perseguindo algo como a sobrevida daqueles mundos-de-sonho, cuja certidão de nascença Benjamin datou dos devaneios urbanos do século burguês por excelência” (ARANTES, 2011, p. 31). Assim, como alternativa ao que se oferece como uma narrativa principal acerca dos efeitos vitoriosos da metrópole, uma série de descrições do ambiente metropolitano vasculha “os escombros acumulados pela cultura de massa” (ARANTES, 2011, p. 25), tomando-os como uma possibilidade de recusar a resignação sugerida pela modernidade e pelas formas acabadas da metrópole.

No “modo complexo de visão” instaurado pelo *flâneur*, a metrópole é representada através de “sobreposições ou sequências de diferentes formas de espaço, de descrições, de imagens” (PEIXOTO, 1996, p. 84), as quais incorporam retratos de diferentes naturezas e feições, não desviando das inconclusões do tecido metropolitano e dos ruídos que ali permanecem, e tomando-os como



matéria de interesse, atrativa aos olhares e posturas sensíveis. “A rua conduz o flâneur em direção a um tempo que desapareceu” (BENJAMIN, 2007, p. 461). Atraído pelo ambiente em que se encontra, o pedestre avança. “Para ele, qualquer rua é íngreme” (BENJAMIN, 2007, p. 461). Congregando o tempo da história, da cidade convertida em metrópole, e o tempo da sua vida pessoal, “seus passos despertam uma surpreendente ressonância” ao encontrar naquele trecho de rua noturna fascínio e incerteza: “a iluminação a gás que recai sobre o calçamento lança uma luz ambígua sobre este duplo chão” (BENJAMIN, 2007, p. 462).

Nas metrópoles do século XX, a artificialidade brilhante também encontra seus opostos mesmo nas mais radiantes realizações do urbanismo e da arquitetura. Contendo “afinidades involuntárias com a arqueologia benjaminiana”, a Nova York descrita por Rem Koolhaas versa sobre “o delírio fantástico do empreendedor urbano entregue aos mais surpreendentes caprichos da forma mercadoria” (ARANTES, 2011, p. 32). O “sonho de massa de Manhattan” (ARANTES, 2011, p. 39) adquire forma através das centenas de arranha-céus construídos na cidade entre o final do século XIX e o início do século XX, exibindo o “eloquente discurso acerca da nova cultura de negócios que o capitalismo corporativo americano estava fomentando” (ARANTES, 2011, p. 40). Mesmo que diante da utopia erguida na imagem dos edifícios sem precedentes, a arquitetura como a “extrusão brutal rumo ao céu de qualquer terreno que o incorporador consiga reunir” (KOOLHAAS, 2008, p. 112), Koolhaas entremeia ao discurso sobre a “cidade mágica” (KOOLHAAS, 2008, p. 65) a imagem da sombra do edifício que provoca sua desvalorização financeira, as escuridões e a vacuidade que subitamente se instalam nos cenários metropolitanos e contundentemente se refletem em nossa interioridade. As imagens da “noite artificial” (KOOLHAAS, 2008, p. 142) de Hugh Ferriss<sup>7</sup> adquirem para o autor a possibilidade de instaurar “o sombrio, o ‘vazio ferrissiano’” no centro de “uma noite iluminada dentro de um receptáculo cósmico” (KOOLHAAS, 2008, p. 143). “Um ventre arquitetônico negro como

---

<sup>7</sup> Hugh Ferriss (1889-1962), artista e arquiteto estadunidense.

breu que dá origem às fases subsequentes do arranha-céu, numa ordem tal que, por vezes, uma gravidez se sobrepõe à outra, prometendo gerar estados prenhes sempre novos” (KOOLHAAS, 2008, p. 143). Inesperadamente, cria-se uma quebra na narrativa esplendorosa e surrealista sobre Nova York, uma surpreendente ruptura na “passagem destas cidades-de-sonho para a cidade-dos-negócios” (ARANTES, 2011, p. 36), retirando-nos de um “paraíso artificial” (ARANTES, 2011, p. 39), do estado mórbido (ARANTES, 2011, p. 39) de uma “síndrome da hiperdimensão intensificada” (ARANTES, 2011, p. 43).



Figura 1 - Hugh Ferriss e as representações de Manhattan  
Fonte: KOOLHAAS, 2008, p. 143

Tais ambivalências e contrariedades contidas na experiência metropolitana manifestam-se em diferentes épocas e a partir de modos de expressão distintos, comumente se ocupando das dissonâncias distribuídas na extensão e nas distâncias da metrópole. As falhas no tecido metropolitano, as dissonâncias, os ruídos e os intervalos expressos nos acontecimentos e lugares da metrópole representam estranhamentos e rompimentos de uma suposta regularidade que desestabilizam e, ao mesmo tempo, atraem, convocando um olhar e uma postura sensíveis que se debruçam sobre tais ocorrências: lugares hostis e nem sempre

atraentes ou convidativos que caracterizam o cotidiano metropolitano e sustentam a organização da metrópole e de seus fluxos particulares.

Presentes na metrópole contemporânea, tais ocorrências, que sugerem mais fortemente as instabilidades introduzidas pelo fenômeno metropolitano, repercutindo-as em sua forma, não apenas se encontram nos centros das grandes cidades, nas áreas próximas ao que poderíamos identificar com o núcleo principal das metrópoles, mas também ao longo do tecido metropolitano, nas áreas que se desenvolvem nos arredores das grandes cidades, nas periferias onde se espraia a urbanização mais intensa, e evidenciam as transfigurações desconcertantes do processo de metropolização. Os exemplos contidos nos relatos de Berman (2007) e Smithson (2003), respectivamente sobre Nova York e os subúrbios de Nova Jersey em meados do século XX, bem como os exercícios empíricos efetuados na Região Metropolitana de São Paulo no século XXI, enfatizam, entre outros aspectos, os acontecimentos e lugares que destacadamente se alinham à fisionomia instável, ruidosa e dissonante das metrópoles, representando um ponto relevante de construção de uma sensibilidade especificamente metropolitana.

Diante das considerações acima, os parágrafos a seguir perseguirão as possibilidades da experiência estética da metrópole a partir da negatividade do fenômeno metropolitano, dos lugares onde se expressam as imagens contrárias ao pleno êxito da associação entre o modo de produção capitalista e as metrópoles, tratando-se de coletar indícios que nos apontem para a força expressiva das grandes cidades a partir de aspectos dissonantes, de rupturas e falhas constantes do tecido das metrópoles e, sobretudo, em seus limites. Como pontua Cacciari (1972), a metrópole simmeliana, ao mesmo tempo em que tematiza um conflito, também é o lugar de uma possível reconciliação, uma expansão e ampliação dos horizontes que desfaz as restrições previamente estabelecidas. Precisamente, é a partir das abstrações que tematizam aberturas, liberdade e uma “vontade de potência” que seria possível, na extensão dos domínios metropolitanos, superar a alienação da personalidade, a tragédia dos feitos concretos das grandes cidades, despertando possibilidades fundadas sobre o “negativo” ou o “desencanto” que atravessam as metrópoles e delas são constitutivos (CACCIARI, 1972, p. 88).

### **3.1. DISSONÂNCIAS, FALHAS E RUPTURAS**

As imagens da metrópole abandonada e destruída, sobre a qual paira a imediatez de uma catástrofe em suspensão, configura parte significativa dos registros artísticos sobre as grandes cidades (PEIXOTO, 1996). Afastada dos automatismos e de posturas individuais pré-concebidas, a renovação de sentidos contidos na experiência estética metropolitana também se ocupa das grandes cidades enquanto expressões de suas dissonâncias, falhas e rupturas. Traduzida por variadas imagens sombrias e opacas colhidas no encontro com as grandes cidades — como, por exemplo, os escombros e as ruínas das transformações que acometem o tecido urbano e os lugares metropolitanos —, uma série de comentários e descrições que abordam a interação sensível com a metrópole explora as instabilidades e os desajustes que se fundam na interação sensível do habitante metropolitano com a materialidade das grandes cidades. Ainda que complexos e por vezes instáveis, os desajustes observados nas metrópoles possibilitam conferir sentimentos e expressões autênticas que, não obstante as dificuldades em lidar com cenários pautados pela inumanidade e desmensura das forças que impulsionam as grandes cidades, contribuem para a identificação das possibilidades acerca da experiência estética metropolitana.

Conforme salienta Peixoto (1996), Paris no século XIX comove tanto pelo êxito da reforma urbana promovida por Haussmann, pelos novos feitos e construções que refletem os avanços da técnica em larga escala quanto pelo seu oposto, ou seja, pela destruição de quarteirões e de estreitas ruas da cidade convertidas em ruína à medida que a modernidade se impunha. Incorporando as angústias de uma experiência vivida nas grandes cidades e atribuindo a elas uma feição singular, precisamente apoiada sobre a expressão negativa das metrópoles, as grandes cidades frequentemente são descritas por um sentimento de perda ou

de sensações equivalentes que se fundam sobre os descompassos e a tentativa de um acordo entre a grande cidade e a alma de seu habitante.<sup>8</sup>

Vagando na concretude edificada das grandes cidades, a atração exercida pela metrópole, expressa pelo poeta e pelo *flâneur*, repercute tais elementos associados à negatividade das grandes cidades. Combinando a causalidade com a precisão de um olhar investigativo, tais figuras vagam por diferentes lugares das metrópoles e expressam um particular fascínio sobre a natureza simultaneamente pródiga e também infértil das grandes cidades. Ao mesmo tempo em que os impulsos da modernidade são edificados e adquirem forma de um presente radioso, “a miragem empoeirada do jardim de inverno” ou a “sombria perspectiva da estação” (BENJAMIN, 2007, p. 194) conferem traços de uma realidade que é recoberta por associações distantes das luxuosas e brilhantes passagens.

Não obstante as diferenças estilísticas e formais na representação da experiência metropolitana, bem como as diferenças em relação aos contextos urbanos de Baudelaire e Benjamin, os textos de Berman (2007) e Smithson (2003) apresentam mais alguns indícios que visam reconhecer a possibilidade da experiência estética da metrópole também apoiada sobre cenários dissonantes e instáveis. Os relatos elaborados a partir do percurso por Nova York e pelos arredores de Nova Jersey são atravessados por imagens desorientadoras,

---

<sup>8</sup> Recuperando algumas das impressões dos versos citados no segundo capítulo deste trabalho, lembramos que Baudelaire e Benjamin, cada qual ao seu modo, expressam sentimentos semelhantes ao elaborar imagens matizadas pelos conflitos a partir da metrópole vivenciada e das sensações despertadas pelos seus acontecimentos e lugares. Nos poemas, versos e citações referenciados, Baudelaire, por exemplo, fala-nos do exercício solitário do poeta que busca encontrar a rima, reaver os sonhos já distantes do momento presente, descrevendo com pesar os novos edifícios que se contrapõem aos velhos subúrbios desfeitos pela modernidade, e a vista da passante que não voltará a vê-la. Por sua vez, ao perpassar os fatos e locais específicos de diferentes metrópoles, o relato de Benjamin por vezes contamina-se pelas delicadezas e sutilezas sobreviventes nos fluxos das grandes cidades. Adornadas pelo brilho artificial, pelas colorações particulares com que o escritor descreve as cenas observadas, tais imagens remetem às sensações da partida, de uma despedida não conclusa justamente por capacidade de resistência poética diante da modernidade que atravessa a vida e a metrópole.

características de um espaço e de lugares com transformações e desestabilidades contundentes, cujas alterações, ainda em andamento, incitam um estado de perda, marcado por supressões irrecuperáveis nas áreas centrais e nos subúrbios metropolitanos em meados do século XX.

Através da narrativa e das reflexões pessoais dos autores sobre determinados fragmentos metropolitanos, é possível reconhecer a possibilidade de um modo de relação estética que também se debruça sobre formas metropolitanas mais recentes, persistentes nas metrópoles contemporâneas: as ruas e avenidas expressas; os prédios e edifícios notáveis; as pontes e os viadutos, bem como outras realizações pautadas pelo uso do concreto; as grandes obras de engenharia que manipulam o terreno natural através da larga utilização de máquinas; ou ainda os espaços vazios e desabitados, espécie de resíduos que perseveram em meio aos fluxos, transitoriedades e alterações observadas nas grandes cidades. Ao nos apresentarem os símbolos edificadas e não edificadas, sob a ênfase dos ruídos, das opacidades e da vacuidade permanentes no tecido metropolitano, Berman (2007) e Smithson (2003) exibem-nos mais do que a positividade dos monumentos construídos, servindo-nos ao particular interesse de destacar as desarmonias que igualmente estão associadas à construção das metrópoles, à sua fisionomia e experiência sensível na contemporaneidade.

Referindo-se ao atual quadro das metrópoles, Peixoto (2002) tece algumas considerações que precisamente abordam os aspectos mencionados acima e permitem traduzi-los em formas e lugares que são parte do tecido da metrópole e a expressam. Citando como exemplo os “pátios ferroviários, estacionamentos, ou depósitos”, o autor destaca os lugares associados ao fenômeno metropolitano que destoam da ordem, da velocidade, da rapidez e da efetividade às quais remetem tradicionais imagens sobre as dinâmicas e os fluxos metropolitanos. Introduzindo e ecoando “diferenciais de tempo na organização e na percepção do urbano” (PEIXOTO, 2000, p. 99), tais elementos constituem parte das específicas feições metropolitanas e representam lugares complexos, contínuos ou segmentados, formalmente desocupados ou informalmente ocupados, concentrados ou dispersos próximos aos grandes equipamentos de infraestrutura, ao longo das vias

expressas e dos trilhos que atravessam a metrópole. Articulando as diferentes partes da metrópole ou segmentando o tecido metropolitano, tais ocorrências estão fortemente presentes em diferentes metrópoles, traduzindo espacialmente e sensivelmente o caráter do fenômeno metropolitano em grande parte associado às ideias em torno de uma insistente inconclusão, de uma situação permanentemente desestabilizada que constantemente aponta para uma reorganização espacial.

Ao contrário de desprezíveis ou afastados da experiência estética da metrópole, os resíduos da urbanização em larga escala e as dobras metropolitanas (PEIXOTO, 2000) manifestam uma profusão de sentidos e significados que indicam a expressividade do fenômeno metropolitano, constituindo lugares singulares para sua percepção sensível. Neste “mundo residual”, desprovido de “toda a vida comunitária e memória histórica” (PEIXOTO, 2000, p. 103), a relação e a leitura estética do espaço metropolitano incorporam novas associações que se fundam sobre os intervalos e as tensões espaciais que abruptamente se oferecem ao observador em seu percurso pela metrópole, seja nas suas áreas centrais ou seus arredores. A recepção sensível dos efeitos das amplas escalas de urbanização, bem como a experiência estética da supressão de medidas para a qual aponta o fenômeno metropolitano na contemporaneidade, mostra-se também indissociada dos lugares morfologicamente inconclusos e indefinidos (CACCIARI, 2010; PEIXOTO, 2000).

Reforçando os aspectos descritos acima, parte das feições das grandes cidades, a expressão *terrains vagues*, descrita por Sola-Morales, procura representar fenômenos que, embora revelem o desamparo do sujeito diante de situações-limite, também reconhecem e exploram as possibilidades sensíveis precisamente lastreadas sobre as ideias em torno do que poderíamos grosso modo denominar como o verso das grandes cidades ou as suas *contraimagens* (SOLA-MORALES, 2009). Segundo o autor, a expressão indica lugares em que parecem predominar as imagens do passado sobre o presente, de uma aparente resistência às lógicas predominantes na atualidade, bem como de uma manifesta desconexão com o funcionamento da cidade. Áreas opacas, irregularmente distribuídas no território metropolitano e frequentemente, mas não apenas, localizadas nas áreas mais

distantes de um núcleo central da metrópole expressam-se aparentemente dormentes, à espera de um despertar poético, de um acolhimento sensível que permita associá-las ao fenômeno das grandes cidades e conferir outros sentidos estéticos à sua experiência espacial. Limites que carecem de uma incorporação eficaz ao tecido urbano e locais estranhos à metrópole em seu próprio interior ou adjacências, os *terrain-vagues* correspondem a ilhas interiores, “esquecidas”, restos que parecem distantes da dinâmica urbana predominante, apesar de elas fazerem parte, “áreas des-habitadas”, “in-seguras”, “im-produtivas” (SOLA-MORALES, 2009, p. 127). Conforme descreve Sola-Morales, os *terrain-vagues* “são lugares externos, estranhos, que permanecem de fora dos circuitos, das estruturas produtivas”, correspondendo, entre os demais exemplos, a “áreas industriais, estacionamentos de trem, portos, zonas residenciais inseguras, lugares contaminados”, dos quais se pode dizer “que a cidade não está mais ali” (SOLA-MORALES, 2009, p. 127).

Como é possível também atestar nos próprios textos de Berman (2007) e Smithson (2003), os quais percorreremos abaixo, Sola-Morales (2009) identifica uma particular sensibilidade nas “paisagens carentes de toda grandiloquência arquitetônica” (SOLA-MORALES, 2009, p. 125), nos “espaços vazios, abandonados, nos quais aconteceu (sucedeu) uma série de acontecimentos [que] parecem subjugar o olho do fotógrafo urbano” (SOLA-MORALES, 2009, p. 125). Frequentemente encontrados nas áreas interiores ou periféricas de distintas metrópoles, tais ocorrências parecem nos fascinar na medida em que articulam de um modo particular as experiências da percepção e da representação estética da metrópole. Em tais localidades, o vazio que nelas se encontra não é apenas traduzido intelectualmente, como um resultado dos processos espaciais e produtivos, mas também sensivelmente, representado com traços que remetem ao que é estranho, instável e angustiante ou, contrariamente, ao que é esperançoso, preme de um futuro que oscila entre a sua possível realização e seu completo abandono, espremido pelos ruídos da metrópole. Como nos indica Sola-Morales (2009), o vazio constitutivo dos *terrains-vague* nos apresenta imagens e pensamentos relativos à ausência e à promessa de um encontro não realizado, às



expectativas e possibilidades de uma noite nunca encerrada, de um dia nunca iniciado, de um eterno crepúsculo. A partir dessas situações-limite, o autor alinha-se às possibilidades de assimilar e traduzir esteticamente o fenômeno metropolitano, igualmente representado pela negatividade que atravessa a experiência das grandes cidades.

### **3.2. TRANSIGURAÇÕES DA METRÓPOLE**

Para além dos comentários e considerações sobre as transformações metropolitanas narradas por Baudelaire e Benjamin e demais referências que dialogam com a modernidade das grandes cidades, Marshall Berman elabora o seu próprio relato acerca das alterações urbanas metrópole vivenciadas pelo autor em Nova York em torno da metade do século XX. Abrigando o modernismo e a vida nas grandes cidades sob um ponto de vista alargado, a narrativa de Berman (2007) permite-nos identificar resistências e possibilidades frente à ausência de alternativas, aos descompassos e às dificuldades que se evidenciam na experiência da metrópole percorrida e habitada. Ao reconhecer os desequilíbrios e as adversidades instituídos pela consolidação do ambiente moderno e metropolitano em sua cidade natal, Berman (2007) concentra suas reflexões no exame da metrópole nova-iorquina, dos nascentes valores instituídos ao longo dos séculos XIX e XX sob a égide do modernismo e como estes estão impressos nas feições metropolitanas de Nova York.

Como uma resposta à insensibilidade da experiência moderna nas metrópoles e sondando as possibilidades de aprofundar as subjetividades e sensibilidades contidas na experiência das grandes cidades, o posicionamento do autor orienta-se na direção de apresentar possibilidades alinhadas a uma reorientação no mundo moderno. Por um lado, Berman (2007) uma vez mais evidencia as ameaças à sensibilidade e a desorientação diante da irrefreável metamorfose da cidade convertida em metrópole, a destruição de antigas

referências topológicas, a construção dos novos empreendimentos e realizações características das transformações aos novos padrões de urbanização metropolitanos. Por outro, mesmo diante desse cenário de agigantamento, transfiguração e afirmação da metrópole, o autor perseguirá o estabelecimento de uma relação sensível com os lugares característicos de Nova York, efetuando um reposicionamento diante do quadro que lhe é oferecido na vivência direta da realidade metropolitana.

Ao mesmo tempo em que atesta as forças e os fluxos ininterruptos do mundo moderno, bem como os desafios colocados à própria sensibilidade frente às formas dos inéditos fenômenos metropolitanos, o autor constrói um percurso em que discorre sobre as oportunidades contidas em uma “visão ampla de nossa própria experiência”, atestando que “em nossa vida há mais do que imaginamos” (BERMAN, 2007, p. 11) e fixando um horizonte de renovadas possibilidades mesmo que diante da aparente destituição de perspectivas criativas e inspiradoras visões da metrópole. Em sintonia com os demais autores citados anteriormente, Berman (2007) justamente destacará a riqueza potencialmente contida na interioridade individual em seu embate com as grandes cidades, não obstante os abalos aos quais frequentemente o sujeito está exposto no contexto metropolitano. A partir dos poetas e dos artistas que descrevem a vida e contornos das cidades e mesmo com base em seu próprio olhar e percurso em meio aos acontecimentos de Nova York, o autor procura atribuir profundidade aos sentidos como antídotos frente às supostas impossibilidades “num mundo em que os significados se dissolvem no ar” (BERMAN, 2007, p. 16). O intuito de suas reflexões é “desenvolver uma série de visões e paradigmas que pudessem inspirar as pessoas a explorar as suas próprias experiências e histórias de modo mais detalhado e aprofundado”, escrever “um livro que permanecesse aberto, um livro em que os leitores pudessem incluir capítulos de sua própria lavra” (BERMAN, 2007, p. 16), extraídos também a partir do contato com a metrópole.

A partir de uma relação de proximidade com os acontecimentos vivenciados e experimentados em diferentes períodos da vida que transcorre lado a lado com a metrópole, Berman não se ocupa em edificar uma narrativa

propriamente nostálgica, descompromissada ou alheia aos ruídos diagnosticados no momento presente. Em um procedimento que se caracteriza pela prospecção de erupções e fissuras internas ao mundo moderno, imiscuídas em um gradual e visível estado de solidez, o autor oferece descrições e inspirações lastreadas sobre as feições não completamente acabadas e incertas da metrópole, contrariando a possível ausência de experiências sensíveis associadas ao fenômeno metropolitano e ao rumo unidirecional que sugere a metrópole e a modernidade.

Sem desvios, no retrato de situações representativas do cotidiano metropolitano, espaços delimitados por sua própria apreensão sensorial, o narrador-morador incorpora em seu relato os símbolos metropolitanos da realidade nova-iorquina em plena transformação: as imagens urbanas que sintetizam a confluência entre modernidade e metrópole e se aproximam, nas próprias palavras de Berman (2007), ao esforço empreendido por outros autores e poetas para descrever as metrópoles europeias oitocentistas e, diante delas, esteticamente, se situar. Embora não se trate de qualquer tentativa de replicar estilos textuais e de escrita, Berman (2007) recupera o “ambiente moderno” e, ao mesmo tempo, a realidade de Nova York, que “conferiram forma e energia” à sua própria vida (BERMAN, 2007, p. 337). Transitando por diferentes referências, o autor reconstitui cenas metropolitanas, reconhecendo os elementos da modernidade que estão materializados no espaço urbano da metrópole e tecendo uma escrita particular que ata o narrador ao ambiente das grandes cidades.

Nesse encontro sensível entre a trajetória pessoal do autor e a história da cidade, o relato de Berman é coincidente com as transformações estruturais que se efetivaram sob a influência de Robert Moses, personagem central na elaboração e implementação de diversos planos e ações para a remodelação da metrópole de Nova York entre nos anos de 1934 e 1968. Nesse sentido, é interessante ressaltar que a execução de diversos projetos públicos de larga escala é contemporânea à biografia de Berman. Visando não apenas renovar o tecido urbano interno à cidade, mas também concluir reformas e alterações nos

locais situados para além do limite municipal, o autor logra restituir as alterações igualmente observadas em vastas áreas circundantes à metrópole, que, a partir de um significativo investimento em infraestrutura, passaram a recepcionar o ímpeto transformador irradiado pelo centro metropolitano (BALLON; JACKSON, 2007). Assim, a seu modo Berman (2007) explicita uma relação afetiva e sensível com a metrópole em pleno momento da construção e afirmação de sua particular fisionomia metropolitana.

Repercutindo o interesse pelas contradições, pelas oportunidades que surgem nos acidentes do devir metropolitano, o ponto de partida da narrativa nova-iorquina de Berman coincide com a implantação de vias expressas e de elevados na região do Bronx, local da infância do narrador e indubitavelmente atravessado pelo ímpeto da modernização. Ao mesmo tempo em que pauta a reconstrução de Nova York pela era do automóvel, bem como a articulação de diferentes áreas para além dos limites de Manhattan, precisamente atravessando o distrito do Bronx em direção às regiões periféricas (BALLON; JACKSON, 2007), a controversa Cross Bronx Expressway representa no relato do autor a “imagem da ruína e da devastação modernas” (BERMAN, 2007, p. 340). Aos “pesadelos urbanos”, aos problemas sociais que atingiam os distritos desta parte da cidade, Berman adiciona ainda os “milhares de prédios abandonados”, os “bairros transformados em detritos e em vastidões de tijolos espalhados” (BERMAN, 2007, p. 340). Do centro da Via Expressa Cross-Bronx, que segmenta o distrito, é possível sensibilizar-se pela “a terrível sina do Bronx”, “experimentada, se bem que provavelmente não compreendida, por centenas de milhares de motoristas todos os dias” (BERMAN, 2007, p. 340).

Da velocidade descontrolada da via “rápida, mortalmente rápida”, ou da lentidão diuturna do trânsito congestionado por incontáveis automóveis, emana um sentimento de repúdio, um desejo de afastamento da realidade brutal e ameaçadora que tanto está presente na *expressway* quanto em uma visada “de relance à paisagem urbana ao norte e ao sul [...]”, como se a “urgência descontrolada” da via expressa estivesse refletida nas “centenas de edificações cercadas de tábuas e vazias e carcaças de construções carbonizadas e queimadas;

dúzias de quarteirões cobertos com nada mais que tijolos espalhados e sucata” (BERMAN, 2007, p. 340).

Dez minutos nesta estrada, um suplício para qualquer pessoa, são especialmente horríveis para aqueles que relembram o Bronx como costumava ser; que recordam essas cercanias como foram um dia, e vicejaram, antes que essa mesma estrada trespassasse seu coração e fizesse do Bronx, acima de tudo, um lugar do qual se quer sair. (BERMAN, 2007, p. 340)

Na vista da cidade transmutada em metrópole e sentida com pesar — a dor de uma perda irreversível ainda em estado de assimilação e tradução sensível —, assinalamos um duplo encontro. O primeiro, mais imediato, do autor com a grande cidade nova-iorquina, com a metrópole que aqui nos fala imgeticamente sobre seu presente destruidor e seu futuro igualmente corrosivo. O segundo, do autor com a sua própria história, da sua infância que resiste na memória do habitante deslocado por entre as pistas e os viadutos, feições dos novos tempos.

Para as crianças do Bronx, como eu próprio, a estrada traz uma carga de particular ironia: à medida que voamos através de nosso mundo de infância, pressurosos de fugir, aliviados por vislumbrar o fim à vista, não somos meros espectadores, mas participantes ativos do processo de destruição que lacerava nossos corações. Contemos as lágrimas e pisamos fundo no acelerador. (BERMAN, 2007, p. 340, 341)

Assim, ao longo do desenvolvimento da metrópole, o distrito da infância desfaz-se do encantamento de outrora, lançando-se na infundável rotina de problemas urbanos provocados pelos trabalhos em grande escala: “quilômetros e quilômetros de ruas ao lado da estrada sofreram com o choque da poeira, dos gases e dos ruídos ensurdecadores” (BERMAN, 2007, p. 343). O bramido dos caminhões que trafegavam com pesadas cargas pela cidade não veio para brindar os louros do futuro ou os frutos das conquistas tecnológicas, mas para empalidecer a alma dos habitantes e desvanecer as cores de um passado que soa aparentemente distante na urgência da metrópole que inegavelmente se afirma.



Figura 2 - Cross-Bronx Expressway: anos 1960 e atualidade  
Fonte: BALLON; JACKSON, 2007

Em outros acontecimentos e passagens de sua vida, a criança volta à cena, em semelhança ao narrador-personagem das metrópoles de Benjamin, deambulando pelos feitos da modernidade e pelas formas impetuosas da metrópole que avança sobre memórias ainda protegidas em meio aos sentimentos conflituosos. Dialogando com as dimensões temporais, a respeito dos dias que virão, no interior do apartamento da família, Berman (2007) nos fala da “fé no futuro” contida nas imagens do “Trylon and Perisphere” (símbolo da Feira Mundial de 1939) que enfeitavam a morada de sua família. Nas ruas, “como algo

que parecia vir de outro mundo”, ao contrário da imagem esperançosa da escultura moderna, “uma imensa via expressa, de escala sem precedentes”, traria, “ao coração de nosso bairro”, “custos e dificuldades de construção inéditos” (BERMAN, 2007, p. 343). Até então desconhecido, o espantoso espetáculo metropolitano, sob a forma de radicais transformações, seria revisitado por Berman em pontos específicos da cidade (BERMAN, 2007, p. 343) na companhia de tratores e guindastes.

Por dez anos, do final dos anos 50 ao início dos 60, o centro do Bronx foi martelado, dinamitado e derrubado. Meus amigos e eu ficaríamos sobre o parapeito da Grande Confluência, onde antes fora a 174th Street, e fiscalizaríamos o andamento das obras — as enormes escavadeiras e motoniveladoras, as estacas de madeira e de aço, as centenas de trabalhadores com seus capacetes de cores variadas, os gigantescos guindastes que se debruçavam bem acima dos telhados mais altos do Bronx, os tremores e as explosões provocadas pela dinamite, as rochas recém-descobertas, ásperas e pontiagudas, os panoramas de desolação entendendo-se por quilômetros e quilômetros, até onde a vista pudesse alcançar, a leste e oeste — para nos maravilharmos ao ver nosso bairro comum e agradável transformado em sublimes, espetaculares ruínas. (BERMAN, 2007, p. 342)



Figura 3 - Trylon and the Perisphere  
Fonte: ARCHDAILY, 2022.

Ao prolongar a narrativa sobre sua particular experiência metropolitana, é interessante observar que, mesmo incidindo sobre cenários devastados e dissonantes, as formas da metrópole e da modernização descritas por Berman atestam o desfazimento da anestesia estética possivelmente associada à experiência da grande cidade. O canteiro de obras da Via Expressa Cross-Bronx consiste no lugar estratégico de onde Berman observa as alterações indeléveis no distrito do Bronx sob o impacto da metropolização e da destruição daquela espécie de “bulevar parisiense no bairro” (BERMAN, 2007, p. 345), cujos reflexos, embora dramáticos, tecem uma relação sensível com a metrópole circundante. O narrador não permanece impassível diante do que vislumbra, mas sente “um pesar”, “endêmico à vida moderna” “enquanto via um dos mais graciosos desses edifícios vir abaixo para dar passagem à estrada” (BERMAN, 2007, p. 346).

Para além de vias expressas e da demolição de edifícios, o fenômeno de modernização e renovação urbana em Nova York também incorporou a própria natureza, entrelaçando o modernismo, nas primeiras décadas do século XX, a uma espécie de bucolismo fortemente relacionado à manipulação do próprio território e dos seus elementos naturais. Repercutindo o entusiasmo haussmanniano de Robert Moses, Nova York presenciou melhorias e instalação de novos parques públicos nas áreas centrais da metrópole e também em seus arredores. Como exemplos de realizações e inovações associadas à modernidade que se lançava ao ambiente natural, Berman (2007) tece comentários e reflexões a respeito das *parkways*, dos parques urbanos e dos novos parques estaduais já nos limites de alcance da metrópole nova-iorquina.

Diferentemente das *expressways*, abertas a toda forma de deslocamentos e aos caminhões de tráfego pesado, as *parkways* representavam um modo de articulação de diferentes áreas em que se procurava acomodar de um modo mais harmônico os automóveis na paisagem, representando outras feições e impressões da atmosfera metropolitana e das alterações que se efetivam (BALLON;



JACKSON, 2007). Indissociadas do processo de estruturação e desenvolvimento da metrópole, das *parkways* o autor sublinha a artificialidade com que a natureza é manejada e admirada. Os canteiros pretensamente bucólicos e contemplados a partir da velocidade do deslocamento do automóvel inauguram um novo ritmo, “uma nova dimensão da pastoral moderna”, uma beleza que “brota do ambiente artificialmente criado das próprias vias” (BERMAN, 2007, p. 349).

Nos parques urbanos, empreendidos sob a mesma postura visionária, Berman (2007) reforça as ideias em torno de um futuro mais acolhedor que se apoia sobre as transformações e recuperação das áreas livres urbanas, convertidas em uma rede de numerosos parques voltados à recreação para o grande contingente populacional metropolitano e à contenção do espraiamento urbano (BALLON; JACKSON, 2007). Nesse processo de construção de novidades, o autor novamente sublinha a fascinante e cintilante magnitude com que se erguiam e se materializavam as inovações: “as lâmpadas incandescentes brilhavam e as britadeiras reverberavam por toda a noite, não apenas acelerando o trabalho, mas criando um novo local de espetáculos que mantinha o público enfeitado” (BERMAN, 2007, p. 352).

Representando de um modo mais radical a capacidade da modernidade e conquistar novos territórios em face da expansão da metrópole, o Parque Estadual da Jones Beach, inaugurado no final dos anos de 1920 e dotado de uma “assombrosa limpidez de espaço e forma” (BERMAN, 2007, p. 347), é um exemplo que confere imagens e sensações associadas aos impactos metropolitanos também nos arredores das áreas centrais, onde a metrópole projeta-se sobre o ambiente natural. Voltada ao desfrute, ao lazer e à recreação da população de Nova York, o balneário público exhibe o empenho construtivo e as dimensões do sucesso tecnológico característico das grandes realizações que se espraiam a partir do núcleo central da metrópole, adquirindo no relato de Berman a dimensão poética das renovadas possibilidades estéticas que, a partir dali, são espreitadas.

Os tentáculos da modernização e o ímpeto transformador da metrópole parece não esgotar a capacidade de elaboração de imagens oníricas e fantasiosas. Ao contrário de uma descrição neutra, descomprometida com aquele cenário

artificial, Berman destaca as impressões do observador ofuscado pela brancura da areia, pelas extensões “absolutamente planas” que avançavam “até o horizonte numa faixa retilínea e ampla”, apenas interrompidas pelo “claro, puro e infindável azul do oceano” e “pela incisiva e ininterrupta linha parda do passeio de tábuas” (BERMAN, 2007, p. 347). Em volta da “monumental torre colunar de água, visível de qualquer ponto, elevando-se como um arranha-céu, numa evocação da grandeza das formas urbanas do século XX” (BERMAN, 2007, p. 347), o visitante de Jones Beach contempla o espetáculo das formas e dos elementos primários da natureza. “Terra, sol, água, firmamento” mostram-se como que em registros abstratos, adornados por “uma claridade luminosa que somente a cultura pode criar” (BERMAN, 2007, p. 347).

Compartilhando impressões com o narrador daquele cenário ímpar, nós, leitores e leitoras, novamente somos tocados por singulares sensações. A primeira precisamente diz respeito ao alcance das realizações conduzidas pela modernidade e pelo agigantamento da metrópole, que, progressivamente, parece requerer áreas cada vez mais extensas para o avanço de seus domínios. A segunda refere-se aos cenários aparentemente irrealis que, concretamente edificados, sugerem distantes horizontes, traços de imagens fundadas sobre a própria realidade metropolitana experimentada esteticamente.

Como seria uma Jones Beach da mente? Não é tarefa fácil transmiti-lo em poesia. [...] Num dia de sol, Jones Beach nos transporta à grande fantasia da claridade mediterrânea e apolínea, de luz perfeita sem sombras, geometria cósmica, perspectivas contínuas que estendem para diante e para trás um horizonte infinito. (BERMAN, 2007, p. 348)



Figura 4 - Jones Beach  
Fonte: BALLON; JACKSON, 2007.

### 3.3. O RELATO SUBURBANO DE SMITHSON

Insistindo sobre as demais visões dos arredores modificados das metrópoles, em muitos aspectos semelhantes às descrições e às imagens elaboradas por Berman (2007), a viagem de Robert Smithson aos subúrbios igualmente nos fornece elementos associados à experiência estética metropolitana, reunidos na imersão em áreas periféricas e nos subúrbios localizados a redor da metrópole. Originalmente publicado em 1967, nas descrições efetuadas por Smithson (2003) sobre Passaic, o narrador registra seu percurso através do que caracteriza e constitui a realidade urbana nos trechos já mais afastados do centro de Nova Jersey e de Nova York, colecionando retratos imagéticos (fotografias, descrições e pensamentos) que apontam para a sensibilidade explicitamente associada ao que poderíamos denominar enquanto o verso da metrópole impresso naquele subúrbio americano. Estabelecendo também relações com os *terrains vagues* de Sola-Morales e prolongando o quadro descrito por Peixoto (2000) sobre as atuais metrópoles, as considerações do artista e pensador estadunidense igualmente flertam com as dimensões

disruptivas de uma urbanização incompleta, servindo-nos de outra amostra sobre a possibilidade de efetivar relações estéticas com os lugares desolados e os acontecimentos hostis das periferias metropolitanas. Ao contrário das reflexões de Berman (2007), que em grande parte nos informam sobre a vivência sensível dos bairros mais próximos ao centro da metrópole nova-iorquina, Smithson (2003) elabora sua descrição que se ocupa de áreas distantes do centro do fenômeno metropolitano, descrevendo impressões momentâneas do viajante em seu percurso através dos perímetros singularizados por traços de uma urbanização mais incipiente, ainda incompleta, intercalando trechos mais ou menos ocupados por moradias e pela instalação de redes de infraestrutura que, nos arredores da metrópole, frequentemente se tornam mais perceptíveis.

Diferentemente do que se poderia a princípio pensar, os “monumentos” que intitulam o relato da jornada suburbana de Smithson se referem a um conjunto de elementos comuns e desprezíveis, ocasionalmente dispostos nos lugares percorridos pelo artista. Objetivamente, não há nada em especial a ser visto em Passaic: uma ponte sobre o rio; os muros de contenção; uma plataforma de bombeamento; uma cratera artificial; uma placa; a vista do centro da cidade; e uma caixa de areia são elementos que efetivamente não correspondem aos feitos e obras singulares ou magníficas. Entretanto, é justamente a partir de situações desprovidas de qualquer notabilidade que a narrativa e as reflexões do autor sobre a realidade periférica nos despertam para as singularidades estéticas a princípio veladas e esquecidas naqueles arredores metropolitanos.

Partindo da apreensão estética de cenários melancólicos, a imersão de Smithson (2003) naquele subúrbio possibilita expandir sensações e ideias associadas às “dimensões ultraflexíveis” do “espaço, tempo e escala” que permeiam o conjunto das produções artísticas e textuais do artista (FARIAS, 2003, p. 121). Do desalento e do pesar capturados no deslocamento por Passaic, Smithson ergue possibilidades de encontrar, ainda que diante das feições residuais produzidas pela urbanização espalhada, fragmentada e visivelmente irresoluta, o sentido alargado e profundo da experiência estética associada aos lugares e às cidades contaminadas pelas forças das metrópoles. Embora a narrativa passe ao

largo da exaltação ou da reverência das realizações situadas no primeiro plano do progresso metropolitano e moderno — as grandes avenidas, os esplendorosos edifícios das áreas centrais, os centros financeiros, bem como demais símbolos que comumente associamos às imagens tipificadas de uma metrópole na segunda metade do século XX —, os subúrbios de Passaic tornam-se uma referência que nos inspira a capturar a expressão estética metropolitana pautada por descontinuidades e sobressaltos.

Não apenas contidas no texto sobre Passaic, é interessante destacar que as reflexões de Smithson frequentemente recuperam imagens primitivas associadas à ação humana sobre a natureza. Em outros comentários, as metrópoles e as cidades igualmente são vistas por Smithson como parte de um processo no qual as ferramentas e máquinas, espécie de “tratores horríveis tão desajeitados quanto dinossauros blindados”, executam um “planejamento caótico” que transforma “o terreno em cidades inacabadas de destroços organizados” (SMITHSON, 2009, p. 183-184). A execução de estradas e de edifícios que configuram o rosto das áreas metropolitanas igualmente valem-se desse “tipo de devastação de grandeza primordial” (SMITHSON, 2009, p. 184) que igualmente está expresso na fisionomia de Passaic. O envolvimento primário com os lugares, vistos sob a perspectiva da desordem entrópica e irreversível — particulares interesses de Smithson —, refaz os limites da experiência estética do artista, oferecendo-nos renovadas sensações diante das situações que persistem nos ambientes já transformados pela ação humana e pela tecnologia.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> A viagem noturna empreendida por Tony Smith por uma estrada inacabada nos arredores de Nova Jersey nos anos 1950 é citada pelo próprio Smithson como uma experiência estética lastreada sobre o contato com a matéria primitiva através da escuridão das autopistas. O trajeto nos subúrbios americanos ao longo de uma rodovia desprovida de iluminação, sinalização de pista ou *guard-rail* é narrado pelo artista como uma revelação que, a partir da experiência real da periferia metropolitana, impulsionou sentimentos e reflexões sobre os próprios limites da produção artística. Trafegando na escuridão, apenas guiados pelo farol do automóvel e pelo tênue brilho artificial da cidade de Nova Jersey, Smith relata o contato com uma realidade totalmente artificial que não poderia estar contida nas categorias artísticas à época estabelecidas (SALOMON, 2022). Ainda que não explicita a referência a um lugar metropolitano, observa-se que o percurso de Smith mantém proximidade com temáticas sintonizadas com as experiências estéticas

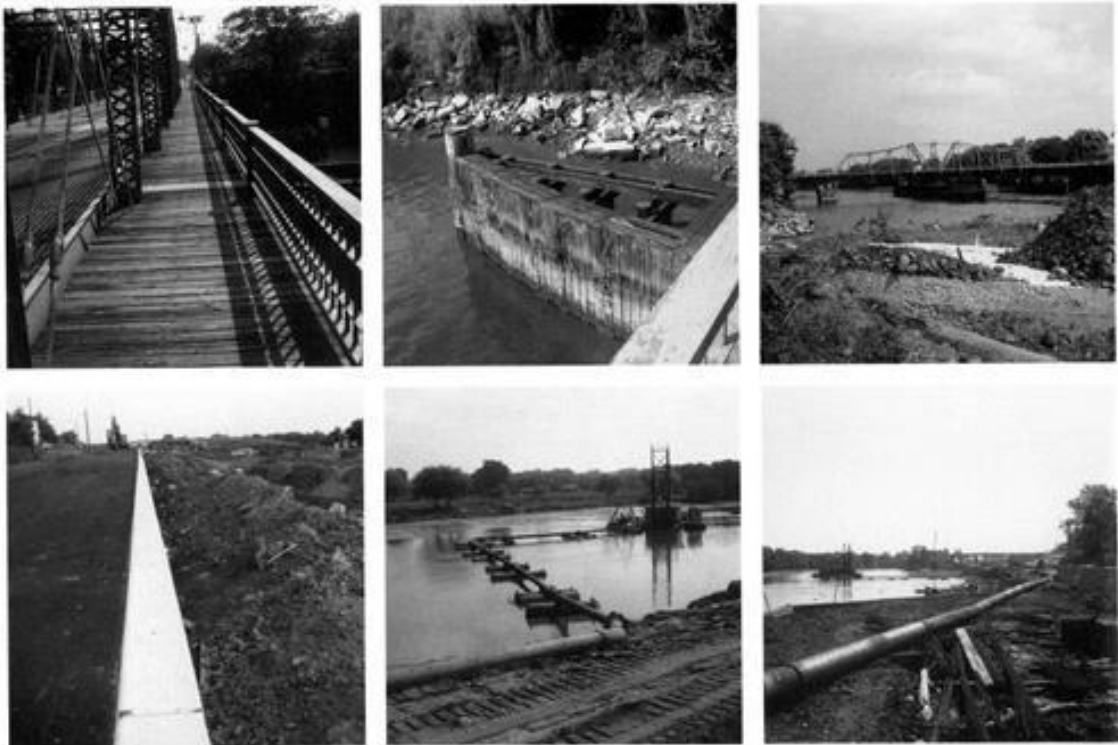


Figura 5 - Os monumentos de Passaic  
 Fonte: SMITHSON, 2013

Desde o início do deslocamento de Smithson por Passaic, tudo se passa de modo casual e fortuito: “Em um sábado, 30 de setembro de 1967, fui ao edifício da *Port Authority* na rua Quarenta e Dois com a Oitava Avenida. [...] A seguir, fui ao guichê 21 e comprei um bilhete de ida para Passaic” (SMITHSON, 2003, p. 123). Reproduzidas em meio à dispersão de anúncios, aos escritos de jornais e trechos de livros relatados pelo viajante, um conjunto de reflexões superficiais e desinteressantes se mostram logo após a partida rumo à Passaic.

Não obstante a pouca atenção que Smithson confere a tais documentos, conforme indica o modo com que o artista empreende as leituras e observações nos materiais que tem à mão — “Sentei-me e abri o *Times*. Passei os olhos sobre seção de arte [...]”; “[...] meus olhos tropeçavam no texto em títulos tais como

---

em locais intensamente modificados pela ação humana, das quais as metrópoles e, notadamente, seus subúrbios são constituídos.

‘Melhora Sazonal’, ‘Serviço de mudança’, e ‘Transportar uma escultura de 1.000 libras também pode ser uma boa obra de arte’; ou ainda a leitura da manchete em letras maiúsculas “O ESTADO POLICIAL EMERGENTE NO GOVERNO ESPIÃO NORTE-AMERICANO” (SMITHSON, 2003, p. 123) —, conforme, nas descrições iniciais de Smithson, o delineamento de uma atmosfera decisiva à ambientação do leitor ao relato do artista. O despreendimento e a aparente trivialidades dos acontecimentos que envolvem o viajante com o cenário circundante — “do lado de fora do ônibus, passou voando um motel Howard Johnson, uma sinfonia de laranja e azul” (SMITHSON, 2003, p. 123) — transmitem imagens pálidas e pouco atraentes que, desde o início da narrativa, parecem impregnar os lugares percorridos e os subúrbios para os quais aponta o deslocamento do artista.

Assim que salta do ônibus, o primeiro monumento — uma ponte sobre o rio Passaic — é observado sob o “sol do meio-dia [que] dava um caráter cinematográfico ao lugar, convertendo a ponte e o rio numa imagem superexposta” (SMITHSON, 2003, p. 123). A luz direta, implacável, do sol a pino parece acentuar uma espécie de impenetrabilidade e dureza contidas na própria experiência sensível. Em outras palavras, em locais desprovidos de beleza e encanto, a própria luz, a claridade que é acentuada pelo sol vertical, reforça as dificuldades de captar as formas e os contornos dos objetos, bem como sugere certa resistência à fruição estética sob os parâmetros do belo ou do pitoresco, tão comuns em outros modos da experiência paisagística. Embora indiscutivelmente se trate de uma experiência estética, as representações de Passaic através da lente smithsoniana se mostram através de uma hiperexposição, mediante imagens e representações textuais que sugerem e confirmam cenários de difícil assimilação. Se em outros casos o sol revela os reflexos e as sombras e determina o prazer do olhar, em Passaic tudo se mostra inacessível: a ponte e o rio reduzidos a desnaturadas fotografias.

O sol converteu-se numa lâmpada monstruosa que projetava uma série sucessiva de “fotogramas” em direção aos meus olhos através da minha Instamatic. Quanto andei sobre a ponte, foi como se andasse sobre uma fotografia

enorme feita de madeira e aço e, debaixo, o rio existia como um enorme filme que mostrava apenas e tão-somente uma imagem branca e contínua. (SMITHSON, 2003, p. 126)

Perto dali uma barcaça, como uma forma “retangular inerte”, transportava um material desconhecido (SMITHSON, 2003, p. 126). A ponte girava em torno de seu eixo para a passagem da embarcação e sugeria ao viajante “os movimentos limitados de um mundo fora de moda” (SMITHSON, 2003, p. 126). Tudo se apresenta como ruídos, como fenômenos em constante desarmonia com o viajante, deslocado de sua origem. Em Passaic, a atmosfera é pesada, sólida, intransponível, demasiadamente clara.

Em um segundo monumento, os muros de uma contenção em concreto sustentavam a construção de uma autopista. Sobreposta e confundida com a via existente, a obra da nova via exibia uma feição caótica, uma confusão de formas estáticas, paralisadas e imóveis. A circunstância da visita em pleno sábado confere ao fenômeno a ideia de um futuro já arruinado pelo próprio trabalho do homem e das máquinas — “criaturas pré-históricas atoladas no barro”; “máquinas extintas — dinossauros mecânicos desprovidos de pele” (SMITHSON, 2003, p. 126). Ali por perto, a monotonia das casas multiplicadas e dispostas lado a lado confirmam as imagens de um presente destituído de esperança e prosperidade. Somente um grupo de crianças parece incomodar e romper aquele silêncio mortal e imenso, atirando pedras umas nas outras próximas a uma vala.

Mais adiante, uma plataforma de bombeamento e uma cratera artificial. Da água sugada do meio do rio, percebiam-se os detritos através dos ruídos que emanavam das paredes do duto. Na cratera, a água era “pálida e cristalina” (SMITHSON, 2003, p. 126). Uma “fonte infernal” parecia inundar “o rio com fumaça líquida”, contribuindo para a consolidação de um cenário expressivo conquanto débil e desprovido de qualquer ímpeto criador (SMITHSON, 2003, p. 126). Assim como o conjunto de crianças descrito acima ou o barulho dos detritos chocando-se contra o duto metálico, novamente Smithson destaca outros ruídos que, ao mesmo tempo e em sentido contrário, parecem anular o silêncio completo daquela realidade e confirmar sua palidez, sua desesperança.



Neste caso, a “voz tênue de um sistema de alto-falante” assinalava as impressões de “uma espécie de mundo autodestruidor de imortalidade falida e com a grandeza opressiva de um selo postal” (SMITHSON, 2003, p. 126). Perplexo e desorientado, Smithson declara:

Esse panorama zero parecia conter ruínas ao reverso, isto é, todas as novas construções que finalmente se construiriam. Isto é, o contrário da “ruína romântica”, porque os edifícios não caem em ruínas depois de haver sido construídos, mas crescem até a ruína conforme são construídos. [...]. Mas os subúrbios existem sem um passado racional e sem os “grandes acontecimentos” da história. [...]. Uma Utopia sem base de sustentação, um lugar onde as máquinas estão ociosas e o sol converteu-se em vidro; um lugar onde a Passaic Concret Plant (235 River Drive) faz bons negócios com PEDRA, BETUME, AREIA E CIMENTO. (SMITHSON, 2003, p. 127)

Assim, é no jogo de “futuros abandonados” que Passaic revela o seu sentido aos olhos do narrador. Impregnado em outras vistas, como a vitrine de uma concessionária de veículos, o destino da cidade está contaminado por essa sua atmosfera de aniquilamento da vida, das possibilidades criativas e estéticas. Por um lado, inegavelmente Smithson reconhece a improdutividade e a infertilidade da realidade contida nos subúrbios metropolitanos de Passaic. Por outro, mesmo diante de um conjunto de desilusões, a metrópole suburbana contida na narrativa de Smithson nos revela sentimentos colhidos singularmente nos lugares percorridos pelo artista. Dos elementos que se apresentam ao narrador, tomados sem idealizações, na concretude dos fenômenos observados, contrariamente Passaic também nos indica impressões e comunica intuições de dimensões surpreendentemente sensíveis e inesperadamente profundas igualmente contidas em vistas e cenários apocalípticos. Desprovida de beleza ou encanto, a experiência estética smithsoniana afirma o desvelamento de um “novo território”, de “um patamar mais profundo da futuridade”, de uma possibilidade de abandonar um “futuro real para avançar em direção a um futuro falso” (SMITHSON, 2003, p. 127).

À medida que a narrativa se desenvolve, a partir de outros monumentos relatados pelo artista, tanto se confirma o estado desnaturado da realidade diretamente experimentada quanto irrompe e se consolida essa espécie de imersão

em outro tempo e espaço de desconhecidas dimensões. A vacuidade do centro de Passaic, bem como a imensidão do grande estacionamento que segmenta a cidade e parece espelhar os dois lados da cidade, sugere a “ideia lugar-comum da noção de infinitude” (SMITHSON, 2003, p. 127). Em outra parte do relato, a luz cintilante, descrita pelo “sol encardido da tarde refletido nas traseiras indiferentes dos carros”, apresenta o futuro “fora de moda” para o qual o artista fora transportado (SMITHSON, 2003, p. 127). Assim como observado anteriormente, o modo como Passaic se apresenta ao viajante, incluindo a expressão das cenas avistadas, é fundamental para o desencadeamento das sensações e também das reflexões por parte do artista.

Estou convencido [de] que o futuro está perdido em algum lugar nos lixos do passado não-histórico; está nos jornais de ontem; nos anúncios ingênuos de filmes de ficção científica, no espelho falso dos nossos sonhos rejeitados. O tempo converte as metáforas em coisas e as empilha em câmaras frigoríficas, ou as coloca nos playgrounds celestiais dos subúrbios. (SMITHSON, 2003, p. 127-128)

Não obstante as descobertas e o desvelamento de possibilidades surpreendentes emergidas na jornada realizada, a despedida de Passaic se dá “sob a luz mortíça” (SMITHSON, 2003, p. 128) que, insistentemente, ilumina os lugares percorridos. Um último monumento, uma caixa de areia, tomada como uma “maquete de um deserto” (SMITHSON, 2003, p. 128), reincidirá sobre o brilho de um sol entristecido que, ao narrador, sugere “a dissolução severa de continentes inteiros, o secamento dos oceanos, [a aniquilação das] florestas verdes e altas montanhas” (SMITHSON, 2003, p. 128). Em uma perspectiva destituída de admiração ou esperança, porém preñe de impressões e de reflexões que justamente se erguem sobre a experiência estética daquele subúrbio, Smithson converte o recipiente de areia em uma espécie de túmulo, onde “tudo o que existia era milhões de grãos de areia, um vasto depósito de ossos e pedras pulverizadas” — a tumba aberta, “onde crianças brincam alegremente” (SMITHSON, 2003, p. 128): a entropia, a desordem, a (ir)reversibilidade contidas naquela confusão de fenômenos que ao viajante se apresentava.

Em um desfecho súbito e sem qualquer exaltação, transparece uma incredulidade no presente, imiscuída, entretanto, da riqueza contida na singularidade dessa experiência estética. Em consonância com as demais cenas e o conjunto dos monumentos descritos, manifesta-se assim uma interrogação sobre o futuro que se coloca para além de Passaic, dos seus limites espaço-temporais. Na experiência smithsoniana, a jornada metropolitana empreendida pelo artista aponta para o estranho, o ilimitado e o incógnito que, ao contrário de um possível imobilismo, não cessa de nos questionar sobre o destino dos homens, de nossas cidades e demais realizações de nossa civilização. Em um subúrbio que repousa diariamente em nosso esquecimento, Smithson reúne preciosidades singulares daquele território localizado nos arredores metropolitanos, confundidas na dispersão de resíduos dos variados processos que ali se desenvolveram e ainda estão presentes. Nos limites e fronteiras da metrópole, ainda que a partir de sua fisionomia árdua, desumana e desoladora, estendem-se outras perspectivas e direções que, tomadas a partir de uma experiência genuinamente estética, reforçam as possibilidades da expressão e apreensão sensíveis do fenômeno metropolitano.

### **3.4. LIMITES E FRONTEIRAS**

Diante do quadro descrito acima, no qual se procurou reunir imagens dos centros e arredores metropolitanos, somam-se algumas descrições realizadas a partir de percursos no interior da metrópole de São Paulo. Não obstante as diferenças entre o contexto estadunidense descrito por Berman (2007) e Smithson (2003), os exercícios empíricos têm o intuito de efetivar a experiência e a representação estética da metrópole pelo próprio pesquisador mediante registros textuais em duas situações específicas e representativas do fenômeno metropolitano. Assim como se observa nos autores anteriormente citados, as imagens reunidas no contato direto com a metrópole de São Paulo recuperam lugares e acontecimentos semelhantes aos exemplos já mencionados, indicando

situações igualmente determinadas pelo desenvolvimento da metrópole e pelo constante refazimento do seu tecido expresso pelos cheios e vazios que fragmentam o espaço da metrópole, instauram desequilíbrios e fornecem renovadas imagens sobre a realidade.

Apesar do estranhamento em relação a diferentes situações que se apresentam no caso paulistano, é possível reconhecer elementos que indicam uma correspondência com as questões acima tratadas, insistindo na possibilidade da experiência sensível da metrópole a partir de determinadas situações específicas do cotidiano metropolitano. Do mesmo modo que Berman (2007) e Smithson (2003) elaboram suas narrativas sobre Nova York e Nova Jersey, os exercícios empíricos em São Paulo igualmente se valem das intenções de um texto poético, de uma descrição que, ao contrário de uma elaboração apenas objetiva ou sistemática, é composta por imagens que, dispostas nos limites da metrópole, procuram evidenciar seu aspecto sensível. Entre os extremos do real e do abstrato, dos percursos efetuados nos arredores da metrópole emergem nítidas expressões e incógnitas impressões que, afirmando um compromisso com o momento presente, descrevem os lugares atravessados pelos fluxos da metrópole.

No primeiro caso, efetiva-se uma singular leitura da fronteira, do limite político-administrativo, entre os municípios de São Paulo e Osasco na sua interseção com a estação de trem Presidente Altino da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). No segundo caso, são descritas as vistas e as imagens capturadas no deslocamento pelo Rodoanel, uma rodovia perimetral ao redor da metrópole de São Paulo que se estende por mais de uma centena de quilômetros em torno do núcleo central metropolitano e atravessa diferentes cidades e situações constitutivas da região metropolitana. Nos dois exercícios empíricos realizados, procurou-se reunir, através de anotações de campo, posteriormente convertidas em um texto consolidado, imagens que descrevem sensivelmente a metrópole não apenas em sua dimensão objetiva, nestes casos em grande parte associada às redes de infraestrutura de transporte (ferrovias, estações de trem e vias expressas), mas também em seus reflexos subjetivos, isto é, a partir das impressões que atingem o habitante metropolitano disposto a acolher

esteticamente a grande cidade. Em comum com os demais autores citados, os textos retomam as possibilidades da expressão estética da metrópole associadas aos acontecimentos, situações e lugares afastados das ideias de um futuro esplendoroso, sintonizados com os fragmentos, as lacunas e os desajustes enquanto feições resultantes e características do fenômeno metropolitano, fortemente expresso nos arredores, subúrbios e limites da metrópole.

\*\*\*

### ***A fronteira no interior da metrópole***

(fron.tei.ra)

s.f.

1. Extremidade de um país ou região do lado onde confina com outro; limite, raia, arraia, estremadura.
2. Limite.
3. Extremo, fim, termo.
4. O conjunto dos pontos-fronteiras de um conjunto; contorno.
5. Limite material; separação entre um sistema e seu exterior.

(FERREIRA, 1986, p. 814)

A preparação do roteiro já antecipava a própria travessia, espécie de enfrentamento prévio que confirmava um interesse. Frente à indeterminação daquele território, da indefinição de suas formas e de seus limites, delimitou-se uma estratégia, um planejamento de ações que garantisse as condições para o registro da experiência — a viagem por uma fronteira. Não se tratava apenas de determinar uma rota para ir de encontro ao objeto, defrontá-lo, colocar-se lado a lado ou adjacente àquele fato extraordinário. Para além de deparar o objeto, seriam necessárias incisões transversais, deslocamentos oblíquos que me posicionassem em seu interior, possibilitando observar o que há naquele local e o que dele se dissemina, emana e propaga. O roteiro visou, portanto, possibilitar um corte, um sulco em profundidade, que não se confundisse com uma simples transposição, um insensível atravessamento, uma rápida e indolor incisão, alheia às diferentes camadas, aos variados planos, aos distintos acontecimentos que ali se sobrepunham e se conflitavam. De um ponto a outro, a observação se localizou

entre os dois extremos estabelecidos e devidamente identificados — limite de município São Paulo-Osasco; limite de município Osasco-São Paulo —, e se concentrou sobre a passarela de acesso à estação Presidente Altino da CPTM. Sobre a linha do trem e o pátio de manutenção, a estrutura de concreto se estende do município de Osasco — onde se localizam o edifício para embarque e desembarque e as catracas de acesso às plataformas da estação — ao município de São Paulo. Desde o início, o caminho elevado configurou um ponto estratégico para observação e transposição daquela fronteira. Definido o percurso, estabelecidos o início e o término do trajeto — as placas indicando os limites municipais — e seu trecho fundamental, somaram-se aos preparativos um caderno de anotações e um aparelho fotográfico: repositórios das nítidas expressões e das incógnitas impressões de uma viagem. Rotas, itinerário, terminais, paradas, estações, linhas de trem e ônibus, todos os termos estariam à disposição para que o destino fosse alcançado. Na fronteira e através da fronteira, sobre sua marcação real e abstrata, nas áreas imediatas de sua influência, de um lado ao outro, transpondo sua demarcação real e abstrata, coube apenas o caminhar.

A partida ocorreu no início da tarde daquele sábado. Ainda desajeitado, testando a melhor maneira de empunhar os instrumentos para registro da expedição solitária, caminhei até a estação de trem. De minha casa à estação, me ocupei das primeiras observações, registrando as impressões iniciais daquele trajeto, exercitando uma espécie de adaptação sensível àquela experiência. A luz que perpassava o céu encoberto, o calor pouco ventilado, a atmosfera insustentável do verão, que se mostrava ainda indeciso nos primeiros dias do ano, inauguraram o conjunto de minhas percepções. Rememorando sensações tão comuns quando adentramos o espaço das calçadas e ruas, lembrei das últimas investidas que realizei nos espaços urbanos, dos ensaios que já haviam sido frequentes e das jornadas que há tempos não realizava. Sob as sombras que se acumulavam no caminho à estação, me protegendo daquela fonte de calor dispersa em tantas camadas de nuvens, gradativamente me despedia de um território conhecido. Longas distâncias e uma caminhada solitária. Asseguro que

pouco mais do que um grupo de trabalhadores, envolvidos com instalações no subsolo — dutos de água clara em meio à argila avermelhada —, me acompanhou durante aqueles momentos iniciais. Sobre calçadas largas e desajustadas, involuntariamente acomodadas sobre as raízes das árvores, caminhava com um olhar baixo, que denunciava o desinteresse por aquilo que me é tão familiar. Não havia ali acidentes que fossem dignos de nota ou registro. “Família vende tudo” e alguns marimbondos que flertavam com um cacho de flores amarelas pendentes. Invisível aos carros que me acompanhavam sempre à esquerda e indiferente àquele cenário de sufocante apatia, alcancei a grande rotatória. A banca de jornal, as agências bancárias, a floricultura, dois supermercados e, finalmente, um último conjunto de árvores frondosas, de folhas espessas e escurecidas assinalavam as últimas referências já desgastadas pelo cotidiano. Recebido pelo ruído das vias expressas, acessei a plataforma da estação Cidade Universitária.

Ali, na descida para aquela plataforma e sobre ela, verifiquei as primeiras expressões e impressões de um novo domínio. Já estivera ali diversas vezes, mas sempre à espera do trem para o outro sentido. Despreocupado com a prolongada espera pelos vagões, caminhei de um extremo a outro da área de embarque e desembarque. Acometido pelas expectativas de um novo território, uma viagem ao desconhecido, o acesso à orla ferroviária representou o primeiro contato com um território apartado, retirado e afastado de seu entorno. Aprisionados entre o acúmulo indecifrável dos veículos e as águas escuras e lúgubres do rio agonizante, os trilhos, a plataforma e o trem encerraram um conjunto que, desde o primeiro instante, assinalou os traços particulares de uma atmosfera singular. Qualquer resíduo de desconfiança, suspeita de que não se conformaria um cenário de interesse às minhas motivações, se desfez. Tive a certeza de que meus esforços e minha disposição em investigar aquela fronteira no interior da metrópole não seriam em vão. No extremo da plataforma, me voltei ao trem, entrei no vagão, me sentei ao lado da janela e registrei o que foi possível durante os minutos que decorreram desde o embarque até o desembarque na estação Presidente Altino.

O anúncio da chegada ao meu destino não se deu apenas pela gravação que sistematicamente comunica aos passageiros a próxima parada. Pouco a pouco,

à medida em que o trem desacelerava e vagarosamente se aproximava da plataforma, reconheci as imagens, sucessivos quadros que, anteriormente, vi apenas nas fotografias de satélite e no modo *street view* dos serviços de pesquisa e visualização disponíveis na web. Recuperei as escassas lembranças de quando, ocasionalmente, transitei pela primeira vez nos arredores do que, naquele momento, representava o objeto máximo de minha atenção. Agora, havia uma vontade do olhar, um esforço meditativo de registrar e sondar as imagens ali acumuladas. Como monumentos, referências daquele território, progressivamente, surgiam e se mostravam ao viajante: o arco da ponte, o rio, as torres da linha de alta tensão, via expressa, habitações precárias, a favela contígua à linha do trem, os incontáveis pilares de uma planta industrial inacabada, torres de armazenamento, a vegetação escura que, ao fundo, tornava mais nítidas aquelas primeiras imagens que rapidamente, em pouco mais de vinte segundos — registrados e cronometrados, se exibiam como se estivesse em um mesmo plano. A saída do vagão livrou-me dos vendedores — já não eram os veículos que, ruidosos, sobrepunham frases desconexas, “lá fora, o preço é um absurdo” — e levou-me de volta ao silêncio da plataforma. Ali me sentei e registrei apressadamente minhas impressões iniciais daquele lugar. A bordo do trem, já havia cruzado a fronteira pela primeira vez. Estava em Osasco. Livremente, deixei que a mão empunhasse a caneta e tomasse nota do que, até aquele momento, havia sido observado. Sabia que, em breve, a partir do momento em que transpusesse as catracas, não seria possível a escrita sincronizada com o caminhar. Não haveria retorno e teria que me entregar às sensações daquela transposição. A vista da plataforma me apresentava um conjunto de diferentes elementos, variadas imagens e diversos fenômenos a cada um deles associados. Ao fundo, blocos e torres. Construídos em um passado recente ou sendo erguidos no presente, os edifícios margeavam os limites da estação e da linha ferroviária. Ao contrário das habitações precárias que se debruçavam sobre o muro que limitava o caminho dos trens, aqueles monumentos apresentavam-se solenes nas proximidades da fronteira. À frente, sucessivos trilhos e trens, incontáveis fileiras metálicas se sucediam e, incisivamente, exibiam a passagem dos tempos, configurando vestígios cronológicos. Perto da plataforma, veículos estáticos e imóveis, em



atividade, aguardavam a próxima partida — 85º novo trem da CPTM. Mais ao longe, antigas composições exibiam cores desbotadas. Retorcidos, dilacerados, desmontados para alimentar reparos constantes, os vagões abandonados sugeriam-me a ideia de espectros que vagavam por aquele território incerto. Ainda na plataforma, observei à distância o ímpeto com que a vegetação consumia aquelas ferragens. Embora não houvesse nenhuma prova da velocidade daquele processo, me espantei com aquele estado em que a carcaça estava transpassada e ferida por troncos, galhos e folhas vigorosos. Era difícil entender como tudo aquilo se aglutinava naquela faixa ao entorno dos trilhos e dos trens.

Subi as escadas em direção à luz do dia. A partir das catracas, saindo da estação uma bifurcação. À esquerda, alguns metros abaixo, o município de Osasco encontra a orla ferroviária e se depara com seus limites. À direita, uma leve curva inclinada e a copa de uma árvore plantada em solo estrangeiro assinalam a última referência em direção a São Paulo, ao fundo, ao verso da cidade de onde parti. Em seguida, por mais de duzentos passos, por quase duas centenas de metros, o caminho elevado se prolongou e conduziu o viajante sobre a aspereza do seu piso. A brutalidade que antes se reduzia às grades, aos muros, aos elementos que cindiam a ferrovia do seu entorno, também se erguia sobre os trilhos e assumia aqui a violência na forma de um parapeito de concreto que, discretamente, emoldurava aquela cena: as ruínas e os fracassos urbanos envolvidos pela vacuidade do local. Um cenário desolador, um território devastado exercia uma atração grave como se, em uma língua estranha, articulasse diferentes sons, ruídos de diferentes vozes. Do alto da passarela, a observação da fronteira conformou uma imagem estática da metrópole. Se, por um lado, cada vista reunia uma série de elementos que demonstravam uma urbanização extensa e com limites indistintos, por outro, todos os objetos dali avistados pareciam paralisados. Talvez pela natureza que propriamente o constitui, o pico do Jaraguá e as montanhas que o envolvem pareciam preservados, salvos daquela indistinta degeneração. Prossegui a caminhada em direção ao território de origem — um retorno que se assemelhava a uma chegada. Cruzei pequenos grupos de transeuntes anônimos que se lançavam, em sentido contrário, àquela travessia inversa. Já no extremo da

passarela, um último olhar, fui interrompido e sucedeu a abrupta suspensão daquele estado meditativo. Gritos hostis e agressivos interpelavam sobre meus registros e pensamentos. Entre questionamentos agressivos e ameaças, sucedeu-se uma saída forçada. Não havia mais o que ver — ou, talvez, refletindo os acontecimentos vivenciados, não havia para aqueles outros olhos o que reter daquela realidade, daquele acidente, daquele território intervalar e vacilante. Os valiosos vestígios para uma história das fronteiras metropolitanas eram preciosidades que permaneceriam apenas registradas em minhas fotografias, observações e reflexões. As intimidações se sucediam. A quem deveria interessar essa narrativa?

Desci o conjunto de rampas e toquei o solo natal em um pouso forçado. A terra batida entre os escombros de um acesso que poderia se declarar metropolitano na fronteira entre São Paulo e Osasco. A grama malcuidada, sacos plásticos dispersos, enroscados nas hastes dos tênues ramos flexíveis. Não havia mais disposição para ver. Os últimos gritos, já distantes, ainda se perpetuavam e reverberavam em mim, confundindo a própria realidade: ruídos imemoriais de um passado recente. A alguns metros da fronteira, a vida pulsava novamente. Nenhum encanto, a travessia havia sido concluída.

Passos apressados, não quis permanecer naquele território fronteiro. Entrei no ônibus, linha 8038-10 Lapa. Sentei-me ao lado da janela e logo saquei o caderno de anotações. Parti e iniciei o regresso. A pintura do ônibus não deixava dúvidas de que lado da fronteira me encontrava. Tomei nota de algumas das imagens que avistei do alto da passarela. A montanha ao fundo, o tecido urbano manifesto em variadas séries e diferentes conjuntos, vestígios acumulados de diferentes épocas, planejados e embaralhados. Toda uma área segmentada pela indefinição de um limite que, embora rigorosamente traçado em documentos administrativos e burocráticos, manifestava-se de modo incompleto e alheio ao ordenamento ali presente. A impossibilidade de ir além, territórios que permaneceriam afastados, incognoscíveis nas profundezas da metrópole. Essa impressão residual, das imagens do que sobra e precipita sobre o fundo escuro da cidade sem forma, insistentemente me acompanhou durante o retorno. Por um

lado, me incomodava a interrupção da jornada — havia mesmo uma ameaça? Por outro lado, sentia-me plenamente impactado pela experiência. Afastado de qualquer indício de indiferença, era como se verificasse, em um contato direto, a riqueza daquela realidade expressa na própria superfície. Prosseguindo o deslocamento, o ônibus conduzia-me por novos territórios, não obstante suas feições mais familiares e menos incertas. Um conjunto de curvas e contornos fortuitos me aproximava do fim do roteiro. Subitamente, em perspectiva ampliada — me lembrei da nítida vista de uma baía que tranquilamente repousa aos pés de um promontório — avistei a chegada. Saltei do ônibus e caminhei até o parque. Últimos metros de uma caminhada confinada, encerrada entre um gradil e uma via expressa. Setor de lacração e vistoria, transpus o estacionamento, o asfalto escuro e aquecido pela atmosfera ainda quente e abafada. Uma cobertura metálica, que recepcionava os carros durante os outros dias da semana, abrigava agora um grupo de imigrantes. Não soube precisar o país de origem, mas, sim, riam e se divertiam. Aos meus olhos, tive a impressão de que não eram recém-chegados. Por um instante, um tênue pensamento — um brilho momentâneo — me ocupou: na viagem que empreenderam até ali, o que teriam visto, o que teriam testemunhado? Sobreviventes de uma jornada possivelmente árdua, difícil, exasperante. Na sombra de uma árvore, imóvel e estático diante de uma multidão em movimento — toda inquietação que comporta um parque em uma tarde de sábado —, questionei-me sobre o sentido daquela expedição. Para onde havia sido levado? Para qual direção aquela experiência apontou? Imagens que ressurgem e reavivam no momento em que redijo estas linhas.



Figura 6 - Fronteira São Paulo – Osasco / Osasco – São Paulo

Fonte: Arquivo Pessoal

\*\*\*

### ***A viagem no interior da metrópole***

O percurso duraria menos de duas horas. Ao contrário de outras investidas, jornadas em que não antecipamos com precisão o tempo de sua duração, aquela viagem se estenderia por uma duração e extensão conhecidas — 1 hora e 26 minutos e 127 quilômetros, se confirmadas as condições de tráfego da rodovia. Definidos, respectivamente, pelos entroncamentos do Rodoanel com a Rodovia dos Bandeirantes e a Rodovia Presidente Dutra, o princípio e o final do trajeto foram estabelecidos nas conexões com essas duas estradas, compreendidas aqui enquanto entrada e saída no circuito estabelecido.

Se o tempo e distância eram determinados, o ato de se deslocar pela extensão construída do Rodoanel era incógnito. Desde o início, o percurso se apresentou como uma curiosidade, um desejo de ver, de sentir a experiência, a

dimensão e o alcance de uma volta por dentro e ao redor da metrópole. Embora ainda restem alguns quilômetros para o completo enclausuramento da via — o avassalador trabalho das máquinas que insistem em revolver o tecido exposto da terra —, a vontade era empreender uma espécie de circum-navegação metropolitana. Mesmo que não se trate de um percurso necessariamente periférico — o Rodoanel se distribui em torno de uma grande área central na Região Metropolitana de São Paulo —, o intuito era inaugurar um ponto de vista pessoalmente inédito da metrópole atravessada pela estrutura circular. Sem paradas, sem retorno, na continuidade e sequência do deslocamento motorizado ininterrupto: o que se apresentaria aos olhos, à sensibilidade e às reflexões?

Início de tarde de um domingo. Inverno ensolarado, temperatura amena e atmosfera seca. Abastecido o veículo, carreguei-o com provisões suficientes para centenas de quilômetros, reunindo no interior do automóvel um bloco de notas, uma câmera fotográfica, água e castanhas. Sentado à direita, na condição de passageiro-observador, fui tomado pelas primeiras impressões da jornada. Diferentemente de outras oportunidades, em que me lancei à experiência e observação atenta da cidade, me senti seguro e confortável. Era como se o automóvel oferecesse outro modo de contato com a realidade construída e em construção da metrópole. Um encontro em que não seria exigido um embate direto, um conflito intenso e corpóreo com um território marginalizado e afastado dos padrões de urbanização bem-sucedidos. Desde o princípio, ao contrário de sugerir dificuldades e oposições, a experiência em que me lançava suscitava uma suspensão dos abalos e perturbações aos quais se expõe o pedestre, o andarilho, em seu contato sempre próximo e árduo com a realidade — os passos que premem a superfície do mundo.

Até a entrada para o Rodoanel, o entroncamento com a Rodovia dos Bandeirantes, foram percorridos 19 quilômetros em aproximados 26 minutos. No percurso até o início da jornada, foram retomadas algumas reflexões frequentes. Voltaram-se as atenções para as grandes estruturas de transporte, traduzidas na forma das avenidas expressas e dos viadutos que, ao serpentejar pelo território metropolitano, conformam símbolos e gestos sólidos, pesados e impenetráveis —

solidificados pela mistura da pedra, do asfalto, do concreto e do aço. Partindo da zona oeste do município de São Paulo, foram poucos minutos sobre a crista da montanha. Em velocidade constante, o percurso era fluido e suave, e a chegada às margens do rio Pinheiros foi antecipada de uma pronunciada elevação, uma espécie de suspense ensejado pelo viaduto de acesso às Marginais. Primeiro, o soerguimento da pista, em seguida, a descida em curva que apontou o veículo na direção da via expressa devidamente sinalizada: “Saída – Bandeirantes – Rodoanel”. Outro viaduto, outra curva descendente, e a verticalidade do monumento assinalou a entrada na rodovia. Juntamente com as antenas que repousam sobre o pedestal rochoso do Jaraguá, a escultura — o monumento comemorativo da Rodovia dos Bandeirantes — transformou-se em um marco de um projeto futuro, um desejo pelas incertezas das distâncias que as viagens frequentemente nos sugerem. Sob o sol, já levemente inclinado, da rodovia não se via traços da cidade ou da metrópole, rapidamente convertidos em um conjunto de estruturas horizontais e verticais que compunham as referências durante o deslocamento. Viadutos e pistas elevadas, o Jaraguá, as antenas, linhas de alta tensão e algumas placas de sinalização: “Término – Trecho Urbano”, “23°27’ – Aqui passa o Trópico de Capricórnio”. Algumas dezenas de metros adiante, a saída à direita, uma longa curva, e adentrei no Rodoanel.

De imediato, o início do percurso foi marcado por certa inquietação, motivada pela nova realidade que se apresentava. Nunca tinha estado naquele local. Dois conjuntos de três pistas afastadas por um pronunciado canteiro central conferiam segurança e conforto ao percurso. De imediato, os poucos carros na pista remetiam à tarde de um domingo. Nos dias de semana, as impressões seriam outras. O sol, cada vez mais inclinado, conferiu uma luz amarela à vegetação e à montanha que, agora, à esquerda se localizava. Da rodovia que margeava a base da montanha, o Jaraguá estava mais próximo, embora permanecesse afastado. As rochas rompiam a superfície do solo e apresentavam ao observador um quadro estático da natureza em constante transformação. Como se estivessem em um lento movimento de queda, os blocos de pedra exibiam uma feição cinza chumbo, escarificada e ranhurada que, em variados formatos e tamanhos, mesmo àquela

distância, eram percebidos pelo passageiro-observador. Por toda a encosta, entremeavam, em meio à vegetação, outras pedras menores, grãos minerais depreendidos de blocos maiores, que enfeitavam a montanha e estabeleciam uma gradação entre superfícies rochosas e outras em que predominava ora a vegetação rasteira ora as copas das árvores. Àquela altura, ainda no início do trajeto, o renovado e inédito ponto de vista do Jaraguá inaugurou uma série de diferentes imagens e visões de fenômenos tradicionalmente observados de um mesmo ângulo, de uma mesma direção. As imagens que remontam ao verso, ao lado oposto, à face oculta de um acontecimento, encontraram, a partir daquele momento inicial, abrigo no imaginário do viajante na aurora daquela jornada em que o destino, a chegada, pouco importava.

Da atmosfera clara e brilhante daquele fim de tarde, mergulhei no interior do primeiro túnel. O brilho do sol fragmentou-se em um grande número de luzes brancas e pontuais fixadas no teto da via subterrânea. Rapidamente, transporte-me a uma atmosfera noturna em que as luzes, dotadas de um artificialismo opaco, em nada sugeriam o encanto de um céu estrelado. Distintamente da escuridão noturna que inspira e comove — a vista de um céu estrelado —, os holofotes aplanavam qualquer ideia de profundidade, permitindo, ainda, entrever o concreto umedecido que recobria as paredes internas do túnel e enclausurava os viajantes. Sob toneladas de rocha, remontei às imagens do deslocamento através das cidades e da metrópole, cujas vias — incluindo o asfalto, as guias, *guard-rails* e contenções, adquirem a palidez do sódio vaporizado, e assinalam o afastamento incontornável da luz tênue e aveludada da lua, que, alhures, envolve o mundo em uma coloração sutilmente azulada e tranquila. Após a saída do primeiro túnel, não tardou a entrada em outro trecho subterrâneo. Menos extenso que o primeiro, reforçou as investidas vitoriosas do homem na superação dos desafios impostos pelo meio natural. As montanhas, os vales, as rochas e os rios eram perpassados sem traços de reverência à natureza original, cujos traços e lembranças apenas à margem do percurso se localizavam. Ao contrário, nos limites das pistas, o fenômeno experimentado sugeria uma realidade construída e artificial.

Passados os dois primeiros túneis, o Rodoanel adentrou um território de ocupação mais densa. Blocos retangulares de indústrias e galpões se posicionavam à beira da rodovia, se destacando, por sua aparência precisa, das dezenas de casas que se acumulavam em uma organicidade espontânea e compunham um mosaico colorido entre variados tons de cinza e vermelho. Estrategicamente posicionadas ao redor dos entroncamentos viários, as plantas industriais afirmavam um compromisso com a exatidão das distâncias e do tempo, como se estivesse em sintonia com a circulação ininterrupta de mercadorias proposta pelas conexões rodoviárias e pela via sobre a qual circulava — “Castelo Branco – 500m”, indicavam com nitidez as letras brancas sobre o fundo azul da placa. Contrariando uma postura rígida e inflexível diante do mundo, as habitações, em número cada vez maior, se acumulavam indistintamente sobre o relevo, e representavam indícios da vida cotidiana, traços de humanidade, que resistem ao modo como se desenvolvem as cidades e a metrópole — a vida que deve seguir mesmo em face das dificuldades que contra ela se apresentam. Esses variados pontos de incansável resistência ofereceram e insistiram na reflexão sobre o contraste definido pela oposição entre realidades distantes e próximas ao homem. De um lado, as pistas expressas, as indústrias, as antenas, as redes de alta tensão e demais estruturas, que impiedosamente se fixam sobre o território, conotavam certa inumanidade à qual me refiro. De outro lado, as casas, os modestos estabelecimentos comerciais, os pequenos templos consagrados ao culto religioso emprestavam um traço humano àquele cenário, evocando compaixão e afeto pautados sobre a singeleza de formas, cores e atividades que ali se praticavam. Através da via expressa que, progressivamente, avançava sobre um território cada vez mais ocupado, outras tipologias urbanas foram registradas. Condomínios residenciais horizontais, escondidos por detrás de singulares barreiras sônicas; conjuntos habitacionais de diferentes épocas, traduzidas nas formas e no desgaste impregnado nas fachadas dos prédios; parques públicos que se estendiam até os limites da via — são alguns exemplos dos variados objetos que se aglutinavam nas áreas lindeiras do Rodoanel, um corte transversal no presente que, em um só golpe, revela o conjunto das diferentes realizações constitutivas da metrópole ao longo do tempo.



Em um trecho caracterizado pela urbanização intensa, as ideias relativas ao verso, ao fundo, àquilo que subjaz a um determinado fenômeno, retornaram às impressões do observador. Sugeridas no início do percurso ao avistar o pico do Jaraguá sob um ângulo até então inédito, agora era a própria metrópole e, notadamente, seu processo de constituição que era revelado a partir da visão de uma de suas faces ocultas. Encobertas aos olhos daquele que habita e transita nas suas áreas centrais, nítidas e brilhantes, as imagens dos municípios atravessados pelo Rodoanel e dos processos reconhecidamente metropolitanos que ali podiam ser observados traziam ao passageiro-observador a impressão de estar situado em um estado-limite. Isto é, em um território no qual a metrópole, na iminência de seu contínuo espraiamento, se expressa com decisiva contundência. Precisamente, o crescente acúmulo de situações, intensificadas no trecho que compreende os municípios de Barueri, Carapicuíba e Osasco, trazia à tona os elementos que, embora sustentem ideias, definições e características da Região Metropolitana de São Paulo, não se mostram visíveis a partir da vivência de suas áreas mais prósperas e exitosas. A partir das justaposições e sobreposições de variados acontecimentos de diferentes magnitudes, conformava-se a impressão de estar defronte às provas materiais do fenômeno metropolitano, que se afirmava diante das múltiplas transformações impostas ao território que da via expressa era observado. Envolto por tais pensamentos, as imagens pareciam orbitar em torno de uma só ideia e apontar para um único processo, apesar dos detalhes e particularidades contidos em cada cena. Já não havia dezenas, mas centenas de milhares de pessoas que habitavam as áreas no entorno do Rodoanel. A velocidade empreendida no trajeto e os pontos de observação proporcionados pela via não ofereciam a percepção de demais elementos igualmente típicos das metrópoles. As fronteiras municipais, as linhas de trem, as demais rodovias que transpassavam o Rodoanel eram sucessivamente sobrepostas na rapidez do deslocamento, sendo percebidas e registradas apenas através de indicações das placas que à beira da via informavam sobre suas presenças. Apesar de ignorados, os limites administrativos e as demais estruturas de transporte pareciam, naquele momento, não ser decisivos à percepção da metrópole. Tudo se passava como se a proximidade de outros objetos e acontecimentos bastasse para demonstrar e

intensificar o fenômeno de avanço e adensamento da urbanização. Até mesmo os referenciais de natureza que caracterizam o sítio sobre o qual se desenvolveu a metrópole eram transpostos sem reverências ou admiração. Ao contrário do Jaraguá, acima mencionado, a passagem sobre o rio Tietê não assinalou um ponto de interesse no percurso. O rio, percebido como um canal de água escura e betuminosa envolto por duas estreitas faixas de vegetação arbórea. Transitando na altura da copa das árvores, o Tietê era visto como espremido pela grande movimentação de terra e areia à esquerda de seu curso. A área ocupada pela Lagoa de Carapicuíba, uma significativa extensão de solo revolvido, assumiu o protagonismo de minhas observações. Não tomada enquanto uma referência de natureza original, o imenso vazio assemelhava-se a um extenso terraplano que, ao afastar e enquadrar a continuidade da metrópole, reforçava o espraiamento da urbanização naquela porção do território, cujos limites perdiam-se na vista de suaves e alongadas elevações igualmente ocupadas.

O prolongamento dessas impressões estendeu-se por grande parte do trajeto pelo município de Osasco até as proximidades com a rodovia Raposo Tavares, perfazendo quase que a totalidade do trecho oeste do Rodoanel. Apesar do tráfego intenso, aos poucos os prolongamentos da mancha urbana deixaram de ser percebidos e a natureza voltou a compor grande parte do cenário avistado. Expressa em significativas manchas de vegetação, as árvores mostravam-se cada vez mais presentes, entremeadas com alguns conjuntos de habitações que se lançavam sobre as encostas íngremes. Na medida em que se deslocava aos municípios de Cotia e Embu das Artes, a via, em uma curva constante, mudava seu rumo e apontava, agora, para a direção sul. Ainda que não dispusesse de nenhum instrumento de orientação, as impressões sobre o sentido do trajeto formaram-se a partir das referências construídas — cidades, estradas e placas — e das alterações percebidas no ambiente através do qual me deslocava. Além da vegetação, salpicada de variados pontos prateados, instalou-se um frescor úmido e uma atmosfera levemente cristalina. Na saída do terceiro túnel, um novo entroncamento viário. A sobreposição da rodovia Régis Bittencourt não apenas assinalou a definitiva entrada no quadrante sul do Rodoanel, mas também trouxe

consigo renovados sentimentos e sentidos. Não obstante os textos reduzidos e fragmentados — em uma das placas de orientação, apenas constava “Saída 29 – R. Bittencourt / Embu das Artes / Curitiba” —, os sinais de trânsito, as palavras e toda atmosfera sugeriam uma série ininterrupta de imagens e memórias. Quanto aos sentimentos e ao quadro que se conformava, o desejo pela viagem, pela conquista do território, pelo avanço sobre as fronteiras das cidades, dos estados e do país adquiria correspondência e contornos, ainda que imprecisos, nos objetos defrontados, infundindo uma série de imagens associadas ao vínculo sensível do homem com o território, espécie de motriz que confere movimento, impulso às descobertas. Nessa perspectiva, a estrada representava um meio, um dispositivo através do qual essa intenção pudesse se concretizar. Apesar dos diversos modos de exploração e investigação do território, a estrada, bem como todo o conjunto de elementos que a compõem — a pista, as pontes, os túneis, as faixas de sinalização, as contenções de segurança —, eram tomados como o instrumento eleito à exploração e ao contato com variadas regiões, mesmo que distantes daquele local. A passagem, a abertura desse caminho construído pela vontade humana, incluindo sua geometria, seus materiais e suas cores, atribuía outros acentos à viagem, outros significados e impressões que se acumulavam no pensamento e na sensibilidade do viajante. As paisagens do sul, o frescor e a chuva fina das serras, a atmosfera quente, úmida e pesada dos vales, a aspereza e a esterilidade do planalto desgastado estavam indissociados daqueles objetos inertes e imóveis que, curiosamente e despropositadamente, estabeleciam uma particular relação entre o viajante e o território. Quanto às memórias, tais representações encontravam correspondência nas lembranças de outras tantas jornadas que por ali passaram e a partir dali se prolongaram. As viagens da infância e da juventude ofereciam, ainda hoje, impressões indeléveis dos territórios do sul. A expectativa da partida, os encantamentos e os perigos do percurso, a realização da chegada. A estrada conduz o viajante e inspira toda sorte de reflexões. Sob o azul do céu, preenchido por nuvens brancas e fartas, a mata frondosa e impenetrável é atravessada, seccionada, pelo ímpeto do homem, sua engenhosidade e sua tragédia. Por um lado, a autopista revela a audácia e a astúcia contidas no projeto e na efetivação das ideias sobre o território planejado. Por outro, as estradas,

contrariamente, assinalam o esvaziamento da vida e a aniquilação de um futuro próspero. O mal estado de conservação denota abandono, abdicação e renúncia ao próprio entusiasmo que motiva as realizações humanas. A corrosão que consome as obras e os materiais trabalhados pelo homem. O fluxo incessante de caminhões, dessas máquinas empoeiradas, desgastadas e consumidas pelo tempo, pelo sem-fim das cargas, pela abrasão do asfalto quente e áspero. Nas laterais das pistas, detritos de borracha se acumulam em meio ao vidro e ao metal. Traços fúnebres de um futuro desamparado.

Prosseguindo o percurso no Rodoanel, a via conduzia-me ao sul da Região Metropolitana de São Paulo. As alterações na atmosfera e na vegetação foram caracterizadas, entre outros acontecimentos, pelo aumento da presença da água, pelo solo encharcado e pelos alagados, indícios que informavam e confirmavam a mudança dos domínios em que me encontrava. Um renovado quadro consolidou-se durante o trecho. O rio Embu-Mirim ladeava a pista e, embora não fosse possível avistar sua superfície, o acúmulo de árvores maiores, destacadas do capim mais baixo, sugeria a localização de seu curso. “APM – Área de Proteção aos Mananciais” dizia a placa de sinalização. As pistas haviam se separado. O outro sentido da via perdia-se do lado de lá da várzea e não seria percebido não fossem os cortes e os taludes nas encostas. O afastamento da urbanização, a ausência de moradias ou indústrias à margem da rodovia, a inesgotabilidade da rodovia em uma única direção e as placas de sinalização — códigos internacionais de direção — inspiravam a suspensão do tempo e do lugar, a interrupção da vida cotidiana. O percurso e o deslocamento conduziam a uma espécie de estado meditativo, uma modalidade de afastamento das dimensões temporais e espaciais, produzido pelo efeito terapêutico daquele deslocamento. Impressões que, naquelas circunstâncias, sugeriam um prolongamento, um indefinido alargamento do momento presente. Os raros vestígios de humanidade se limitaram ao aviso “proibido pescar” e a um grupo de crianças que, expostas ao brilho do entardecer, brincava no alto de um talude na margem da rodovia. Sobre o canteiro central, o voo tranquilo e solitário de uma ave confirmava as impressões dessa atmosfera tranquila — resquícius de uma natureza original. Impactado pela vacuidade do

percurso, acompanhava com o olhar o cume das torres de energia que sobrepassavam a rodovia e as fendas rochosas, contenções em pedra das encostas, por onde a estrada passava. A água, em constante presença, ocupava áreas cada vez maiores e, mais frequentemente, se aproximava da rodovia. Onde não havia água, novamente a vegetação evidenciava sua presença. No céu, as nuvens acumulavam-se e já exibiam uma feição acinzentada, dissuadidas, porém, do intento de promover chuvas ou trovoadas.

Neste cenário, pela primeira vez, desvendou-se a represa de Guarapiranga e sua superfície líquida. À medida que me deslocava ao extremo meridional do percurso, a monotonia e a solidão se tornavam mais presentes e, de modo contundente, impregnavam o espaço, o tempo e os objetos ali presentes. Por mais 21 quilômetros, estaria sob domínio da “Área de Proteção Ambiental”, conforme indicação. Avistando a marcante presença da vegetação, bem como as extensas superfícies de água que se evidenciavam nas brechas entre os aclives e declives do relevo, as ideias em torno da metrópole, do território e da infraestrutura passaram a habitar meus pensamentos. Por um lado, era inegável e manifesta a presença da natureza; por outro, era cada vez mais nítido que os elementos naturais ali dispostos compunham uma rede de sustentação à própria metrópole e aos processos que a constituem e a definem. Uma natureza transformada, moldada pelo esforço ambicioso do homem, cujos traços sugeriam impressões contrastantes: ora indicavam uma relação harmoniosa e tranquila, ora sugeriam os conflitos e os contrastes que caracterizam a aniquilação da vida natural em benefício do desenvolvimento e do progresso. O magnetismo, a atração que aquela porção de território exercia, estava pleno de visões sublimes, situadas entre os polos da natureza e da tecnologia. Próximo de mais uma mudança na direção do rumo — de sul passaria ao sentido leste —, me apeguei às imagens do planalto e do litoral. Mais precisamente, a Serra do Mar e o oceano Atlântico, na incomensurabilidade de suas dimensões materiais, evocaram um conjunto de lembranças aéreas, desprovidas de gravidade e profundidade. As imagens de sobrevoo não apenas revelam as particularidades do litoral, incluindo o abrupto encontro da montanha e do mar, mas também informam a respeito do sítio sobre

o qual se espraia a metrópole e seus mananciais, que, naquele momento, eram os atuais objetos de contemplação.

Mais alguns quilômetros adiante, efetivei uma nova mudança de rumo, me deslocando, predominantemente, ao leste. A alteração na rota foi percebida pela passagem sob um monumento — espécie de pórtico desprovido de qualquer encantamento — e por debaixo das rodovias que conectam a cidade de São Paulo ao porto de Santos. Antes que aferisse a minha renovada posição, a despedida do trecho sul foi marcada pela sobreposição da represa Billings. Diferentemente da vista para a Guarapiranga, as pontes sobre a Billings ofereciam um panorama amplo, um horizonte aberto que se estendia por toda a largura do enquadramento. Agora, o lago não se mostrava apenas entremeado entre o relevo ondulado ou por detrás de uma fina cortina de árvores como outrora, mas se oferecia plenamente à visão do observador. Tal sentimento de abertura sugeriu certa amplitude no raio visual, como se, no exercício do olhar, fosse possível abarcar uma extensão ainda mais larga e profunda. Das pontes que flutuavam sobre as águas, o cenário exibia poucos elementos. Apenas um conjunto formado pela pista e pela mureta de contenção, pela água da represa, pelas árvores ao fundo, pelo céu. As cores e as tonalidades também pouco variavam e se apresentavam bem-definidas, situando-se entre o azul claro do céu e o verde escuro da mata. A superfície da água, por sua vez, parecia combinar e satisfazer os dois matizes, equilibrando cores e tonalidades. A ação do vento, que levemente soprava em uma única direção, perturbava a lâmina d'água e mantinha a superfície suavemente ondulante e irrequieta. O corpo principal da represa era realmente imenso. Mesmo que já o tivesse observado a partir de outras localidades, a vista do grande lago impressionava. A ponte não era alta e não causava vertigem ou sensação de uma queda. Ao contrário, era relativamente baixa e longa, dotada de tamanha extensão capaz de reforçar e ampliar as dimensões horizontais daquele cenário situado nos limites entre os municípios de São Paulo e São Bernardo do Campo. A ponte e a vista do corpo principal da represa Billings foram as últimas lembranças daquele território aquoso. Por mais que a água estivesse sempre próxima, dali em diante me despediria das águas e me colocaria na direção do encontro de outras

referências geográficas. Tinha a sensação de que o oceano Atlântico não mais à direita se localizava.

Permaneci nas faixas que me garantiriam continuar no Rodoanel. “Ayrton Senna / Dutra / Rio de Janeiro – Anchieta / S. N. do Campo / Mauá – faixas 1, 2 e 3 / Imigrantes / Litoral / São Paulo – faixa 4”. O sentido leste e as indicações das rodovias que levam ao Rio de Janeiro me trouxeram um sentimento familiar, uma antecipação da chegada e do termo do percurso, conferindo certa proximidade e intimidade com o território, ainda distante de alcançar o acesso à rodovia Presidente Dutra, esta sim frequentemente percorrida. Embora a água não se mostrasse mais aos olhos do viajante, o relevo voltou a apresentar um grande número de reentrâncias, e a vegetação, por vezes, apresentava estar adaptada ao solo úmido e encharcado. Muito provavelmente, outro cenário se mostraria na época de chuvas e de cheia dos rios e dos reservatórios. O entroncamento com a Rodovia dos Imigrantes foi marcado pela presença de diversas estruturas de transporte. Pistas, alças de acesso, alguns viadutos, esparramados sobre uma porção de terreno extensa e relativamente plana, informavam sobre a importância da via e pontuaram a partida definitiva ao trecho leste do Rodoanel. Após superar o acesso à rodovia Anchieta, perpassado sem importância ou destaque, os pontos de referência à água e à represa tornaram-se escassos e, a partir dali, passaram a ser somente lembranças de um passado próximo — sentimento tão comum quando, da estrada, avistamos pessoas, casas, cidades ou referências pontuais que marcam o caminho. A sensação de um encontro que nunca mais se repetirá.

A partir daquele momento, as imagens relativas ao verso da metrópole, que já haviam sido presentes em outros momentos da jornada, voltaram a me ocupar. Diferentemente da situação anterior, a face oculta e invisível das cidades e da região metropolitana se apresentava mais discreta e silenciosa, ainda mais resguardada e abrigada. Escondidos entre as curvas e os vales das montanhas, nos lugares longínquos e afastados das áreas centrais, apenas alguns conjuntos de moradias surgiam à vista do observador. As indústrias e os galpões logísticos, bem como demais estruturas associadas à dinâmica metropolitana, não se faziam mais

presentes, embora fosse possível intuir sobre seus efeitos naquela porção aparentemente afastada e apartada das áreas mais centrais da metrópole. Os viadutos, as pontes, as alças de acesso e demais modos de sobreposição e articulação viária eram cada vez mais rarefeitos e, quando presentes, não despertavam a atenção do viajante, como no passado recentemente vivenciado. Ao contrário, nos diminutos exemplos avistados, tais objetos suscitavam a solidão de lugares ermos e isolados. O próprio percurso, que já somava mais de uma hora de deslocamento contínuo e ininterrupto, estava envolto por uma monotonia, padecendo da falta de situações diversas ou acontecimentos variados que pudessem recobrar o entusiasmo das descobertas e das novidades. Apesar do ineditismo de sentimentos e reflexões acerca da própria jornada pelo Rodoanel, o que já constituía um fato novo em si mesmo, o trajeto mergulhava numa dimensão esquecida e longínqua adornada pela atmosfera serrana que envolvia a natureza e as obras humanas. Sentimento comumente experimentado nas muitas vezes que cruzei o Parque Estadual da Serra do Mar, todo aquele cenário parecia contaminado pelo abandono e desprezo. Nem mesmo a pungência do próprio Rodoanel, um corte aguçado e profundo nas bordas do planalto, escapava incólume das brumas que, vindas do oceano, impregnavam todo o ambiente. Mesmo em uma tarde de céu claro, as localidades pelas quais transitava — São Bernardo do Campo, Santo André, Ribeirão Pires, e as proximidades de Mauá — sugeriam imagens que misturavam, aos cenários industriais apocalípticos, a grandeza da natureza resistente e implacável contra a completa aniquilação da vida. Nessa perspectiva, a solidão resistente e inquieta evocada pela Serra do Mar, pela mata fechada, pelo nevoeiro, pela umidade, pelo murmúrio das águas, sob o olhar vigilante dos pássaros de quem só se ouve distantes estalidos, pareciam oferecer um saldo positivo, precisamente associado às dificuldades impostas ao sucesso das conquistas humanas, ao progresso e à expansão irresponsável e melancólica das cidades. A passagem sob a linha férrea, a ligação que conecta a cidade de São Paulo, perpassa o ABC e alcança Rio Grande da Serra, nas proximidades do distrito de Paranapiacaba, reforçou essa confusão de sentimentos que opunham a grandiosidade dos feitos humanos e a opulência da natureza à medida que me deslocava pelo território. Além disso, novamente,



trouxe à tona a vida cotidiana — quem eram aqueles que diariamente viajavam com o trem? Quem eram aqueles que deambulavam sem destino, sem futuro aos confins da metrópole esquecida? Nos limites com a floresta espessa e implacável, a vida humana ainda resistia e encontrava um lugar para sua morada e existência. À beira da rodovia, a vista de uma pedreira, de uma montanha talhada, e o mergulho no quarto túnel da travessia. Ainda em Ribeirão Pires, mais alguns quilômetros sem referências e inspirações.

A chegada ao município de Suzano trouxe consigo renovados sentimentos. O afastamento em relação aos limites do planalto e a definição da direção leste fizeram com que uma renovada atmosfera se fixasse no último trecho do percurso. Sabia que, dali por diante, apenas dois entroncamentos viários me separavam do fim da jornada e da visão do término da rodovia — fato que, logo de início, reunia grandes expectativas. Vencida a região mais ondulada, de relevo mais montanhoso, uma subida suave, uma leve curva à direita. Não havia mais um canteiro central, mas apenas espaço para uma sequência incontável de postes para iluminação da via, os quais, mesmo sem luminárias, atribuíam àquele trecho certa particularidade. Finda a curva, encerrado o conjunto dos totens metálicos, a rodovia passou a margear uma variedade de fenômenos. Naquele território plano, onde o sol iluminava uma extensão cada vez maior, mais aberta, mais horizontal, diferentes eventos passaram a ser observados. Propriedades agrícolas, com suas linhas bem-definidas de verduras e hortaliças, exibiam o frescor de renovados acontecimentos, assim como suscitavam o desvendar de novas realidades, descobertas pela via que cindia aquele conjunto de fatos acumulados e entranhados na terra ao longo do tempo. Após o deslocamento em nível do solo, o Rodoanel ergueu-se e, por alguns quilômetros, deslizei na altura da copa das árvores. Toda sorte de habitações, outras propriedades agrícolas, conjuntos habitacionais, edifícios, torres, chaminés e uma tênue fumaça que, ao longe, confundia-se com as nuvens sorridentes daquele fim de tarde. Era como se a ausência das montanhas e dos morros, que há pouco obstruíam a vista da metrópole, escancarasse um incontável número de acontecimentos vividos no mesmo plano, na mesma cota daquela planície extenuada. Os pilares, que

soerguiam a via e o ânimo do viajante, colocavam-me em uma posição privilegiada para observar todos aqueles fenômenos acumulados em sucessão até a tênue silhueta da Serra da Cantareira. Após a passagem sobre a linha férrea que lançava o olhar e a curiosidade do viajante ainda mais a leste, as atenções voltaram-se à várzea, aos meandros, aos córregos e alagados, e, finalmente, ao rio Tietê. A planície inundável, indubitavelmente úmida e encharcada, era larga, extensa, partida por uma série de canais naturais e escavações artificiais preenchidos por uma água escura, calma e pesada que, mesmo à distância, já se mostrava contaminada. Perfazendo a divisa dos municípios de Poá, Suzano e Itaquaquecetuba, o impacto do trecho apoiava-se sobre as imagens de degradação e resistência da natureza. Cada vez mais espriados, espalhados em diferentes direções, aos acontecimentos observados somava-se o incontável número de habitantes da metrópole.

Após a passagem pela rodovia Ayrton Senna, apenas alguns quilômetros restavam para o fim do percurso. Apesar do relevo ainda plano, deixavam-se para trás as referências da várzea e os acontecimentos ali observados. A rodovia Presidente Dutra se aproximava e, com ela, o término da jornada tornava-se o objeto de interesse. Naquele momento, não se tinha mais expectativas de novos acontecimentos. O fim da rodovia correspondia aos interesses do observador, que, antevendo o encontro com as obras em andamento — o prolongamento do Rodoanel —, imaginava como seria o desfecho, o último ato daquela jornada. Refletindo sobre o fim do percurso e antevendo cenários, em uma espécie de prognóstico imagético, um derradeiro monumento se mostrou ao observador. Uma ponte, um pequeno túnel, sob o qual o Rodoanel venceria seu último obstáculo. De aparência sólida, a estrutura volumosa exibia uma feição inacabada, ainda carente de acabamento, adornada por uma série de ondulações tubulares em concreto. Naquela curiosa ponte — ou túnel, do ponto de vista do viajante — misturavam-se imagens do passado e do futuro, realizações e projetos arruinados. Sobre ela, equilibravam-se alguns postes, levemente desalinhados, interligando os fios de energia. Os aviões no céu indicavam a proximidade com o Aeroporto Internacional de Guarulhos. Lembrei-me das incontáveis viagens de retorno a São

Paulo, nas quais a vista noturna da metrópole era marcada pelas luzes da cidade e dos aviões que alternavam pousos e decolagens. A envergadura das aeronaves demonstrava a robustez exigida para as audaciosas travessias intercontinentais. Para onde voavam naquele fim de tarde?

Passados poucos metros e alguns segundos, os primeiros guindastes despontaram no horizonte. Ali estava o fim da rodovia. Por detrás daquelas estruturas metálicas, tensionadas por cabos de aço, as sucessivas cadeias de montanhas da Serra da Cantareira mostravam-se nítidas, numa sequência de tons que variavam do verde ao azul, entremeando distintos planos claros e escuros. Antes que a via se extinguisse, as laterais do caminho já apresentavam a instabilidade do solo remexido pelas máquinas e pelo trabalho do homem. A pista, o meio-fio, as muretas de contenção, tudo estava impregnado pela coloração rubra do terreno esburacado. O sol inclinado iluminava todo o canteiro de obras e destacava as cores dos variados objetos que compunham aquela cena. Sobre a terra avermelhada, um variado número de pedras, com diferentes tamanhos, forrava o solo no qual apenas cresciam tufo de grama e capim. Exibindo forte brilho, esses arbustos, de coloração verde intensa, esforçavam-se para sugerir a presença viva da natureza. A pista do Rodoanel, seccionada pelo fim das obras, apontava para o pano de fundo da Cantareira. Naquele momento, era difícil conceber qualquer forma de acordo entre a natureza e o homem. Um encontro que, sob aquele ponto de vista, resultaria na aniquilação da vida e de um futuro mais próspero. Uma viga, aparentemente metálica, estava coberta por uma lona e apoiada sobre os pilares recém-inaugurados. Passando por debaixo da via em construção, virei à esquerda para, enfim, abandonar o Rodoanel. Ali, escondidos sob o viaduto, os tratores descansavam e, imobilizados, pareciam ter congelados no tempo. O acesso à rodovia Presidente Dutra era precário e tortuoso. A placa amarela indicava uma sequência de curvas que assinalariam o definitivo fim da jornada. Sem dúvida, o termo da viagem, todo aquele canteiro de obras, era um dos momentos mais ricos e interessantes de todo o trajeto. Eventualmente, por sugerir, com agudeza, certo inacabamento, até então restrito aos fenômenos transpassados pelo Rodoanel. A via, em si, formava um contínuo, um percurso

que, conforme destacamos em alguns de seus trechos, prolongava-se indefinidamente. A chegada à rodovia Presidente Dutra exerceu uma ruptura, um corte, e uma suspensão — “Fim do trecho sob concessão SPMar?”. Um retorno às dimensões conhecidas do tempo e do espaço.



Figura 7 - Rodoanel  
Fonte: Arquivo pessoal

## CAPÍTULO 4 – POÉTICAS PAULISTANAS

Em continuidade aos capítulos anteriores, ocupados em reunir argumentos e exemplos capazes de explorar a experiência estética metropolitana, este capítulo — *Poéticas paulistanas* — visa reconhecer os contornos da sensibilidade em relação à metrópole de São Paulo, coletando os demais indícios que estejam sintonizados com a hipótese deste trabalho, acerca da possibilidade de experimentar o fenômeno metropolitano a partir das situações espaciais que o expressam. Conforme mencionado na introdução desta tese, em um primeiro momento procurou-se reunir as manifestações sensíveis referentes a São Paulo em um único capítulo, as quais, ao final da elaboração desta tese, foram organizadas nos capítulos três e quatro. Tal divisão se deve, por um lado, à sintonia das questões relativas aos exercícios empíricos sobre a metrópole de São Paulo com o restante do conteúdo abordado no terceiro capítulo e, por outro à tentativa de, no quarto capítulo, mesclar diferentes acentos e modos de representação da metrópole paulistana, justapondo diferentes acentos da experiência metropolitana e diluindo eventuais limites de conteúdos e formas de expressão do fenômeno metropolitano.

Conforme observado nos capítulos precedentes, que reúnem imagens e cenas características de outras grandes cidades, a constituição e a afirmação metropolitana de São Paulo são aqui identificadas com base não apenas em aspectos urbanos (informados pela renovação de sua morfologia), sociais (correspondentes ao aumento significativo de sua população), ou mesmo econômicos e produtivos (associados à instalação de indústrias e aos vínculos da economia da cidade com os mercados externo internacional e interno brasileiro). Ainda que estes sejam elementos inseparáveis dos fluxos e das dinâmicas que caracterizam as transformações na cidade, representando aspectos fundamentais para descrever a constituição da metrópole paulistana, a ênfase que se pretende imprimir recairá sobre o reconhecimento de sentimentos e impressões sensíveis particularmente identificados com os lugares e acontecimentos metropolitanos, os quais atravessam e são constitutivos da metrópole de São Paulo na modernidade e no momento contemporâneo.

Assim, no presente capítulo não se realiza uma descrição minuciosa da metrópole paulistana, ocupada em detalhar suas características, reconstituir a história da cidade ao longo dos séculos ou problematizar os fatores determinantes que decididamente a transformaram e sustentaram o processo de sua metropolização. Alinhado com os objetivos deste trabalho, procura-se selecionar elementos que indiquem expressões sensíveis e artísticas relacionadas às expressões estéticas da metrópole de São Paulo em dois momentos principais: a primeira metade do século XX, correspondente ao período de metropolização, ou seja, de formação da metrópole paulistana; e a contemporaneidade, coletando impressões sensíveis mais próximas de nossos dias e verificando de que modo a atual experiência metropolitana repercutiria na intimidade de artistas e habitantes da metrópole de São Paulo que tematizam lugares e acontecimentos representativos do fenômeno metropolitano, em geral, e paulistano, em específico.

Organizado conforme o objetivo acima descrito, o capítulo estrutura-se em duas partes principais, a saber: *Expressões sensíveis da metropolização de São Paulo* e *Imagens contemporâneas da metrópole de São Paulo*. A primeira parte visa apresentar a

metrópole de São Paulo em seu momento de formação, indicando algumas das principais características do fenômeno metropolitano paulistano e reforçando o modo como a metrópole é expressa sensivelmente nas primeiras décadas de sua existência. Em diferentes momentos, verificam-se similaridades com alguns dos contornos estéticos metropolitanos presentes no primeiro capítulo deste trabalho. Em seguida, a segunda parte do capítulo — dividida nas seções *Sensibilidades resistentes: o corpo e o outro na metrópole*; *Lugares metropolitanos: dimensões espaço-temporais*; e *Sonhos persistentes* — intenta apresentar expressões estéticas associadas às situações contemporâneas, promovendo a elaboração de um breve quadro em que se justapõem diferentes modos de representações artísticas sobre a metrópole e variados sentimentos em relação à cidade de São Paulo. Percorrendo diferentes expressões poéticas sobre a metrópole paulistana, a última parte deste quarto capítulo procura ainda amalgamar distintas emoções diante das cenas metropolitanas, estabelecendo aproximações com diferentes trechos desta tese.

#### **4.1. EXPRESSÕES SENSÍVEIS DA METROPOLIZAÇÃO DE SÃO PAULO**

No curso histórico da cidade de São Paulo, o processo de sua conversão em metrópole, incluindo a estruturação de um núcleo urbano central e sua articulação com as demais localidades em seu entorno, inicia-se no fim do século XIX e acentua-se nas primeiras décadas do século XX (LANGENBUCH, 1971). Embora seja possível observar contínuas transformações urbanas e prolongamentos do processo de consolidação da metrópole ao longo das décadas posteriores, cabe reconhecer as primeiras décadas dos anos de mil e novecentos, aproximadamente o intervalo entre 1915 e 1940, como um momento de decisivas alterações associadas ao fenômeno metropolitano, podendo ser denominado como o período da “verdadeira metropolização” e da “expansão propriamente urbana de São Paulo” (LANGENBUCH, 1971, p. 131). Mais do que a reorganização urbana e espacial da cidade, é preciso sublinhar que a concretização

do destino metropolitano de São Paulo também foi acompanhada de uma série de mudanças acerca das relações dos seus habitantes com a nascente metrópole, incluindo dimensões que são representativas das possibilidades associadas à expressão sensível do fenômeno metropolitano.

Considerando o período citado acima, é possível identificar a primeira década do século XX como um momento de expressão e apreensão de uma inédita e particular sensibilidade diretamente relacionada às transformações metropolitanas. Conforme afirma Bolle (1994), a elaboração de diferentes imagens sobre São Paulo está associada com o surgimento de uma “consciência urbana moderna” (BOLLE, 1994, p. 33) que orientará diferentes retratos e imagens sobre a cidade na sua decisiva transformação em metrópole. Diante de variados fenômenos inseparáveis da transformação metropolitana de São Paulo, das mudanças observadas na estrutura física da cidade e em outros aspectos característicos de uma nova dinâmica urbana, é reconhecida uma particular sensibilidade vinculada à fisionomia da cidade de São Paulo convertida em metrópole.

Ao mesmo tempo em que se renovam as formas arquitetônicas e urbanas, e se estabelecem fluxos decorrentes de um conjunto de elementos nitidamente metropolitanos, observa-se o surgimento de hábitos e costumes, bem como inéditas sensações e símbolos que simultaneamente acompanham as alterações reais e concretas no espaço e na matéria da metrópole no “umbral da sua entrada para a modernidade” (SEVCENKO, 2014, p. 115). A partir do conjunto de imagens, quadros e relatos comprometidos com a realidade metropolitana de São Paulo, despertam sentimentos, expectativas e tensões que denotam a singular reorganização do tecido urbano em simultaneidade com as dimensões perceptivas e sensíveis atreladas à concretude da metrópole paulista e à atmosfera dos novos tempos. Concomitantemente ao estabelecimento de dinâmicas econômicas e demográficas particulares àquele período histórico, a cidade experimenta novos hábitos e costumes que, moldados pelas condicionantes e especificidades locais, configuraram modos sensíveis de experiência da metrópole tanto comuns a outras



grandes cidades quanto particulares aos lugares, espaços e situações identificados com o caso paulistano.

Em um panorama que repetidamente se valerá de imagens ambíguas, instáveis, formadas e sentidas no embate direto do habitante com a metrópole, diferentes autores — como Morse (1970) e Sevcenko (2014) —, ao descrever a realidade metropolitana, dela destacam o brilho e o ofuscamento que adornam os diferentes lugares de São Paulo e permitem reconhecer traços da experiência estética metropolitana vivenciada na cidade na primeira metade do século XX. Diante dos êxitos ou dos problemas da metropolização de São Paulo, a cultura moderna, traduzida em cenas noturnas das ruas, cafés e cinemas, provoca um rompimento das impressões anteriormente irradiadas pelos marcos e características da cidade de outrora e das tradições que anteriormente prevaleciam. No reordenamento da cidade que apontava para a metrópole, as imagens urbanas correspondem a inéditos quadros decorrentes de movimentos e ritmos que prevalecem nas grandes cidades. Assim como foi observado em outras metrópoles consolidadas entre os séculos XIX e XX, São Paulo igualmente exibiu um panorama de difícil leitura, elementos característicos de um ambiente “perturbador”, “bizarro em seus significados”, “evasivo em suas perspectivas desorientadoras” (SEVCENKO, 2014, p. 19), reproduzindo, ao seu modo, as estranhezas de situações e sensações inéditas que concomitantemente atraem, afastam e desafiam os habitantes, poetas e artistas que se lançam ao encontro estético com a metrópole.

Essa cidade que brotou súbita e inexplicavelmente, como um colossal cogumelo depois da chuva, era um enigma para seus próprios habitantes, perplexos, tentando entendê-lo como podiam, enquanto lutavam para não ser devorados. (SEVCENKO, 2014, p. 31)

O ineditismo de sentimentos infundidos pela metrópole paulistana corresponde aos reflexos das inúmeras transformações que a cidade experimentava em seu presente constantemente refeito que reverberava em diferentes aspectos da vida e da cultura urbana. Como comenta Morse (1970), o *ethos* das alterações em São Paulo refletia a recepção desordenada de ideias e

instituições liberais, cosmopolitismos que se acomodavam às contingências de uma cidade de aparente facilidade para a alteração e conversão de tradições coloniais. No conjunto de hábitos e traços de comportamento, podemos igualmente elencar uma série de aspectos que conformam o panorama de novidades que se apresentavam na cidade. A chegada de um significativo contingente de imigrantes, os vários idiomas falados nas ruas, o prazer despertado pelas práticas esportivas, os eventos públicos que exaltavam e comoviam as massas representam exemplos que atestam as renovadas fontes de admiração, fascínio, angústias e incertezas que pairavam sobre a nascente metrópole (SEVCENKO, 2014).

A justaposição de tantas partículas heteróclitas e adversas num curtíssimo espaço de tempo, sem nenhum planejamento prévio, num local impróprio, despreparado, disposto improvisadamente por meio de medidas isoladas e descontínuas, tomadas ao acaso dos fatos consumados, dão mais a imagem do caos de um incidente histórico de máxima contingencialidade do que a instauração de uma ordem urbana moderna. (SEVCENKO, 2014, p. 41)

Figurando entre as maiores metrópoles do mundo em torno dos anos 1920, é interessante destacar que, do ponto de vista da fisionomia da cidade, São Paulo justamente acolherá tais novidades e estranhamentos característicos dos novos tempos. Ainda que não em toda sua extensão, em algumas áreas da cidade, diferentes elementos informam sobre as modificações no espaço urbano e provocam determinado estado de alma característico da experiência metropolitana. Para além da renovada arquitetura e das intervenções que progressivamente atribuíam novos contornos ao tecido urbano, acontecimentos culturais, associados à cena artística e aos espetáculos, reforçavam o estabelecimento de novos padrões culturais envolvidos por uma particular sensibilidade. A partir do relato de um jornalista e crítico de arte, Sevcenko (1994) justamente indica essa sobreposição das alterações físicas com a atmosfera sensível e transitória que permeava a totalidade das cenas descritas. A respeito de um concerto ocorrido no Teatro Municipal de São Paulo em um final de tarde de domingo, a fugacidade das luzes dos automóveis, súbitos reflexos e sombras misteriosas, os gestos e as vestimentas, combinados ao momento do ocaso,

refletem “a ação agitada e nervosa de uma coreografia multicentrada, complexa e enérgica; tudo composto segundo um amplo roteiro que abarca todo o conjunto” (SEVCENKO, 2014, p. 113), anunciando traços da experiência estética metropolitana naquele momento transformador. Em relação às manifestações culturais sintonizadas com as metamorfoses do espaço urbano, a totalidade das alterações observadas igualmente impactava as expressões artísticas que capturavam e davam forma poética às novas dinâmicas características de São Paulo. Mais do que qualquer outra cidade brasileira, a metrópole paulistana observou não apenas alterações em seus aspectos físicos e espaciais, mas também uma renovação fisionômica, na qual a reorganização do espaço urbano conjugava uma série de elementos do campo cultural e sensível. Para além das obras artísticas em si, compunha-se um cenário em que se consolidava uma espécie de ritual, verificando um espetáculo que convocava artistas e plateia em uma cenografia dos novos tempos (MORSE, 1970; SEVCENKO, 2014).

Como é possível observar em outras metrópoles, no caso paulistano, as manifestações poéticas sobre a cidade igualmente se apoiam sobre aspectos próprios da atmosfera e das feições do sítio urbano local. Ainda que movimentos artísticos como a Semana de Arte de 1922 tenham capturado e expressado o sentido amplo da vida moderna, cabe observar que, em simultaneidade, foi estabelecida uma ligação com as particularidades das situações típicas da metrópole paulistana, revelando aspectos característicos de sua constituição histórica e específicos de realidade observada.

Como observaremos mais adiante, as cenas retratadas por Mário de Andrade, às quais poderiam ser acrescentadas as referências dos demais autores citados neste capítulo, conformam um registro da experiência sensível da metrópole em que se afirmam as condições concretas da vida na cidade. As descrições e os sentimentos mais gerais, capturados pelo poeta e extensíveis a outras metrópoles, também informam sobre as especificidades próprias de São Paulo: o movimento e a pressa dos pedestres nas regiões centrais, as luzes artificiais e seus reflexos sobre o pavimento, o trânsito local, os brilhantes e metálicos trilhos de bonde, os arranha-céus, as fábricas, o dinheiro e a sociedade

daquele período histórico compõem um conjunto comum a diferentes metrópoles e especificidades, cuja tonalidade particular revela-se à luz do sol tropical ou pelo véu de brumas da atmosfera paulistana.

### ***Transformações metropolitanas***

Conforme destacado acima, as impressões que indicavam as alterações na estrutura e na dinâmica urbana de São Paulo, e sua conversão em metrópole não ocorreram dissociadas de mudanças concretas espaço da cidade. A renovada fisionomia da metrópole de São Paulo foi resultado de efetivas alterações, decorrentes do impetuoso crescimento pelo qual atravessou a metrópole paulistana nas primeiras décadas do século XX, e contribuiu decididamente para o surgimento de novas impressões associadas às situações específicas da cidade de São Paulo. Assim como é possível reconhecer uma nova linguagem, um novo conjunto de símbolos e expressões que pudessem traduzir as novidades e os estranhamentos experimentados em São Paulo (SEVCENKO, 2014), ao mesmo tempo se faziam presentes intervenções urbanísticas ocupadas em remodelar a cidade e seus arredores, implementando aperfeiçoamentos que fossem capazes de assegurar condições para absorver o crescimento econômico, populacional e urbano, e conferir uma direção às transformações que se verificavam na metrópole.

Para além do impacto sobre diferentes áreas situadas além dos limites da cidade de São Paulo, uma série de intervenções relacionadas às transformações metropolitanas também se concentravam em determinadas partes no interior da metrópole, formando um conjunto de alterações não uniformemente distribuídas e ocasionalmente dispostas no tecido urbano. Conforme sublinha Sevcenko (2014), nas primeiras décadas do século XX, estruturou-se um quadro incompleto, ambíguo, polifônico, um texto contendo variados fonemas no qual, em meio às desigualdades sociais e aos descompassos da urbanização, fervilhavam iniciativas que imprimiam à fisionomia da cidade um aspecto concomitantemente

extraordinário e indeciso, uma justaposição de diferentes elementos que caracterizavam a afirmação metropolitana de São Paulo. Além de inovações arquitetônicas e urbanísticas, o circuito cultural e dos espetáculos artísticos igualmente compunha, com os novos monumentos e edifícios públicos, uma série de novidades que detinham os sinais da modernidade e empalideciam os traços mais antigos da cidade, que, por sua vez, ainda resistiam em meio às novidades.

Feita no seu íntimo de impressões fragmentárias, de sensações fortes, mas vagas, de símbolos irresolutos, inconsonantes com aspirações de anuência comunitária, dispersivos na orientação, vários no alcance, essa paisagem amalgamaria seus elementos numa presença inconsútil através dos novos padrões arquitetônicos, da figuração urbanística e das hierarquias dos circuitos de exibição que iam sendo imprimidos à cidade em diferentes direções e por diferentes agentes. (SEVCENKO, 2014, p. 112).

Relacionada às aleatoriedades e contingências específicas da metropolização de São Paulo, a inesperada expansão da cidade e sua consolidação não ofereceram qualificação urbana necessária para absorver o incremento de sua população. Os desequilíbrios e as desigualdades que marcam a transformação física da cidade atravessam variados lugares e decididamente influenciam as feições constitutivas da metrópole de São Paulo, expressas em diferentes retratos e descrições metropolitanas. Conforme sublinha Sevcenko (2014), as dissonâncias que se apresentam na metrópole paulistana decorrem da causalidade, do acaso da metropolização, de uma imprevisibilidade que não apenas propulsionou as transformações urbanas, mas também se impregnou à totalidade da cidade. Na sua breve remontagem histórica do desenvolvimento urbano e metropolitano de São Paulo, é interessante destacar como o autor descreve a metropolização acidental, a conformação de uma metrópole cujo ponto de partida é o isolamento, as dificuldades e a escassez — elementos que transmitem ao leitor traços de uma particular vacuidade que se impregna às transformações concretas verificadas ao longo das décadas.

Ocasionalmente localizada de modo estratégico para atender o encontro entre o cultivo e a exportação do café, o ineditismo, a desproporcionalidade e a imprevisibilidade, marcas constitutivas do processo de transformação e

consolidação metropolitanas, refletem uma série de continuidades e descontinuidades, compondo um quadro instável e não homogêneo. A expansão urbana desvinculada de benefícios ou de um planejamento adequado, bem como o próprio distanciamento entre o poder público e a população paulistana, ocasionaram intervenções urbanas isoladas e frequentemente motivadas pela necessidade de infraestrutura voltada às exigências de interesses econômicos ou ao embelezamento de novas áreas que deveriam ser mais adequadas aos novos símbolos e às exigências do desenvolvimento urbano da metrópole em formação (SEVCENKO, 2014).

A desigualdade entre as diferentes áreas e pontos internos à cidade, aliada aos problemas urbanos e à escassez de recursos e serviços em diversas partes da cidade, podem ser tomados como uma característica que marca e ilustra a metropolização de São Paulo. Embora houvesse áreas projetadas segundo modelos urbanísticos à época influentes, grande parte da cidade apresentava nos primeiros anos do século XX a feição de uma urbanização casual, entregue ao improviso e à informalidade, vinculada ao ritmo acelerado e característico da modernidade. O “fundo dantesco” ao qual se refere Sevcenko (2014) justamente indica os problemas e a completa desarticulação de grande parte dos trechos urbanos identificados com a metropolização paulistana, que, desordenadamente, acomodava residências, comércio e serviços. Convivendo com uma série de problemas decorrentes de seu crescimento prodigioso e caótico, a cidade mesclava cenas de progresso, aderentes aos novos tempos, com dificuldades que se avolumavam: imagens “do mais completo improviso e assentamento tumultuário” (SEVCENKO, 2014, P. 109) eram parte dos bairros e de regiões do município sem regulação e desatendidas pelo poder público, onde por vezes predominavam a ausência de regulamentação urbanística, os cortiços e a falta de saneamento básico, responsável pelas insalubres condições de moradia e proliferação de doenças.

O sítio geográfico de São Paulo, ora acidentado e montanhoso, ora caracterizado por várzeas e baixios, sujeitos às inundações e cheias periódicas, completava um cenário de adversidades e desalento, característico do panorama

metropolitano de São Paulo no início do século XX. As montanhas, a topografia acidentada, as várzeas, os rios e os alagados, ainda que expressassem cenas pitorescas e de uma beleza natural ímpar, por vezes representavam desfavoráveis e incontornáveis condições geográficas que se entremeavam aos trilhos e às vias públicas, cercavam as nascentes indústrias e se prolongavam em direção aos subúrbios paulistanos, às localidades mais longínquas.

Como um aspecto transversal aos sucessos e insucessos da metropolização paulistana, às regularidades e irregularidades que se observavam no tecido da metrópole, podemos identificar a especulação imobiliária como um elemento catalisador do crescimento metropolitano da ocupação de novas áreas, incluindo o direcionamento desigual dos investimentos por parte da municipalidade e das companhias responsáveis pela urbanização e pelo remodelamento de trechos da cidade. Nos diferentes fenômenos que caracterizaram o processo de metropolização de São Paulo, a especulação imobiliária gerou e reforçou os desequilíbrios que se manifestam, sobretudo na “metrópole interior” (VILLAÇA, 2001, p. 114). Parte do próprio processo de produção do espaço intraurbano da cidade, o qual cria distintos cenários urbanos, sociais e culturais (VILLAÇA, 2001), tais desproporções manifestam-se sob a forma de resultados concretamente perceptíveis, reforçando os aspectos dissonantes que caracterizam a fisionomia da metrópole de São Paulo e o modo como objetivamente e sensivelmente se expressa o seu espaço característico. Nesse sentido, os elementos que conferem forma à metrópole paulistana invariavelmente reafirmam contrastes, desigualdades, intensidades distintas que integram e se repetem em variadas descrições e expressões sensíveis sobre a cidade.

Refletindo os diferentes graus de desenvolvimento urbano e os distintos padrões e formas de ocupação da cidade, no interior da metrópole é possível observar contornos da reurbanização urbana voltada ao abrigo da elite paulistana. Nas áreas contíguas ao centro da cidade e, posteriormente, em áreas um pouco mais afastadas das áreas centrais, dispostas principalmente na direção oeste, é possível observar uma ocupação condizente com padrões estéticos correspondentes à instalação da elite local, bem como à modernidade e à

configuração de uma cenografia adequada à modernidade que se impunha naquele momento. Distante dos mais expressivos problemas urbanos encenava-se em tais áreas um elevado padrão urbanístico, composto por loteamentos e empreendimentos imobiliários que, baseados em modelos urbanísticos europeus (os bairros-jardim), renovavam radicalmente pontos específicos da cidade (VILLAÇA, 2001).

Além das alterações destacadas acima, localizadas nas partes mais centrais da metrópole, cabe também pontuar as transformações e a consolidação de uma morfologia metropolitana que também incorpora os aspectos extensivos da cidade de São Paulo, ou seja, as transformações ocorridas nas áreas mais periféricas e distantes para as quais rumavam os prolongamentos da metrópole, conforme descreve Langenbuch (1971). Em outras palavras, além da reestruturação e remodelação das áreas interiores, mais próximas centro, São Paulo igualmente se lançava na direção de territórios cada vez mais afastados, áreas anteriormente isoladas, representando uma influência direta da metrópole também sobre regiões vizinhas ao núcleo metropolitano irradiador. A combinação entre a existência e a ampliação de ramais ferroviários, a instalação de indústrias prioritariamente ao redor de estações de trem e ao longo dos trilhos, além do continuado processo de especulação urbano acima mencionado, proporcionaram a formação de um conjunto de loteamentos residenciais suburbanos circundantes às áreas mais centrais de São Paulo, fixando a residência de significativos contingentes populacionais periféricos, localizados também em cidades vizinhas e adjacentes à metrópole paulistana.

Além da infraestrutura de transportes, formada por ferrovias, estradas e demais vias que conectavam o território metropolitano,<sup>10</sup> as áreas periféricas e os

---

<sup>10</sup> Atualmente fundamentais aos fluxos metropolitanos e preponderantes no transporte de pessoas e mercadorias, cabe destacar que até meados dos anos de 1940 as rodovias apenas complementavam a dinâmica de circulação metropolitana, não representando a principal força motriz do crescimento suburbano e da extensão propriamente metropolitana de São Paulo. As estradas regionais que irradiavam a partir da metrópole, grande parte orientada de acordo com os antigos caminhos de tropa, atuavam naquela nas primeiras décadas do século XX principalmente no sentido de completar a conexão



arredores paulistanos, sob influência do processo de metropolização, igualmente eram caracterizados por uma série de ocorrências relacionadas aos novos tempos e hábitos. Acolhendo os impulsos das transformações metropolitanas, para além dos loteamentos que abrigavam os crescentes contingentes populacionais, as áreas no entorno da metrópole também recepcionavam instalações de equipamentos de infraestrutura hidrelétrica e hidráulica, fundamentais ao abastecimento da cidade. Além de um conjunto de usinas e barragens, em tais áreas perimetrais à metrópole podiam-se ainda observar zonas de produção agrícola destinada ao abastecimento e à comercialização, bem como áreas de recreação e lazer que justamente desfrutavam da visita aos renovados cenários, proporcionada pela recente possibilidade de acesso e estadia que tais localidades contíguas à metrópole ofereciam (LANGENBUCH, 1971).

Em meio ao conjunto das transformações metropolitanas, dos contrastes que gradualmente compõem o tecido da cidade, São Paulo também mantinha, no início do século XX, destacadas relações com a natureza local. Os aclives e declives do relevo, os rios, os córregos e as várzeas, as oscilações de temperatura e umidade, ou mesmo as montanhas e serras que contornavam e envolviam a cidade criavam cenários pitorescos, fugazes e cambiantes em que a combinação dos aspectos naturais proporcionava diferentes atmosferas convidativas ao deleite dos habitantes e à vista que se perdia em lonjuras e distâncias ainda possíveis em determinados pontos da metrópole.

Segundo descreve Sevcenko (2014), a partir de relatos e crônicas das primeiras décadas dos anos de mil e novecentos, a natureza em São Paulo expressava-se de diferentes modos. O “horizonte esfumado”, o “anel prateado das águas dos rios e das várzeas”, o “ar enevoado pela garoa e evaporação constantes cortado de arco-íris”, a “combinação extravagante de árvores e flores tropicais e de clima temperado”, o “cheiro da terra molhada”, bem como “os esparsos raios de sol penetrando os vãos da névoa” que adornavam os “recantos

---

entre outras partes do território não abarcadas pelo transporte ferroviário (LANGENBUCH, 1971).

inesperados das colinas ou do fundo dos vales” (SEVCENKO, 2014, p. 110) são exemplos de cenários que se efetivavam, embora ameaçados pela modernização, na experiência da cidade em plena efervescência metropolitana, das transformações e indecisões típicas daqueles tempos.

Não obstante o progressivo enfraquecimento da natureza tropical no ambiente metropolitano paulistano ao longo das décadas posteriores, em diferentes relatos e manifestações artísticas que tematizam São Paulo encontram-se presentes expressões e citações que destacam os aspectos naturais locais. Mesmo que correspondam a um pano de fundo onde se desdobram os acontecimentos da metrópole, e não a um foco de interesse principal deste trabalho, salienta-se que em variados textos sobre os elementos do sítio geográfico da cidade é possível reconhecer tais elementos. Na consulta a diferentes autores, torna-se relevante observar que as referências à natureza, seja em suas formas mais originais ou já incorporadas nos projetos urbanísticos, parecem ter efeito sobre a apreensão sensível da própria metrópole, uma vez que, ao expressar os aspectos naturais, coloca-se em suspensão o ritmo e os fluxos intensos que caracterizam a dinâmica metropolitana. Contrapondo-se aos relatos que descrevem os incontáveis problemas da cidade, tais parcelas da metrópole em que a natureza local se afirma e pode ser avistada suscitam uma particular harmonia, interrompendo, mesmo que brevemente, o sofrimento e a desesperança que pairavam sobre os cenários perturbadores característicos de outras partes da metrópole.

Nos trechos acima reproduzidos, ao falar da natureza ainda presente em São Paulo, Sevcenko (2014) justamente parece descontinuar sua narrativa ocupada em reorganizar sentimentos e linguagens que tateiam o caos avassalador da vida metropolitana, as multiplicidades de sentidos incógnitos e as desorientadoras sensações capturadas na escala inédita da grande cidade. As referências ao ambiente natural parecem nos falar de outro tempo, de uma vida que se alarga, que flerta com uma tranquilidade dos processos que seguem no compasso dos dias e das estações, aparentemente alheia ao domínio humano e à modernidade que se afirma nas grandes cidades. Consistindo em particulares abrigos e refúgios

das instabilidades próprias das metrópoles, a natureza de São Paulo, ao reverberar cenas pitorescas incrustadas em pleno ambiente metropolitano, parece também situar a cidade em relação aos seus particulares domínios geográficos, reavivando sentimentos igualmente particulares.

A partir de descrições e representações que parecem livrar o habitante metropolitano da opressão causada “pelos labirintos de tijolo e aço, pela febril aglomeração de seres humanos” (MORSE, 1970, p. 295), algumas das descrições metropolitanas de São Paulo inesperadamente despertam a admiração pela natureza local, uma espécie de prazer em localizar a metrópole em relação à natureza e à paisagem, àquilo que parece romper com a tragédia da modernidade e é capaz de restituir, ainda que momentaneamente, o sentido alargado da existência para além dos limites conclusos impostos pela grande cidade. Entretanto, como é possível observar a partir do conjunto de diferentes obras que narram a experiência estética de São Paulo, estabelecendo analogias com as demais representações metropolitanas reunidas neste trabalho, aparentemente não há retorno possível ou mesmo alternativas que perpetuem o afastamento das instabilidades características da modernidade e dos sentimentos característicos das grandes cidades. Entre descrições sensíveis que, em grande parte, insistirão sobre as novidades desestabilizadoras, a natureza na metrópole soará como uma exceção, um alívio transitório que parece não coadunar com a atmosfera dissonante da cidade.

### ***Expressões sensíveis da metrópole de São Paulo na primeira metade do século XX***

Perfazendo o breve quadro acima descrito sobre as transformações que se observam na metrópole de São Paulo a partir do início do século XX, diferentes autores (artistas, poetas, cronistas e viajantes) reúnem elementos a partir dos quais é possível não apenas prolongar o inventário das alterações e fenômenos

metropolitanos, mas, sobretudo, atestar a possibilidade de uma experiência sensível da metrópole de São Paulo a partir dos seus lugares e acontecimentos.

Entre o relato documental e a narrativa estética, as breves linhas de Claude Lévi-Strauss a respeito de São Paulo nos anos de 1930 constituem um exemplo em que se pode observar uma aproximação ao mesmo tempo descritiva e sensível da cidade em pleno curso de suas alterações metropolitanas. Embora as expressões contidas no texto de Sevcenko (2014), acima referenciadas, já nos informem sobre uma metrópole que desperta sentimentos singulares na intimidade do seu habitante, o relato de Lévi-Strauss recupera o panorama das transformações urbanas de São Paulo, descrevendo situações metropolitanas e as respectivas sensações por elas provocadas. De modo complementar aos aspectos apresentados pelos autores centrados nas causas e nos efeitos urbanísticos das transformações efetivadas na metrópole paulistana, o texto de Lévi-Strauss combina descrições precisas e impressões sensíveis colhidas no embate direto com a cidade de São Paulo nos anos 1930. Na direção de conformar e recuperar um quadro geral das características metropolitanas, o antropólogo elabora uma síntese, uma espécie de visada panorâmica de São Paulo em que é possível observar os espaços transitórios que assinalam e situam a conversão da cidade em metrópole.

Referenciando traços originais da cidade de São Paulo, Lévi-Strauss recupera imagens do sítio original paulistano, situado em um platô elevado entre os rios Tamandateí e Anhangabaú. Mencionando as ruelas e as porções ainda não ocupadas em torno das áreas mais centrais, em uma primeira abordagem sobre a cidade o autor cita as várzeas e seus meandros prateados, que, gradualmente ocupados, ainda continham nos anos de 1930 uma porção de áreas livres em sua extensão: “os pântanos transformando-se progressivamente em vilas” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93). Mais adiante em seu relato, reforçando os elementos que progressivamente indicam a transmutação da cidade em metrópole e as sensações por ela despertadas, Lévi-Strauss descreve a Praça da Sé “a meio caminho entre o canteiro de obras e a ruína” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93). As “vias atulhadas de letreiros onde se comprimia uma multidão de comerciantes e de

funcionários” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93); os comércios que explicitavam a passagem e sobreposição apressada dos vários tempos; a avenida São João, que intersecciona temporalidades distintas; ou ainda os bazares de nacionalidades estrangeiras que indagam o autor sobre o tempo futuro, explicitam os demais aspectos que moldam a realidade da metrópole e os sentimentos que dela emanam, radicalmente afastados das imagens e traços dos primeiros séculos da urbanização de São Paulo.

Ainda em referência às áreas mais centrais, ao sobrepor o vale do rio Anhangabaú, Lévi-Strauss observa o Teatro Municipal, o Hotel Esplanada, o Automóvel Clube e os escritórios da Light, que se ajustavam em meio ao acúmulo de volumes “heteróclitos”, estranhos, singulares e excêntricos que se mostravam sem uma gramática reconhecível, em uma desordem “imóvel” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 94). Desempenhando uma analogia pessoal, o viajante compara a confusão de edifícios que naquele lugar se localizavam a uma “grande manada de mamíferos reunidos à noite em torno de um bebedouro” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 94). Em semelhança aos animais, os edifícios permaneciam “por alguns instantes indecisos e imóveis; condenados por uma necessidade mais premente que o medo, a misturar temporariamente suas espécies antagônicas” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 94).

[...] se hoje eu contemplasse o mesmo local, talvez verificasse que o híbrido rebanho desapareceu: pisoteado por uma raça mais vigorosa e mais homogênea de arranha-céus implantados nessas margens que uma autoestrada fossilizou com o asfalto. (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 94)

Após cruzar a Avenida Paulista, a “espinha dorsal do relevo” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 94), Lévi-Strauss destaca as cenas de uma metrópole em que, naquele tempo, ainda convivia com a presença e o ressoar da natureza dos trópicos, recuperando as relações acima mencionadas sobre os elementos naturais presentes em São Paulo na primeira metade do século XX. Ao contemplar o seu quadro natural, as cenas metropolitanas misturadas à paisagem proporcionam ao antropólogo uma pausa, uma breve interrupção acerca dos acontecimentos inquietos e desorientadores da grande cidade em seus núcleos

mais intensos e nervosos. Assim como observado em demais pontos da cidade, as áreas ainda não incorporadas pela urbanização ou não sujeitas a drásticas modificações demonstram tanto uma relação singular com a geografia local quanto uma possibilidade de infundir sentimentos mais tranquilos e ternos. Os “pântanos transformando-se progressivamente em vila” eram avistados nas lonjuras “muito longe, rumo ao Norte”, onde “o Tietê prolongava seus meandros prateados pelas ‘várzeas” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93). Caracterizadas por “um rosário irregular de subúrbios e loteamentos” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93), a cidade se expande envolta pelos detalhes e minúcias naturais. A umidade, a “punção pluviosa” e as “pérolas aquáticas” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93) tornam a recuperar a atmosfera úmida que caracteriza a metrópole e nela parece se impregnar. “Então o céu clareia, entrevê-se o azul muito pálido entre as nuvens amarelas, enquanto enxurradas alpinas correm pelas ruas” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93).

Perpassando águas murmurantes e iluminadas pelo brilho enevoado do sol, ao rumar para a área oeste de São Paulo, onde se verifica a presença de mais símbolos da modernidade, o autor volta a expressar o surpreendente encontro entre a metrópole em formação e a natureza tropical. Associados às camadas sociais de mais alta renda que ocupavam os bairros da Água Branca e Perdizes, os palacetes “pequeno-burgueses” que se fundiam “a sudoeste na colina verdejante e mais aristocrática do Pacaembu” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93) indicam uma parte dos acontecimentos que, em simultaneidade à urbanização desorientadora, figura na cena metropolitana, nas áreas de ocupação mais incipiente da metrópole. Em tais regiões, Lévi-Strauss identifica a construção desordenada de “mansões cúbicas” situadas “ao longo de avenidas sinuosas salpicadas pelo azul-violeta dos jacarandás em flor, entre rampas gramadas e aterros de terra ocre” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93) que se entremeiam nos remanescentes originais de bosques e matas. Mesmos nos novos bairros com seus recentes loteamentos voltados às camadas sociais mais privilegiadas, é interessante sublinhar que o autor diagnostica o encontro entre elementos dissonantes. Para além da natureza tropical que resiste em meio à urbanização recente, Lévi-Strauss aponta a

existência, mesmo nos lugares mais abastados, de uma infraestrutura deficiente e incompleta, associada aos lugares de moradia de populações de mais baixa renda. Prolongando os contrastes de uma metrópole desigual, também neste caso São Paulo reafirma as inconformidades de que é constituída.

[...] luxuosas residências são interrompidas de um lado por ribanceiras; ali, uma torrente barrenta circula entre as bananeiras, servindo ao mesmo tempo de nascente e de esgoto para casebres de taipa sobre a estrutura de bambu, onde se encontra a mesma população negra que, no Rio, se instala o alto dos morros. (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 94)

Para além de descrever os cenários pitorescos sobreviventes no momento da afirmação metropolitana de São Paulo e as deficiências de sua urbanização em larga escala, cabe salientar que, segundo Lévi-Strauss, “certos locais privilegiados da cidade conseguem acumular todos os aspectos”, elementos pertencentes ao quadro imagético nem sempre facilmente legível que se mostra ao viajante e ao habitante da metrópole (LÉVI-STRAUSS, 1994, p. 95). De tais pontos excepcionalmente dispostos do espaço metropolitano, podem ser não apenas constatados os diferentes fenômenos que indicam as transformações urbanas, mas também capturados os elementos que nos informam sobre as dimensões sensíveis da grande cidade, feições determinantes da atmosfera metropolitana, comuns e transversais à experiência sensível da metrópole também em outros contextos.

Nesse sentido, vagando pela cidade de São Paulo, Lévi-Strauss nos falará da dimensão temporal e da passagem do tempo frequentemente referenciado por diferentes autores ao narrar sensivelmente a experiência metropolitana. Sempre situado, espacialmente localizado, o autor reconhece a “precocidade dos estragos do tempo” (LÉVI-STRAUSS, 1994, p. 92) como marcas das cidades “jovens” da América. A velocidade com que se erguem edifícios e surgem novos elementos, os quais passam a compor as renovadas cenas urbanas, são indícios da rapidez com que as cidades se transmutam sem mesmo conhecer o seu ápice ou o seu auge.

Não me surpreendeu que a essas cidades faltassem dez séculos, impressionou-me verificar que tantos bairros já tivessem cinquenta anos; que, sem pejo,

alardeassem tais estigmas, visto que o único encanto a que poderiam aspirar seria o de uma juventude fugaz. (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 9)

A curta memória do tempo de cinquenta anos, das “cidades de meio século” (LÉVI-STRAUSS, 1994, p. 95), denota a velocidade das transformações, exigindo o refazimento contínuo dos mapas de ruas e avenidas, dos registros que intentam objetivamente descrever a metrópole. Fotografias e registros urbanos que, após vinte anos, se assemelham a uma “fotografia apagada”, cujo interesse se resume ao documental, tornam-se reminiscências obsoletas, memórias despejadas nos “fundos de gaveta”, “nos arquivos municipais” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 95).

Além das imagens e impressões do tempo, Lévi-Strauss vale-se de seu olhar mais próximo e sensível para também descrever a matéria e os objetos de que é feita a metrópole. Expostos à luz e às condicionantes da atmosfera local, o autor enumera uma série de elementos que se encontram no ambiente metropolitano de São Paulo, capazes de incorporar os contornos subjetivos do próprio narrador, que lhes confere toques de irrealidade a partir da repercussão de sentimentos baseados sobre a concretude dos lugares metropolitanos. “Ferros-velhos, bondes vermelhos como carros de bombeiros”; “depósitos de tijolos em ruelas solitárias onde só o vento varre o lixo”; “paróquias ao pé de escritórios e de bolsas de valores em estilo de catedral”; “labirintos de prédios esverdeados encimando abismos entrecortados por trincheiras”; “viadutos sinuosos e passarelas”; o permanente crescimento da cidade que aponta para as alturas e cresce mediante a acumulação de seus escombros (LÉVI-STRAUSS, 1994, p. 92-93) representam exemplos da confusão de formas e sentimentos capturados na experiência metropolitana.

Sob as cores falsas, as sombras ficam mais negras; as ruas mais estreitas não deixam que uma camada de ar fina demais “crie um clima”, e disso resulta uma sensação de irrealidade, como se tudo aquilo não fosse uma cidade, mas um simulacro de construções edificadas às pressas para atender a uma filmagem cinematográfica ou a uma representação teatral. [...] E, contudo, São Paulo nunca me pareceu feia: era uma cidade selvagem, como o são todas as cidades americanas. [...] Quanto a São Paulo, era, na época, indômita. (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 93)



Para além da passagem de Lévi-Strauss por São Paulo nos anos de 1930, *Paulicéia Desvairada*, escrito por Mário de Andrade e originalmente publicado em 1922, consiste em um conjunto de poemas que captura os traços da metrópole e transmite as reverberações da grande cidade na intimidade do poeta e de seu habitante. Diferente das breves linhas contidas em *Tristes Trópicos*, a partir do amplo quadro da metropolização de São Paulo, os versos de Andrade (1987) se detêm sobre a sensibilidade do habitante imerso na metrópole plena de ineditismos. O poeta aborda os acontecimentos, as situações, os objetos e os lugares que indicam as transformações da cidade no início do século XX, capturando as impressões colhidas na superfície da cidade. Embora o prefácio da publicação nos fale sobre uma “orientação moderna” (ANDRADE, 1987, p. 59), ainda não bem compreendida, *Paulicéia Desvairada* dedica-se a retratar cenas do cotidiano da metrópole, repercutindo diferentes estados de alma e atmosferas que atravessam o poeta-habitante na experiência estética da grande cidade.

Diante das contingências, novidades e efemeridades que compõem o lirismo metropolitano e paulistano de Mário de Andrade, o conjunto dos poemas que constitui a publicação manifesta expressões sensíveis de um encontro entre a cidade e intimidade de seu morador, revelando uma visão presente, tomada no momento particular da experiência e indissociada dos elementos que compõem diferentes cenas da metrópole. Em um conjunto de renovadas imagens, de retratos inéditos, de situações que, súbita ou gradativamente, são reconhecidas pelo escritor, cabe destacar que há uma permanente atração pela metrópole, um magnetismo que estimula e comove o poeta, uma afeição anunciada em *Inspiração*, poema de abertura de *Paulicéia Desvairada*: “São Paulo! comoção de minha vida” (ANDRADE, 1987, p. 83). Ainda que a metrópole se apresente muitas vezes indômita, selvagem, incompreensível na singularidade e na totalidade de seus fenômenos, o poeta é frequentemente tomado por uma curiosidade que o aproxima dos processos característicos, inéditos e inacabados que se apresentam e são parte do processo de metropolização em curso na cidade de São Paulo durante as primeiras décadas do século XX.

Neste encontro com a metrópole paulistana, os acontecimentos narrados pelo poeta conferem uma visão daquele que circula em lugares externos e abertos, do habitante que caminha pelas ruas e transita por entre as avenidas, os largos e as praças de São Paulo. Sobre o solo e debaixo do céu paulistano, Mário de Andrade observa a metamorfose da cidade em metrópole. Por vezes, deambulando ou se deslocando sem um rumo definido, o narrador, em semelhança ao *flâneur*, sensivelmente acolhe os fatos que se dão ao nível de seu olhar, nas vias da cidade. As “torres”, o “asfalto” e a “lama da várzea”, termos e expressões contidos em *Pauliceia Desvairada*, não apenas correspondem a imagens da civilização, do progresso, das transformações irrefreáveis que assinalam as transformações metropolitanas, mas também parecem lastrear o poeta, situá-lo em um lugar definido e real que é próprio da metrópole de São Paulo. Entre a atração e a repulsa, os impulsos metropolitanos são tomados em sua realidade, a partir da materialidade dos espaços, dos lugares e dos objetos característicos da experiência paulistana. Embora existam características extensíveis a outros contextos metropolitanos, diante de diferentes símbolos, contingências de um particular momento histórico e de lugares singulares, erguem-se imagens metropolitanas, representações que embalam sensivelmente o habitante. A “mulher feita de asfalto e de lamas de várzea” (ANDRADE, 1987, p. 98) convida o poeta a desfrutar dos amores que se fundem à dureza contida na própria fisionomia metropolitana, caracterizada por seus campanários assombrosos, símbolos da antiga cidade que persistia na metrópole de seu tempo.

**Tu**

[...]

Mulher mais longa  
Que os pasmos alucinados  
Das torres de São Bento!  
Mulher feita de asfalto e de lamas de várzea,  
Toda insultos nos olhos,  
Toda convites nessa boca louca de rubores!

[...]

(ANDRADE, 1987, p. 98)

A partir de versos que guardam semelhança com os retratos e elementos constitutivos das metrópoles europeias oitocentistas (a multidão, a uniformidade de pessoas, os gestos e trajes padronizados, as novidades do mundo capitalista, os destacados avanços da técnica, as transformações e intervenções urbanísticas, os novos meios de transporte, o ritmo e a velocidade da vida na metrópole, entre demais aspectos reconhecidos nos capítulos anteriores), é interessante sublinhar que Mário de Andrade, assim como os autores anteriormente mencionados (BAUDELAIRE, 1985; BENJAMIN, 1987a, 1987b, 1987c) descreve as cenas urbanas e os fenômenos metropolitanos indissociados de sua experiência pessoal, inseparáveis de uma relação sensível que se estabelece (e não se desfaz) entre o poeta e a metrópole, e capaz de revelar, no contato direto com a cidade, memórias, afetos, sentimentos que se misturam à trajetória pessoal do narrador. Ainda que os poemas sobre a cidade de São Paulo possam constituir referências e lugares comuns das descrições associadas às metrópoles modernas, sobretudo àquelas descritas por Walter Benjamin (BOLLE, 1994), o contexto paulistano adquire contornos e luz próprios, individualizados pelas emoções do escritor e transmitidos ao leitor como uma espécie de confissão atravessada pelo ambiente metropolitano. Ainda que indiscutivelmente subjetivos, os quadros metropolitanos elaborados por Mário de Andrade contêm aspectos igualmente documentais do presente e do passado da cidade, sendo capazes de nos interrogar, quase um século depois, sobre questões históricas, referências ao que se tornou e ao que poderia ter se tornado a metrópole de São Paulo.

Entre as ruas movimentadas, diante de casas que resistem à metropolização, defronte às lojas, à agitação do comércio que à época se anunciava em diferentes idiomas, Andrade (1987) representa uma entre diferentes vozes que enunciaram o texto das grandes cidades, afirmando as possibilidades de sua experiência estética. Estrategicamente posicionado, atento às entrelinhas de frases desconexas, às camadas do tempo e da história confusamente sobrepostas, o autor elabora um conjunto de impressões que apenas se torna possível na metrópole e, também, no caso específico de *Pauliceia Desvairada*, na metrópole de São Paulo. A loucura, a asfixia, as forças que escapam do corpo do poeta

correspondem a uma parte dos impulsos e do empenho que mobilizam o escritor no contato direto com a metrópole, a qual segue seu curso alheia aos afetos e sentimentos de seus habitantes.

Voltando-se às considerações de Morse (1970) e recuperando as ideias e as impressões sobre o encontro de uma cronologia pessoal, torna-se, com a história da grande cidade, representativo da experiência estética metropolitana insistir, também no caso de São Paulo, nesse vínculo sensível que ata o escritor à metrópole, o “centro a que sempre [o poeta] voltava” (MORSE, 1970, p. 352). Como afirma Morse (1970), não se trata apenas de uma simples referência, mas da metrópole que reverbera em conjunto com a alma do escritor, não obstante as dificuldades e os descompassos que caracterizam essa relação estética comum a outras grandes cidades e também observada no caso paulistano. Ainda que por vezes se assemelhe a um universo incognoscível, composto por novidades e sentimentos inaugurais, verifica-se uma cumplicidade na “tristonha garoa [que] amenizava a amargura e a tensão das antinomias cósmicas” (MORSE, 1970, p. 352) — possibilidades de ressignificar a experiência das grandes cidades, ir além dos limites restritos em que por vezes se situa a sensibilidade na vivência sensível metropolitana.

Mário tinha, porém, um centro a que sempre voltava: a cidade de São Paulo. Era em parte a cidade pela cidade — na qual nascera, amara, sofrera e iria morrer. Entretanto, também esta cidade específica, este *locus* geográfico, ele transcendera. Conhecera o Brasil e, sem nunca tê-lo visitado, o mundo exterior. O cosmos mais amplo encontrava em São Paulo seu símbolo incisivo e imediato. E de certo modo, a tristonha garoa da cidade amenizava a amargura e a tensão das antinomias cósmicas. (MORSE, 1970, p. 352)

Indicando essa relação singular entre o poeta e a metrópole, *Rua de São Bento* expressa os sentimentos do habitante defronte à agitação e às transformações observadas na realidade paulistana, um êxtase intranquilo provocado pela imagem da fábrica intercalada com as aberturas azul-celeste que se fixam no horizonte entre as vagas plúmbeas. Ao mesmo tempo em que retrata o quadro metropolitano em constante movimento e transformação, a instabilidade

da cena ilustra aquilo que impele a alma do habitante ao circular pelas artérias da cidade que pulsa no ritmo da modernidade.

### **Rua de São Bento**

[...]

Entre estas duas ondas plúmbeas de casas plúmbeas,  
as minhas delícias das asfixias da alma!  
Há leilão. Há feira de carnes brancas. Pobres arrozais!  
[...]

Não tenho navios de vela para mais naufrágios!  
Faltam-me as forças! Falta-me o ar!  
[...]

Minha Loucura, acalma-te!  
Veste o water-proof dos tambéns!

Nem chegarás tão cedo  
À fábrica de tecidos dos teus êxtases;  
telefone: Além, 3991 ...  
Entre estas duas ondas plúmbeas de casas plúmbeas,  
vê, lá nos muito-ao-longo do horizonte,  
a sua chaminé de céu azul!

(ANDRADE, 1987, p. 85)

Nesse enlace sentimental com a metrópole, outros versos de *Paulicéia Desvairada* reforçam a relação simultaneamente objetiva e sensível do poeta com a cidade de São Paulo. Ao mesmo tempo em que são testemunhos das transformações concretas que se efetivavam no espaço metropolitano, os poemas indicam e perpetuam traços próprios da sensibilidade do escritor que se unem à metrópole especialmente nos lugares e diante dos acontecimentos notáveis. As avenidas, as ruas, as linhas de bonde, as ferrovias, o movimento e a velocidade das cenas tipicamente metropolitanas, atravessadas pelos “vastos, altos repuxos da poeira” (ANDRADE, 1987, p. 92), são aspectos constitutivos das transformações urbanas, das “sujidades implexas do urbanismo” (ANDRADE, 1987, p. 92). “Sob o arlequinal do céu ouro-rosa-verde”, o poeta conta-nos sobre o “espetáculo encantado da Avenida” (ANDRADE, 1987, p. 92) que o emociona e faz coincidir, ainda que de modo desajustado, o passado e o presente, as tradições e as ameaças

de seu desfazimento na aurora de novidades tecnológicas e industriais representadas pelo automóvel.

### **O domador**

Alturas da Avenida. Bonde 3.  
Asfaltos. Vastos, altos repuxos de poeira  
Sob o arlequinal do céu ouro-rosa-verde...  
As sujidades implexas do urbanismo.  
Filets de manuelino. Calvícies de Pensilvânia.

[...]

Mas...olhai, oh meus olhos saudosos dos ontens  
Esse espetáculo encantado da Avenida!  
Revivei, oh gaúchos Paulistas ancestramente!  
E oh cavalos de cólera sanguínea  
[...]  
Passa galhardo um filho de imigrante.  
Louramente domando um automóvel!

(ANDRADE, 1987, p. 92)

Para além da originalidade que intensamente se apresenta ao habitante na vivência metropolitana, uma vez mais é interessante observar a referência a outros elementos que, ainda presentes na metrópole, igualmente se tornam referências de espaços, tempos e gestos simultaneamente alheios à modernidade. Repercutindo aspectos também contidos nas descrições de Lévi-Strauss (1996), as descrições de São Paulo contidas em *Paulicéia Desvariada* oferecem, no início do século XX, panoramas que recuperam referências sobre a natureza e as singularidades da metrópole paulistana geograficamente situada nos trópicos. Ainda que as referências ao quadro natural local não configurem indícios de uma sensibilidade associada ao fenômeno metropolitano, os versos que tematizam a natureza reforçam as demais especificidades da metrópole de São Paulo, sob as luzes e as sombras que apenas são possíveis na latitude em que está situada. Combinadas ao estado vacilante das transformações urbanas, as referências à natureza do sítio geográfico de São Paulo igualmente correspondem a breves momentos de interrupção das agitações e angústias provocadas pela metrópole. Conforme observado em relação a outros exemplos anteriormente citados, a experiência

metropolitana também se vale de ocasiões em que é possível se resguardar das instabilidades que a modernidade, sentida através da experiência metropolitana, frequentemente instaura. Configurando possibilidades de sentimentos afetuosos, brandos e suaves, *Pauliceia Desvairada* também contém passagens capazes de retirar o habitante metropolitano do turbilhão de acontecimentos que o cercam, estendendo os horizontes sensíveis em direção às renovadas distâncias que as impressões da natureza instauram. Embora não se trate de um descolamento da realidade metropolita, a grande cidade, atravessada pelos fenômenos naturais, comove o poeta, despertando-o para os detalhes de uma cena que, ao surgirem nos intervalos e nas fissuras da metrópole, reavivam uma particular sensibilidade que nos lembra sobre a frequência primitiva e profunda de outro espaço e tempo que persistem ainda que ameaçados pela modernidade.

Em variadas estrofes, a São Paulo de Mário de Andrade é descrita em diferentes estações e períodos do dia. Em meio à cidade e aos incontáveis acontecimentos, entre os versos, há lugar para que se transmitam os variados estados atmosféricos que ambientam as cenas metropolitanas observadas. Em “pleno verão” (ANDRADE, 1987, p. 87), diante dos “fogaréus da aurora” (ANDRADE, 1987, p. 92), o escritor está atento para o “raio de Sol arisco” (ANDRADE, 1987, p. 99) que transpassa a atmosfera densa e pesada da metrópole. A “Londres das neblinas finas” (ANDRADE, 1987, p. 87), como é referenciada São Paulo no início de *Pauliceia Desvairada*, muitas vezes se relaciona com o inverno, com o vento que arre pia as ruas, que comove e embala a alma do poeta no embate com a concretude a princípio infrutífera da cidade. Mais adiante, em outro momento, a bruma invernal torna a emoldurar o tom da experiência da grande cidade, exibindo ao leitor diferentes faces de São Paulo sob as nuvens baixas e espessas associadas aos mistérios, aos estados angustiantes e vacilantes que se instalam nas “noites de crime” (ANDRADE, 1987, p. 95), na “escuridão dum meio-dia de invernã” (ANDRADE, 1987, p. 96) entre ondas de “casas plúmbeas” (ANDRADE, 1987, p. 85).

### **Noturno**

Luzes do Cambuci pelas noites de crime...  
Calor!... E as nuvens baixas muito grossas,

Feitas de corpos de mariposas,  
Rumorejando na epiderme das árvores...

Gingam os bondes como um fogo de artifício,  
Sapateando nos trilhos,  
Cuspindo um orifício na treva cor de cal ...

[...]

(ANDRADE, 1987, p. 95)

### **A caçada**

A bruma neva... Clamor de vitórias e dolos...  
[...]

Não há mais lugares no boa-vista triangular.  
Formigueiro onde todos se mordem e devoram.  
O vento gela... Fermentação de ódios egoísmos  
para a caninha-do-O' dos progredires...

[...]

Os quarenta-graus das riquezas! O vento gela...  
Abandonos! Ideais pálidos!  
Perdidos os poetas, os moços, os loucos!  
Nada de asas! nada de poesia! nada de alegria!  
A bruma neva... Arlequinall!  
Mas viva o Ideal! *God save the poetry!*

[...]

(ANDRADE, 1987, p. 93)

Conforme citado acima, a sobreposição da metrópole à natureza tropical não representa um simples adorno aos lugares e acontecimentos observados em São Paulo. A natureza ainda presente na cidade não é simplesmente coadjuvante, assumindo uma presença inseparável e decisiva ao fenômeno metropolitano que se mostra em primeiro plano. Como se houvesse algo a mais do que as realizações materiais e as conquistas triunfantes que a modernidade desordenadamente acumula, os traços da natureza local soam como permanentes e insistentes recordações do sentido profundo da existência que ainda habita a intimidade do poeta ao experimentar esteticamente a grande cidade. Embora pudessem passar despercebidas a outros habitantes, a olhares menos atentos, Mário de Andrade



acrescenta outras camadas que dizem respeito ao que persiste e resiste em meio às novidades desestabilizadoras da experiência metropolitana.

### **Paisagem N° 1**

Minha Londres das neblinas finas...  
Pleno verão. Os dez mil milhões de rosas paulistanas.  
Há neves de perfumes no ar.  
Faz frio, muito frio...  
[...]

Meu coração sente-se muito triste...  
Enquanto o cinzento das ruas arrepiadas  
Dialoga um lamento com o vento...

Meu coração sente-se muito alegre  
Este friozinho arrebitado  
Dá uma vontade de sorrir!

E sigo. E vou sentindo,  
À inquieta alacridade da invernia,  
Como um gosto de lágrimas boca.

(ANDRADE, 1987, p. 87)

### **Anhangabaú**

Parques do Anhangabaú nos fogaréus da aurora...  
Oh larguezas dos meus itinerários...  
Estátuas de bronze nu correndo eternamente,  
Num parado desdém pelas velocidades...

[...]

(ANDRADE, 1987, p. 92)

### **Paisagem N° 2**

Escuridão dum meio-dia de invernia.  
[...]  
e as onças pardas das montanhas no longe ...  
[...]

Lá para as bandas do Ipiranga as oficinas tosem ...  
[...]

Mas os homens passam sonambulando...  
E rodando num bando nefário,

vestidas de eletricidade e gasolina,  
as doenças jocotoam em redor...

[...]

(ANDRADE, 1987, p. 96)

### **Paisagem Nº 3**

Chove?  
Sorri uma garoa cor de cinza,  
Muito triste, como um tristemente longo...  
A casa Kosmos não tem impermeáveis em liquidação...  
Mas neste largo do Arouche  
Posso abrir meu guarda-chuva paradoxal,  
Este lírico plátano de rendas mar...

[...]

De repente  
Um raio de Sol arisco  
Risca o chuvisco ao meio.

(ANDRADE, 1987, p. 99)

No caso específico da metrópole de São Paulo, de uma experiência situada na América do Sul, a geografia local possibilita que, em alguns pontos do território metropolitano, o olhar torne a se lançar às porções ainda não urbanizadas, às várzeas, às montanhas, bem como ao horizonte que circunda a cidade e a envolve no azul profundo do céu. Entre os rios serpenteantes, a mata espessa, a atmosfera úmida que se converte ora em garoa ora em torrentes que correm pelo meio fio no final de uma tarde de verão, São Paulo se impôs surpreendente e vorazmente. Ao cantar a “chaminé de céu azul” que se avista “nos muito-ao-longo do horizonte” (ANDRADE, 1987, p. 85), são pontuados sentimentos de felicidade, da “inquieta alacridade de invernã” (ANDRADE, 1987, p. 87), sentidos como “um gosto de lágrimas boca” (ANDRADE, 1987, p. 87). Em certas ocasiões, tais lugares característicos da metrópole de São Paulo parecem dizer algo ao poeta, recuperando sentidos e promovendo reflexões, movimentando-o decisivamente na direção oposta da alma que, a princípio, estaria empalidecida pela grande cidade.

## 4.2. IMAGENS CONTEMPORÂNEAS DA METRÓPOLE DE SÃO PAULO

Assim como a série de descrições e representações sensíveis da cidade de São Paulo referentes à primeira metade do século XX, os parágrafos a seguir se ocupam de coletar indícios das relações estéticas lastreadas sobre diferentes situações contemporâneas na metrópole paulistana, insistindo em variados retratos que apresentam a cidade a partir dos lugares e acontecimentos que se referem à metrópole nos dias atuais. Com base em poemas, narrativas, instalações, fotografias e pinturas, procura-se reunir subsídios que persistam em favor da possibilidade de reconhecer experiências estéticas que tematizem a metrópole, notadamente diante dos fenômenos que lhe são singulares.

Não obstante os obstáculos associados à capacidade de leitura e de decodificação do tecido metropolitano no atual momento, a “dificuldade do olhar no embate com a superfície de uma cidade espessa e concreta” (PEIXOTO, p. 1996, p. 10), surgem do contato direto do habitante com a cidade de São Paulo expressões e impressões que manifestam a possibilidade da relação estética com a grande cidade também na contemporaneidade. Reveladas na observação e na interação com os diferentes elementos e atributos presentes nas tramas e nos interstícios da metrópole, tais impressões estéticas em relação ao fenômeno metropolitano seguem no horizonte da vida e do cotidiano que se desenvolvem na cidade, despertando, como verificado na primeira metade do século XX, particulares sentimentos e emoções. Apoiando-se sobre as imagens do contemporâneo, o presente da metrópole de São Paulo, assim como o retrato de outras grandes cidades, compõe-se de uma “espécie de caleidoscópio”, composto por “diferentes fenômenos e linguagens”, dispersos “na aparente confusão e encontro de formas distintas, de fluxos ininterruptos, em constante trânsito” (PEIXOTO, 1996, p. 10-11). Conforme se observará abaixo, a escolha de determinadas representações estéticas sobre a cidade acaba por eleger e reunir

lugares que compartilham características comuns em meio a uma “massa informe, incompreensível” (PEIXOTO, 1996, p. 131). Embora não resida aqui uma tentativa de monumentalizar a metrópole de São Paulo a partir de seus projetos e circunstâncias particulares, as manifestações artísticas se ocupam das linhas férreas, das vias expressas, das pontes, dos viadutos, das luzes que brilham em pontos estratégicos do território, evidenciando uma série de ocorrências que perpetuam a vocação metropolitana de São Paulo.

Em semelhança aos exemplos paulistanos anteriormente mencionados, nos retratos realizados por variados artistas, as representações e narrativas sensíveis sobre a metrópole de São Paulo exibem a cidade a partir de uma sensibilidade contundente, ainda que fundada sobre os lugares e acontecimentos de difícil assimilação. Assim, ao contrário de um suposto enfraquecimento, em determinadas condições e alternâncias entre luz e sombra, diferentes imagens metropolitanas seguem oferecendo feições peneiras de um significado profundo, não sendo aplanadas pela aspereza e hostilidade do cotidiano metropolitano. Estabelecendo relações com demais expressões sensíveis que tematizam o fenômeno metropolitano, a São Paulo contemporânea também reforça os sentimentos que enlaçam os fluxos amplos e movimentos largos que caracterizam a dinâmica da metrópole e permeiam o seu espaço. Contraditórias harmonias e convergentes contrastes são verificados em sucessivos deslocamentos através das imagens que imiscuem passado, presente e futuro sob o brilho e a opacidade de variados fatos que aqui se encontram.

Procurando exprimir os variados sentidos da experiência estética da metrópole na contemporaneidade, intentou-se reunir imagens de São Paulo capazes de sintetizar diferentes acentos representativos da realidade que se mostra aos artistas e habitantes em suas jornadas diárias, perscrutando situações cotidianas. Ao mencionar diferentes representações e modos de expressão artísticos ocupados em revelar a sensibilidade que persiste no contato direto com a metrópole, procura-se revelar o incomum, fazer renascer do inesperado as fagulhas e as chamas estéticas que persistem na metrópole de São Paulo. Resultantes de uma contemplação inesperada, entre avenidas expressas e calçadas desoladas, os exemplos mencionados abaixo se baseiam no acolhimento sensível

dos elementos metropolitanos experimentados à altura do olhar. Perceber, sentir e exprimir o excesso, o incomensurável e o estranho que igualmente transitam pelos lugares da metrópole contemporânea corresponde ao conteúdo de textos, descrições e retratos elaborados por diferentes autores através de distintas linguagens, formas e acentos.

\*\*\*

### ***Sensibilidades resistentes: o corpo e o outro na metrópole***

Refletindo o modo como habitamos os lugares da metrópole contemporânea, é possível reconhecer na obra da poeta Lilian Aquino um permanente alerta sobre os riscos à sensibilidade eventualmente abalada e acometida pelas forças que regem o contexto metropolitano em que vivemos. Assim como observado na produção de outros autores, e não se tratando de uma temática exclusiva da contemporaneidade, tal aspecto consiste em um primeiro ponto de reflexão capaz de introduzir o modo e observar os esforços despendidos nas relações estéticas com as grandes cidades no momento atual. Nas ruas asfaltadas ou nas residências sobrepostas na verticalidade dos edifícios, Aquino (2017) explora as condições e atitudes possíveis diante dos efeitos de intimidação e restrição das emoções e da individualidade que se observam na metrópole.

Espreitando sobrevivências estéticas no calor da vida e dos fatos contemporâneos, *Juíço* sugere-nos o diagnóstico de um possível predomínio da intelectualidade ou da anulação da sensibilidade, expressados pela mão que renuncia às dissonâncias para repousar forçosamente sobre a cabeça, manifestando uma atitude certa e correta, desprovida de descompassos, imprevisibilidades e questionamentos. Ao mesmo tempo em que sinaliza as adversidades de um presente que é parte da experiência metropolitana, a poeta parece revigorar-se, nutrida por uma esperança que há de manter-se viva no horizonte da vida e de suas possibilidades concretas. Nesse sentido, a exigência da regularidade dos comportamentos, reconhecida como um dos efeitos negativos da vida na metrópole por diferentes autores, é desfeita na direção de um

posicionamento a favor do retorno à liberdade do corpo e sua necessária presença criativa na cidade contemporânea.

Mesmo diante de contrariedades, Aquino (2017) aponta para a possibilidade de estender nossas vistas e sentimentos à metrópole, reconhecendo nessa extensão a importância de nossa própria existência física e corpórea. Mesmo que nas alturas de apartamentos e varandas empilhadas, São Paulo, avistada através de *Uma janela sobre a cidade*, é o “lugar onde ainda se pode estar nu”, a metrópole a ser desvelada, a qual não se deve encobrir ou amparar com “cortinas cerradas”, “proteger com panos quentes”, mas descortinar a partir da presença e de movimentos que devem se fazer corpóreos (AQUINO, 2017, p. 35). No mesmo poema, a alternância do espaço interior e exterior ao habitante metropolitano, do dentro e do fora de nós, permite justapor experiências sensíveis e expressões artísticas que se mantêm no campo de questões relacionadas com os acontecimentos, as situações e os lugares em que sobrevive a intimidade singular e sensível constante em cada um de nós. O desafio de “ser o que somos” (AQUINO, 2017, p. 35) é imposto em diferentes situações do cotidiano metropolitano associado aos movimentos rítmicos e massificantes que as grandes cidades e sua dinâmica engendram.

### **Juízo**

Ande,  
me dê sua mão  
No bolso você  
só encontra a mesma  
nota dissonante.  
Venha aqui  
e tire a mão do bolso  
O asfalto que cobre esta estrada  
é a coisa mais certa  
a cumprir  
Ande,  
agora você  
se equilibra  
e a mão está na cabeça

bem onde deve estar

(AQUINO, 2017, p. 23)

## Uma janela sobre a cidade

não devemos proteger com panos quentes  
cortinas cerradas  
esta cidade  
espreitada aqui do alto  
porque este é um lugar  
onde ainda se pode estar nu  
Aqui os corpos  
se movimentam  
diante da varanda  
exibidos  
nesta sala erguida  
acima de outras duas  
salas como esta

Uma cidade vista daqui de cima  
três andares  
onde podemos  
ser o que somos  
— corpos

(AQUINO, 2017, p. 23)

De um modo ainda mais contundente e se apropriando diretamente da materialidade constitutiva da cidade de São Paulo, as impressões corpóreas de Alessandra Cestac e o próprio corpo da artista tematizam a presença humana que desafia a inumanidade do tecido metropolitano. Na altura dos olhos fixos ao alcance dos faróis, as imagens impressas do corpo nu surgem de relance, como aparições inconsúteis, semelhantes a fantasmas que nos assombram. Não mais nas varandas iluminadas e elevadas dos edifícios do centro da cidade, mas localizados a rés do chão, sob os viadutos, pontilhões, em bifurcações mal iluminadas de avenidas sombrias com calçadas encolhidas, os retratos do corpo atado a pilares e paredes de concreto despontam da escuridão artificial e poluída da metrópole. O álveo da pele feminina destacado do fundo fuliginoso e tóxico das estruturas viárias não nos seduz, não provoca erotismos, mas reclama por um acolhimento, suplica por sua existência ali, naquele lugar, *in situ*. Entretanto, no vórtice expresso por autopistas empilhadas e fissuradas, não se pode parar. O acolhimento da humanidade permanecerá como uma impressão empalidecida, um pensamento e uma imagem fugidios do que poderia ter ocorrido ou teria sido visto.

Rapidamente, volta-se o olhar à direção e mira-se novamente para a obscuridade do asfalto onde apenas brilha a brancura de faixas alternadas.



Figura 8 - Intervenção urbana e Nua na rua  
Fonte: CESTAC, Alessandra

Entre outras circunstâncias possíveis, o poema intitulado *Estação* prolonga a agudez e efetivamente denuncia o risco ao corpo que se desloca pela metrópole. Não apenas uma ameaça circunscrita à sensibilidade, à violência imaginada, Fábio Weintraub aborda os perigos à integridade física decorrentes das condições de deslocamento pela metrópole. No poema citado abaixo, o poeta narra o sem-número de pessoas que se acomodam em trens, plataformas e estações, fazendo-nos lembrar das feições e do estado de conservação de tais estruturas e equipamentos metropolitanos. Todo o acaso que cerca a cena transmite, para além do evidente descuido com a população, o modo como foram construídos e são organizados o acesso e a condução dos usuários em locais específicos do sistema de transporte metropolitano.

O equilíbrio instável, enquanto um pé fixa-se sobre o degrau e o outro ainda hesita a acomodar-se no piso, a possível “rasteira” ou a própria “mutilação”



(WEINTRAUB, 2019, p. 49), descritas pelo poeta, repousam na certeza da violência e das forças que fisicamente e materialmente estão contidas na metrópole. Em algum ponto do mapa das linhas ferroviárias e metroviárias da metrópole de São Paulo, Weintraub (2019) narra a ocasional desventura contida na circulação diária e ininterrupta de passageiros. Não consistindo em um simples relato narrativo, as palavras escolhidas pelo escritor transmitem imagens da queda, da morte nos trilhos em meio aos gestos frequentes e automatizados do deslocamento ao trabalho — circunstâncias aleatórias, à própria sorte ou azar, “como quem segura uma carta”, “antes de baixar o jogo” (WEINTRAUB, 2019, p. 49). A superlotação dos vagões, o apito do fechamento deslizante das portas até o pressionar de suas molduras emborrachadas, “aguça a vista”, que, “com a faca em punho”, busca “o ponto exato”, “a linha de separação entre os ossos” “na hora do desembarque” (WEINTRAUB, 2019, p. 49). Ao invés de imagens unicamente associadas à queda ou aos ferimentos eventuais, desdobram-se do poema as lembranças dos metais e dos gradis de segurança que prioritariamente visam barrar a clandestinidade de corridas e o obrigar o pagamento dos bilhetes de embarque. A fisionomia das estações do trem metropolitano, com lanças corroídas fixadas no concreto, parece compor um cenário que possivelmente adere ao poema. Diferentemente de projetos arquitetônicos mais recentes e dotados de certa leveza, a arquitetura dos transportes metropolitanos envolve-se de uma atmosfera de abandono em que os esforços de manutenção das estações apontam na única direção de conduzir e conter os contingentes de população que diariamente circulam nos trens entre os subúrbios e o centro da metrópole.

### **Estação**

um pé no degrau  
outro hesitando

um pé no chão  
outro no ar  
à espera da rasteira  
ou mutilação

atavanca a rampa  
de acesso aos bloqueios

pressiona  
os pontos de sangramento

um pé a dilatar  
o tempo da aterrissagem  
como quem segura uma carta  
antes de baixar o jogo  
pegar no morto

como quem aguça a vista  
com a faca em punho  
buscando o ponto exato  
a linha de separação entre os ossos  
onde pousa a lâmina  
arco de violino  
baqueta no tímpano  
prato antes do alarme  
na hora do desembarque

(WEINTRAUB, 2019, p. 49)

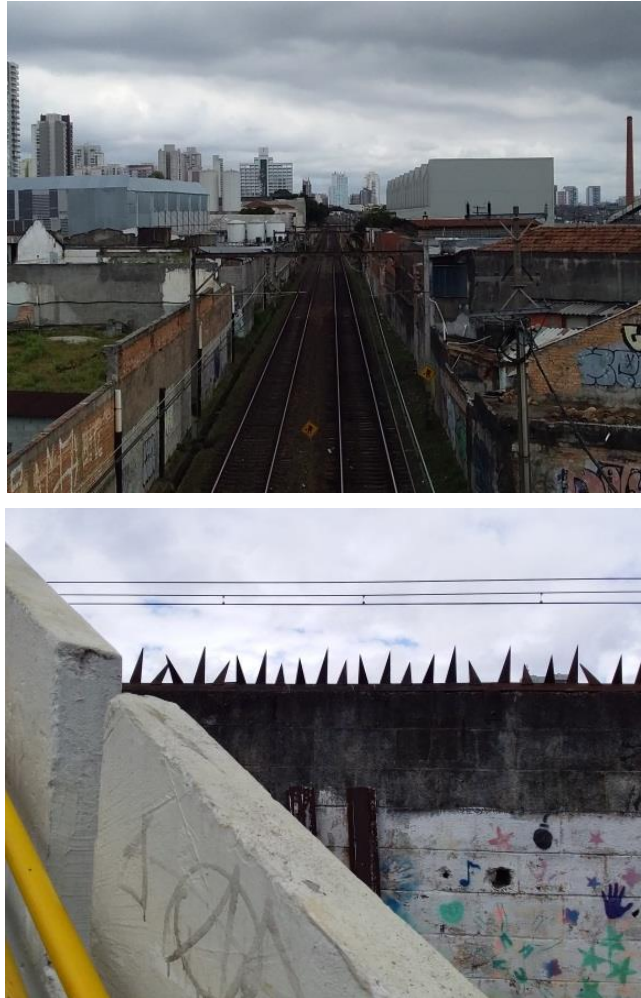


Figura 9 - Estação Água Branca  
Fonte: arquivo pessoal.

Em outro ponto do sistema de transporte metropolitano, ainda no interior da cidade de São Paulo, o olho de Paulo Ferraz percorre os detalhes que cercam o condutor de ônibus em seu ofício ao longo das 72 paradas da linha 478-P. Ao contrário de parecer submetido às forças da metrópole, aos perigos e violência da cena acima retratada, o motorista “majestoso” reina sentado em seu assento de “curvim ornamentado com um forro de retalhos” (FERRAZ, 2007, p. 56). O câmbio do veículo, tal qual um cetro, um bastonete mágico que, “pintado com o emblema do Corinthians”, transmite ao leitor sua particular capacidade de abrir caminho nos mares de asfalto quente, liquefeito pelo hipotético sol de uma tarde de verão. A baixa estatura do capitão daquele barco motorizado por dezenas de cavalos de força que diariamente atende a centenas

de passageiros dá lugar à autoridade que o poeta imputa ao motorista, igualmente reconhecida através da reverência que a “senhora palmeirense” efetua ao entrar de joelhos no coletivo (FERRAZ, 2007, p. 56). Compostos por uma série de elementos triviais, a descrição do condutor e os contornos da cena podem nos revelar a permanência dos traços de individualidade, minúcias de cada vida individual, que subsistem no cotidiano das grandes cidades. Ainda que possa predominar o anonimato e o sem-número de desconhecidos que nos cercam em nossas rotinas diárias, a cena descrita pelo poeta ao menos parece identificar, entre os habitantes da metrópole, uma espécie particular de intimidade, reconhecendo o corpo de outro habitante e os elementos que denotam o universo de imagens e símbolos de cada morador na metrópole. Embora reserve uma distância e um silêncio, trocas que não ultrapassam as referidas banalidades cotidianas, o encontro dos três (do motorista, da passageira e do poeta) possui em si um traço de humanidade resistente, colorido por cenas corriqueiras no cotidiano apressado e anônimo da metrópole. Não há palavras proferidas, não há diálogos elaborados, entretanto algo nos diz que a presença humana, em suas idiossincrasias e gostos, está ali registrada e preservada como um alento à indiferença que a ameaçava em outros versos acima destacados.

#### **Motorista — Linha 478-P**

Embora não tenha porte —  
Nem precisaria, pois quem o  
tem? — de autoridade, senta  
majestoso no seu trono  
de curvim ornamentado  
com um forro de retalhos,  
sempre tendo às mãos o cetro: o  
câmbio pintado com o emblema  
do Corinthians. A senhora palmeirense entra de joelhos.  
No mar, capitão com Deus se  
parelha; no ônibus, ele.

(FERRAZ, 2007, p. 56)

Semelhante impressão, entre a proximidade e o afastamento que se fixam entre os habitantes metropolitanos, está contida em um par de fotografias de Carlos Moreira. Em dois registros datados de 1994 e organizados em publicação

específica sobre São Paulo, o fotógrafo capturou dois momentos distintos também ambientados nos ônibus que circulam pela metrópole. Ocasionalmente lançados um contra o outro através das janelas de dois veículos em sentidos opostos, Moreira (2014) flagra e se detém sobre um par de olhares que trafegam em duas vias emblemáticas da cidade de São Paulo. À direita (FIGURA 11), a criança atenta, situada entre a curiosidade que aproxima e afasta, avista outro passageiro. À esquerda (FIGURA 10), um rapaz que se prende, por um instante, ao feixe ocular emanado pelo garoto. Sentado à janela, o menino vira o seu rosto à metrópole e às pessoas. Em posição semelhante, com o rosto igualmente rente ao vidro, o rapaz da fotografia ao lado supostamente fita os olhos da criança. O entrecruzamento de olhares soa como um feito do acaso, uma ingênua ficção que nós, cidadãos solitários, desejamos ter ocorrido: miradas que no mesmo instante se unem e se despedem durante os fluxos na metrópole.

No inverossímil encontro desses dois olhares, ao nos determos sobre o olhar do garoto, igualmente somos questionados. A pergunta não é objetivável e tampouco a resposta poderá ser precisamente formulada. Na alma do observador, do leitor das fotografias de Carlos Moreira, os olhos da criança conferem gravidade e profundidade. Entre tantas perguntas possíveis: qual o sentido da jornada diariamente repetida cujo destino não nos é predito? Na plena velocidade dos deslocamentos, nos fluxos e contrafluxos da metrópole, os dois passageiros, os quais se encontraram apenas em nossa imaginação, não voltarão a se cruzar. Solidário a ambos, por meio dessa fantasia fugaz, compartilha-se não apenas o desejo do “encontrar-se”, mas também a aspiração pelo “não se perder”. Há labirintos que repercutem fora e dentro de nós. Vira-se a página da publicação que contém as fotografias (FIGURA 12), o ônibus está vazio. O sol, levemente inclinado por obra dos astros, abrsa o banco cor de caramelo desgastado pelo uso. Entreaberta para que um mínimo de ar ventile o interior da carroceria metálica e estridente, a janela do coletivo está riscada, suja e embaçada. Não é possível distinguir com precisão as cenas da metrópole através do vidro. A retidão embaçada da urbanidade agreste convoca-nos, uma vez mais, para a reflexão interior. Uma viagem que pendurará até a próxima parada.

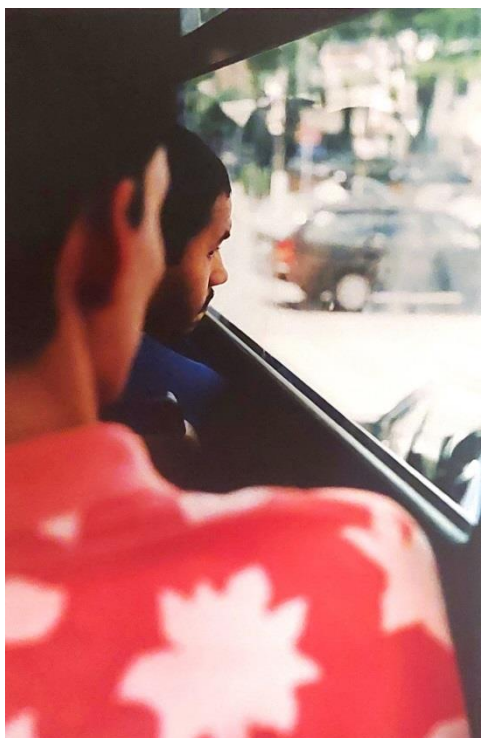


Figura 10 - Av. Faria Lima (1994)  
Fonte: MOREIRA, 2014



Figura 11 - Av. Brig. Luís Antonio (1994)  
Fonte: MOREIRA, 2014



Figura 12 - Av. Faria Lima (1994)  
Fonte: MOREIRA, 2014

A hostilidade da metrópole, a dureza com a qual a grande cidade parece se voltar contra seus próprios habitantes, oscilando em diferentes representações, também habita outros versos e poemas de Paulo Ferraz. Diferentemente de

imagens que transmitem a rigidez da matéria com que é feita a cidade, em *O vento nessa cidade* a impenetrabilidade do tecido metropolitano é antecedida, ao contrário, pelo próprio caráter rarefeito do vento.<sup>11</sup> Narrando o que poderia ser uma cena do centro urbano de São Paulo, o poeta fala-nos do vento que “não aceita ser contestado” e, “sempre na mão contrária”, arrasta “fumaça”, “papéis”, “poeira” e “pessoas” (FERRAZ, 2007, p. 14), indiferenciadas entre outros objetos que flutuam sem rumo no ar que sopra indefinido enquanto origem ou destino. Os “olhos cerrados” dos transeuntes e dos pedestres, em que se inclui o poeta, parecem refletir certa alienação em relação ao outro que rodeia os transeuntes e “grava na sarjeta o mapa de seu tesouro escondido” (FERRAZ, 2007, p. 14).

### **O vento nessa cidade**

O vento nessa cidade  
Vem sempre na mão contrária.

Fumaça, papéis e poeira  
pegam carona, sem rumo

(pessoas também, se bem que elas  
não se diferenciam muito

de papéis, poeira ou fumaça). O  
preto, que à mão só tem dedos,

grava na sarjeta o mapa  
de seu tesouro escondido,

já são vistos traços brancos,  
mas vamos de olhos cerrados,

pois nessa cidade o vento não aceita ser contestado.

(FERRAZ, 2007, p. 14)

Em meio à vacuidade contida na imagem diáfana do ar em movimento, os sinais mais pulsantes dos vestígios humanos parecem estar contidos em um

---

<sup>11</sup> Semelhante impressão se expressa no poema *Sobre o pobre B.B.*, de Bertold Brecht. O verso reproduzido por Bolle (1994) refere-se também ao vento, sentenciando, em uma visão aparentemente profética sobre o futuro das metrópoles, a esterilidade contida nas grandes cidades: “Destas cidades ficará: o vento que por elas passa!”.

ato que remete à própria sobrevivência: a gravação do mapa do tesouro, das preciosidades que reservamos para nós e as acolhemos como subsídios das imagens de um futuro desejado, porém ainda não alcançado. Naquela sarjeta, os dedos removem a sujeira e a fuligem que a metrópole acumulou. A mão humana é o instrumento mediante o qual se registra e se afirma a vida que perscruta uma alternativa e expressa um alento, nutrindo uma coragem e uma resistência incontornáveis.

Talvez não muito longe dali, daquele trecho de avenida, rua ou via incrustada na grande cidade, Alexandre Orion igualmente se ocupa de registrar os traços da presença humana. De um modo semelhante ao habitante que grava a sarjeta, na sequência de intervenções intitulada *Ossário* (FIGURA 13), o artista retira a camada micro granulada de poluentes impregnada nos subterrâneos da metrópole e fixa sucessivas imagens nas paredes de um túnel. Interessado nos múltiplos significados que a grande cidade desperta, o ato de Orion é delicado e cuidadoso ao mesmo tempo em que é potente e se situa nos lugares da metrópole que flertam com o limiar da vida e da morte.



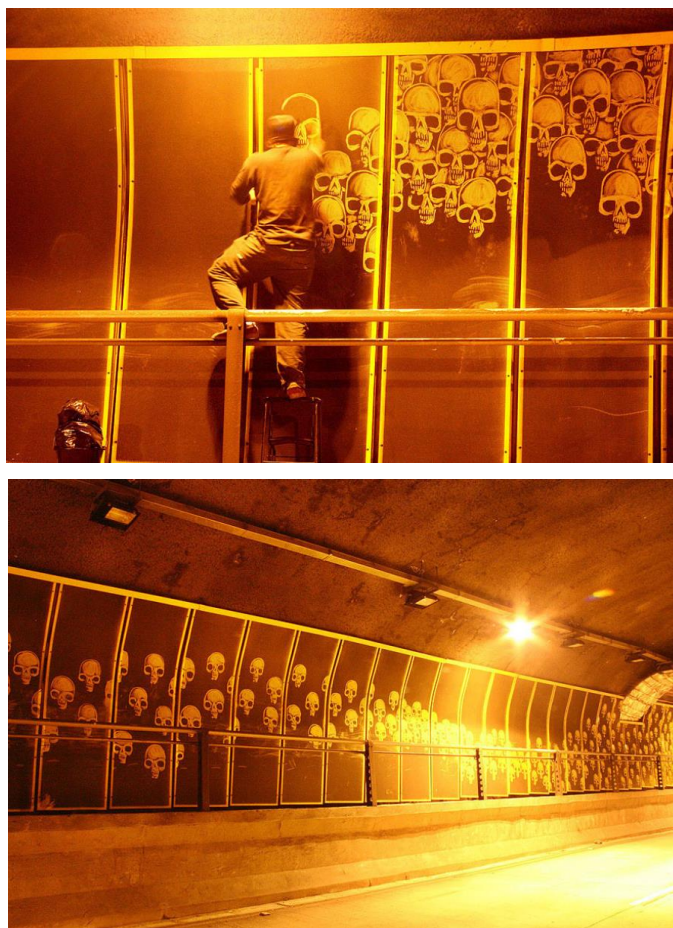


Figura 13 - Ossário  
Fonte: ORION, 2009

Os crânios e as ossadas de Orion reforçam as angústias e ameaças que, em diferentes tons, por vezes as grandes cidades imputam. Pauta recorrente das expressões artísticas ocupadas em relatar as experiências sensíveis corpo-a-corpo com a metrópole, a obra materialmente inscrita nas paredes da São Paulo também representa, ao inscrever um registro humano nas paredes de um túnel, um último abrigo, um momento de suspensão das agitações que abalam as dimensões físicas e sensíveis dos habitantes metropolitanos. Embora se trate de imagens a princípio mórbidas, grafadas com a toxidade que é expelida dos motores a combustão, o artista parece insistir na necessidade ir contra a insensibilidade contida na experiência metropolitana, tocando-a como um ato possível e necessário antes que a própria existência humana seja suprimida. Posteriormente retiradas pelas equipes de limpeza pública, o ato efetivado pelo artista, a partir dos próprios resíduos

produzidos pela metrópole, fixa imagens que se prolongam e repercutem na interioridade sensível quando se descortina a matéria da cidade encoberta por sua própria toxidade.

Além do esforço de habitar a literalidade profunda do tecido metropolitano, o grafite de Orion revela a textura da metrópole, a sua granulosidade e a textura de suas superfícies. Envolto pelas paredes concretadas dos túneis, os registros aproximados das intervenções artísticas nos mostram a face de um mundo hostil e selvagem: placas metálicas e perfuradas sobre as quais a obra é realizada, muretas para contenção e segurança dos veículos, a estreita calçada de acesso ao interior da via, o guarda-corpo tubular como uma guia de retorno à superfície, os resíduos que se acumulam por toda a parte naquele ambiente insalubre.

No interior das artérias da metrópole, a presença humana se resume a uma emergência, a um desvio de rota, a uma situação indesejada em meio a aparentes e contundentes contrariedades. *Ossário* aponta para tais dimensões que, embora de difícil assimilação, se fazem presentes na cidade de São Paulo, erguendo e sustentando a metrópole. Por vezes esquecidas e ocultadas dos monumentos metropolitanos que acima da terra são erguidos, a intervenção do artista representa um esforço genuíno na direção de efetivar alternativas e reconhecer possibilidades de uma aproximação necessária ao que constitui o sustentáculo da cidade e ao mesmo o seu rejeito, ausente em suas radiosas representações.

### ***Lugares metropolitanos: dimensões espaço-temporais***

No conjunto de narrativas e representações que enfatizam variados aspectos da relação sensível com os lugares da metrópole, outros artistas abordam o espaço metropolitano de São Paulo destacando as dimensões espaço-temporais constitutivas realidade metropolitana na atualidade. Mesmo diante das patentes dificuldades que surgem no embate com a superfície de uma cidade espessa e concreta, uma série de significados é revelada no encontro com situações fortemente marcadas por relações sintonizadas com o espaço e o tempo nas

grandes cidades. Insistindo no contato direto com a metrópole de São Paulo, na relação corpórea com a cidade, os sentidos e a tradução sensível da vivência metropolitana tornam-se possíveis mediante a imersão e o contato corpo a corpo com a grande cidade, “nessas franjas, nesses espaços intersticiais, nessas pregas” (PEIXOTO, 1996, p. 11) da metrópole.

Absortos na experiência estética metropolitana, os artistas insistem em um acolhimento estético que se mostra necessário na vivência da grande cidade. Entre diferentes elementos que atribuem a São Paulo sua vocação metropolitana, as expressões sensíveis sobre a cidade igualmente se voltam à ausência de medidas e aos excessos que a metrópole proporciona. Alternando diferentes situações espaciais, o desmedido do qual também se vale a experiência estética metropolitana apresenta-se conjuntamente ao peso e à leveza, à opacidade e ao brilho que sugerem distâncias e transladam as dimensões temporais (passado, presente e futuro) diante dos acontecimentos e nos lugares singulares da metrópole paulistana.

Nas fotografias e fotomontagens aéreas que compõem a publicação *Intervenções urbanas: Arte/Cidade* (FIGURA 14), a São Paulo vista do alto inequivocamente dá mostras de sua magnitude e da escala dos processos de urbanização que aqui ocorreram e sobrevivem na contemporaneidade. Sem cores, em branco e preto, os retratos constantes da publicação apresentam através do ponto de vista elevado o conjunto dos diferentes fenômenos que conformam a metrópole e ao mesmo tempo conferem sua fisionomia observada ao nível do solo. Sintonizadas com a publicação dedicada a apresentar obras e comentários referentes às intervenções artísticas na metrópole de São Paulo durante o projeto *Arte/Cidade*,<sup>12</sup> as vistas aéreas nos indicam o panorama de informações

---

<sup>12</sup> Ocorrido entre os anos de 1994 e 1997, o projeto *Arte/Cidade* consistiu em variadas obras artísticas que tematizaram a cidade de São Paulo e diferentes relações com a metrópole contemporânea. Ao longo de sua duração, através de diferentes linguagens e suportes, o projeto reuniu distintos autores e obras, estabelecendo múltiplas conexões com o ambiente urbano e promovendo a inscrição artística na dinâmica metropolitana. Cabe destacar que o projeto igualmente se valeu de lugares específicos para essas intervenções: em um antigo matadouro; em uma área

complexas e justapostas de que se constitui a metrópole: edifícios de diferentes alturas e períodos, uma sequência de residências menos elevadas, parques públicos, avenidas, trilhos, estações e ramais ferroviários são alguns dos elementos que do alto identificamos com nossa vivência diária da metrópole. Como destaca Peixoto (1996), o urbanismo metropolitano contemporâneo, incluído o caso da cidade de São Paulo, é feito por uma complexidade de formas e acontecimentos imbricados na realidade concreta da metrópole. Através de variadas expressões artísticas, São Paulo vista do alto e, sobretudo, vista de baixo, nos convida a desvendar as múltiplas dimensões desse corpo celeste difuso, que brilha com intensidades, cores e tonalidades variadas.



Figura 14 - Vistas aéreas de São Paulo  
Fonte: KON, sem data

Para além dos espaços preenchidos, ocupados, verticalizados, os lugares metropolitanos de São Paulo igualmente são marcados e constituídos por uma série de territórios abandonados, espécie de interrupções e fraturas no tecido desgastado, instável e alterado da metrópole. As falhas, os vazios urbanos que se formam a partir das múltiplas direções para onde a cidade constantemente avança ou se modifica compõem uma parte significativa dos lugares onde a metrópole se

---

demarcada entre três prédios da região central; e em uma estação ferroviária e um trecho da linha férrea (PEIXOTO, 2012).

expressa e pode ser capturada esteticamente através de feições contundentes. Locais desmembrados e esvaziados pela própria dinâmica metropolitana, tais áreas são elementos não apenas presentes na realidade da cidade, mas também representantes de situações e fenômenos em que as forças metropolitanas fortemente se apresentam. Ao contrário de asseverar perspectivas passadistas, fixadas em lembranças de um passado distante que nada nos diz, tais localidades, recentes ruínas, se atam ao presente, colaboram para a apreensão sensível dos impulsos e movimentos que engendraram e conferem forma à metrópole e às suas localidades particulares.

Entre construções e intervenções do presente, as fraturas da metrópole traduzem “a majestade da grande cidade [que] acompanha da sua decrepitude” (PEIXOTO, 1996, p. 232). O que pode ser lido na chave de um abandono, de um esquecimento intencional para valorização de outras áreas em nosso momento presente, pode surgir aos olhos do habitante metropolitano também como uma manifestação singular das forças da metrópole — o que ela pretendeu ser e foi, e também o que ela ainda é. Os cenários desolados, áridos e estéreis da cidade, aparentemente esvaziados de seu significado presente (FIGURA 15), constituem modos de apreender esteticamente o tempo em sua duração mais alongada, convidando-nos a imaginar a história das grandes cidades (PEIXOTO, 1996).

Essas áreas — como as zonas de prédios abandonados ou de docas sem uso — proliferam no organismo da cidade. São espaços negativos que vão brotando entre os quarteirões, à beira de vias de trânsito. Ao se alastrar, vão degenerando o mapa urbano. Toda a megalópole se dilacera. (PEIXOTO, 2012, sem página)



Figura 15 - Fundação  
Fonte: VIEIRA, 2010

Em um jogo de tensões espaciais e cronológicas, a orla ferroviária em seus trechos utilizados, subutilizados ou simplesmente abandonados pode ser considerada como uma parcela relevante dos fenômenos metropolitanos presentes em nossa cidade, a qual reúne elementos que reforçam as experiências estéticas sobre a metrópole de São Paulo, nos interrogando ainda sobre o destino da cidade. Ainda que sugiram inconfundíveis traços de decadência e rejeição, tais contrapontos aos lugares prósperos e brilhosos da metrópole contemporânea escondem-se por detrás de contenções, muros e extensas paredes que concretamente delimitam as vias ferroviárias. Lugares somente acessíveis pelo próprio trem, os trechos ferroviários, onde efetivamente se localizam os trilhos, nem sempre se mostram visíveis aos olhos de quem está para fora dos limites das ferrovias e estações, configurando um território fisicamente apartado de grande parte do tecido urbano coeso e interligado. Como nos apresenta Peixoto (2012), o interior dessas áreas está contaminado pela magnitude e pela decrepitude que caracterizam as metrópoles, reunindo vestígios materiais de grandes proporções que permanecem no local e encerram imagens complexas do feito humano e

urbano. Uma espécie de exposição a céu aberto que tematiza não apenas o esplendor das metrópoles, mas também a sua decadência, uma ameaça sempre presente no horizonte futuro de nossas cidades ininterruptamente transformadas.

Ao contrário da rapidez da metrópole, das expressas marginais e suas incontáveis pistas de fluxo automotivo que ladeiam a retidão fluvial, a ferrovia encrustada nas áreas centrais de São Paulo (FIGURAS 16, 17 e 18) fala-nos de outro tempo imerso e vagaroso nas vastidões que caracterizam os grandes projetos de infraestrutura metropolitana. A metrópole de um tempo ocioso, alongado e extenso integra o rosto da cidade e lhe atribui uma particular fisionomia. Em uma experiência radicalmente oposta daquela dos atuais centros vívidos da metrópole contemporânea, essas áreas contundentemente se apresentam em nossos dias como cenários apocalípticos intramuros. “Locomotivas abandonadas”, “tubulações enferrujadas” e “túneis de fumaça silenciosos” compõem uma “das mais líricas e delirantes paisagens de São Paulo” (PEIXOTO, 2012, sem página). Nesse contexto de coisas imóveis, tudo “tem peso, inércia, exige grande esforço. Aqui tudo é feito para mover muitas toneladas. Puxar, empurrar: trabalho sempre reiterado. É o mundo ferroviário: transporte feito por tração” (PEIXOTO, 2012, sem página).



Figura 16 - *Sem título*  
Fonte: KON, 1994-1998



Figura 17 - *Sem título*  
Fonte: KON, 1994-1998



Figura 18 - *Sem título*  
Fonte: KON, 1994-1998



Parte da segunda edição de Arte/Cidade, *A cidade e suas histórias* representou uma série de intervenções situadas em um trecho dos trilhos, ramais ferroviários e estações de trem de São Paulo. Na distância de quatro quilômetros que separa a Estação da Luz, o antigo Moinho Central e o conjunto desativado das Fábricas Matarazzo, o projeto se ocupou em tematizar aspectos que surgem no encontro dos elementos presentes nos locais de intervenção com as questões que abordam fenômenos característicos da metrópole em sua relação ampliada com o tempo e os lugares. Segundo Peixoto (2012), “Arte/Cidade se passa num local que contém esperanças abandonadas de futuro, restos de um mundo industrial que não veio a ser. Um futuro do pretérito” (PEIXOTO, 2012, sem página).

Precisamente, foi no encontro de diferentes temporalidades observadas *in loco* que diferentes artistas abordaram a metrópole presente, atravessada pelo passado que se lança ao indeterminado contido no devir. A Estação da Luz, um dos extremos da área de intervenção, representa um monumento à magnitude do poder do café, aspecto contido na base do processo de metropolização da cidade no início do século XX. No alto de sua torre, o relógio que representava o “tempo público da cidade” (PEIXOTO, 2012, sem página) na época de crescimento e de conversão de São Paulo em metrópole. No intermédio do campo de atuação dos artistas, o antigo Moinho Central, com seu prédio de 6 andares e 12 silos para armazenagem, dos quais a metade se encontrava destruída. Uma área somente acessível através da ferrovia e do trem, destituída de marcas das atividades passadas e que carrega em si, no momento presente, as marcas da miséria e da urbanidade precária. No extremo oposto à Estação da Luz, o conjunto desocupado dos galpões das Indústrias Matarazzo, rastros do que foi o maior complexo industrial do início do século na cidade, símbolo da industrialização da metrópole e de sua articulação ferroviária com outros territórios afastados de seu centro (PEIXOTO, 2012).

Articulando os diferentes espaços de intervenção e exposição, o trem Arte/Cidade percorreu os trilhos ainda remanescentes e passíveis de utilização

para o deslocamento do público visitante nas viagens pelos territórios intramuros da metrópole. Deslocando-se em velocidade mais lenta, locomotiva e vagões reativados trafegavam comprimidos por vias para a circulação automotiva e demais estruturas urbanas que faceiam a orla ferroviária. No interior das composições, dispositivos de exibição apresentavam imagens, narrativas e diferentes registros que se ocupavam da informar e sensibilizar os passageiros acerca dos aspectos determinantes à configuração daquela área específica e de seu entorno, em um esforço de comunicar o que era tanto próprio daquele local quanto pertencente à metrópole que para além daqueles limites se estende.

Entre as múltiplas intervenções artísticas simultâneas, matéria e processos constitutivos da metrópole associam-se aos acontecimentos e às características constitutivas de cada local de atuação. A areia acumulada em montes dispostos por Laura Vinci e que se esvai por um duto através dos pavimentos dos edifícios do antigo Moinho (FIGURA 19) dá mostras da passagem de um tempo corrosivo e dissolvente da própria matéria de que é feita as grandes cidades e seus edifícios. A grandeza dos feitos metropolitanos é ali desfeita em meio aos vestígios ilhados e isolados do que resta da urbe que alhures repete semelhantes procedimentos de construção, refazimento e abandono.



Figura 19 - *Sem título*  
Fonte: VINCI, sem data

Na área dos antigos galpões das Fábricas Matarazzo, Marcelo Dantas e Roberto Moreira assentam seis blocos geométricos compostos por toneladas de concreto asfáltico (FIGURAS 20 e 21). A obscuridade do betume, seu cheiro insuportável e característico e o resfriamento de sua superfície apontam para os procedimentos físicos e químicos que enformam as cidades. Para além da matéria, o asfalto organizado em grandes cubos remete à própria preterição da ferrovia, seu desprezo e esquecimento em favor do transporte rodoviário e das estruturas viárias que frequentemente correm sobre os leitos de rios e várzeas na cidade de São Paulo.

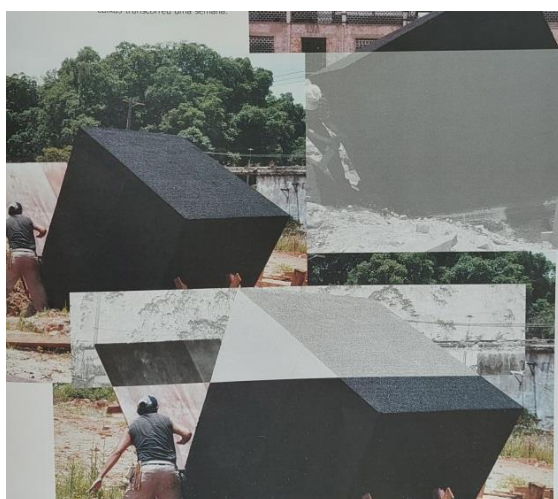


Figura 20 - *Sem título*  
Fonte: PEIXOTO, 2012<sup>13</sup>



Figura 21 - *Sem título*  
Fonte: PEIXOTO, 2012<sup>14</sup>

Entre um local e outro de intervenção, Marcos Ribeiro projetou imagens em um painel situado ao longo da própria extensão da ferrovia. Fotografias fixas penduradas na linha férrea, combinadas ao movimento do trem e à posição dos olhares dos passageiros no interior dos vagões, traduziam e evocavam a ideia da velocidade e das distâncias, partes indissociadas da natureza que constitui as metrópoles. O deslocamento mecânico e os artifícios tecnológicos são utilizados

---

<sup>13</sup> DANTAS, Marcelo; MOREIRA, Roberto. *Sem título*.

<sup>14</sup> DANTAS, Marcelo; MOREIRA, Roberto. *Sem título*.

não apenas para dar ritmo às imagens, mas também para animar as representações que eventualmente se projetam para além da ferrovia murada, interrogando sobre o que há para ver no interior e a partir da orla ferroviária, isto é, em sua interioridade apartada da metrópole e em sua exterioridade além-muros.

Do lado externo desses territórios esquecidos e obstruídos da metrópole, São Paulo coleciona diferentes símbolos e lugares que representam a intensidade das atuais dinâmicas e fluxos da cidade. De um modo distinto da paralisia que parece acometer diferentes trechos da orla ferroviária, o fenômeno metropolitano também se expressa através das imagens da velocidade que aderem às principais artérias de circulação de veículos. Por vezes interrompido e comprometido pelo sem-número de automóveis que diuturnamente trafegam sobre suas estruturas, o sistema viário moldou as formas e a fisionomia da cidade. A retidão das marginais Pinheiros e Tietê, ao desfazer as margens e os meandros dos antigos rios, constitui um dos variados exemplos que representam alterações físicas e estruturais no território metropolitano, bem como imagens e representações associadas às feições metropolitanas da cidade.

Nesse caso específico, os respectivos rios que hoje escorrem entre as vastas pistas de rodagem conferem expressões de um urbanismo que avança sobre o imemorial de outros tempos e espaços, da primitividade natural referenciada em algumas vistas da cidade. As dimensões temporais relativas à natureza são solapadas e desfeitas em favor de um pretense progresso, um futuro radioso que se lastrearia sobre toneladas retificadas de betume. Em um ponto da cidade, rasgando preexistências e subjetividades, as vias expressas de São Paulo artificialmente recobrem uma vez mais a terra, tornando-a impermeável ainda que fissurada pela insuficiente conservação da sua própria matéria. Em diferentes pontos da metrópole, pontilhões e viadutos sombreiam e resfriam com o ar gélido e artificial da desesperança os lugares da vida cotidiana. Erguidas e sustentadas por pilares e colunas igualmente corroídos e deteriorados pela ação do tempo ou pelo

choque dos próprios veículos, tais estruturas atribuem uma marca indelével ao rosto metropolitano de São Paulo (FIGURA 22).



Figura 22 - Encontro maginais Pinheiros e Tietê  
Fonte: arquivo pessoal

Através de uma perspectiva que possibilita reconhecer a relação entre as imagens da metrópole de São Paulo e suas estruturas viárias, as fotomontagens de Cassio Vasconcellos (FIGURA 23) suscitam essa referência à fisionomia da metrópole e ao modo como seus principais traços estão impregnados em suas construções mais emblemáticas. “Fotos ampliadas em grandes dimensões, com cenas urbanas extremamente complexas” (PEIXOTO, 1996, p. 142), as colagens feitas sob o elevado Presidente João Goulart, ainda no escopo do projeto Arte/Cidade, retratam a metrópole contemporânea a partir da confusão de suas formas e acontecimentos, os quais (des)continuamente se (des)encontram na cidade. Edifícios, veículos, habitantes são fixados arbitrariamente em um mesmo plano, posicionados em uma livre composição, e fixados nas paredes escuras e sombrias do viaduto. A sala de exposição da metrópole de São Paulo não está localizada no ambiente seguro e climatizado de uma sala de museu, mas se situa, de modo intencionalmente improvisado, na epiderme da grande cidade.



Figura 23 - Minhocão  
Fonte: PEIXOTO, 1996<sup>15</sup>

Retornando às estrofes e aos versos, em *Elevado*, Fábio Weintraub precisamente se detém sobre a mesma via expressa que na altura não muito distante do solo secciona a cidade. Atento ao peso e solidez da estrutura, o poeta empresta à estranha e imutável construção a sensibilidade através da qual pretendem se não a acolher, ao menos conferir um sentido, um alento expresso através de uma relação estética que se funda na observação do viaduto. Além de elementos sensíveis e estéticos, a “queleide no tecido urbano” (WEINTRAUB, 2019, p. 54) também indica procedimentos e ações que se localizam por detrás da contínua reorganização dos territórios intraurbanos e do próprio refazimento da pele que recobre a metrópole. A base do elevado mostra-se sólida e imersa na escuridão da cidade, sobre a qual ambulâncias fluem em suas artérias, enquanto a burocracia e o poder surgem misturados à escuridão que parece habitar os níveis mais baixos da moralidade e da ética.

### **Elevado**

a luz peleja por atingir  
a base do viaduto

---

<sup>15</sup> VASCONCELLOS, Cassio. Minhocão (1994).

indireta  
contorna a estrutura

esforça-se por conter  
o anseio de ofuscação  
sob a escolta dos carros-fortes

contorna as trevas  
da cicatriz superfaturada  
queloide no tecido urbano  
por onde escorrem  
as ambulâncias

(WEINTRAUB, 2019, p. 54)

O peso — a solidez das construções que se erguem na metrópole e estão expressas em *Elevado* — também se apresenta em outras obras através de diferentes linguagens. Constante da primeira edição do projeto Arte/Cidade realizada na área do antigo Matadouro Municipal de São Paulo, a instalação de José Resende (FIGURA 24) sobrepõe uma sequência de blocos de pedra cortada em meio a trechos e pedaços de tubulações aleatoriamente dispostas. A obra não apenas sugere temas associados aos esforços materiais e físicos da (re)construção ininterrupta da cidade, mas também, como nos aponta Peixoto (2012), igualmente sinaliza a precariedade dos objetos que se erguem na grande cidade. Embora intencionalmente dispostas com o auxílio de um guindaste, os cubos rochosos encontram-se apoiados de modo instável, ilustrando as tensões e permanente risco da queda que se coloca no horizonte de verticalização da metrópole. Em acréscimo às considerações de Peixoto (2012), eventualmente poderíamos inferir sobre a infraestrutura urbana que sustenta as miríades de empreendimentos construídos em São Paulo. Se fôssemos capazes de aprofundar os subterrâneos da metrópole, o que encontraríamos senão um emaranhado de conexões para o abastecimento público da cidade, um verdadeiro labirinto que silenciosamente escorre nas profundezas da terra úmida e desconhecida? Aflorando entre as rochas da superfície, a matéria de que é feita a cidade igualmente nos dá provas, ocasionais impressões, do que podemos colher na superfície aparentemente intransponível de seus fenômenos.





Figura 24 - *Sem título*  
Fonte: PEIXOTO, 2012<sup>16</sup>

Para além das referências ao “peso” evidentemente constante nos exemplos acima, é interessante destacar que o mesmo poema de Weintraub (2019), *Elevado*, refere-se também às luzes e aos seus reflexos perceptíveis na superfície da metrópole. Conflitando com as dimensões sombrias e escuras da cidade, o feixe de luz percorre diferentes níveis, e esforçadamente contorna os obstáculos maciços da via elevada. Ainda que indireto, o raio luminoso descrito pelo poeta parece penetrar pela superfície da metrópole e alcançar as suas profundezas, soando como uma tênue, porém existente possibilidade de abandonar a escuridão e “contornar as trevas” (WEINTRAUB, 2019, p. 54) que residem por debaixo do tablado de concreto, indicando-nos uma superação das não-possibilidades que se alastram sob os projetos petrificados.

Referindo-se às luzes e aos brilhos existentes nas metrópoles como metáforas e tentativas poéticas de retirar a obscuridade da vida cotidiana na metrópole, os dispositivos elaborados por Rubens Mano (FIGURA 25) igualmente podem ser considerados como um recurso que aclara, para além de um sentido ótico, a vida que se desenvolve na metrópole em simultaneidade a seus monumentos e realizações materiais. Ao instalar potentes projetores a mais

---

<sup>16</sup> RESENDE, José. *Sem título*.



de uma dezena de metros do solo situados no Viaduto do Chá, na região central e histórica da cidade de São Paulo, Mano destaca da escuridão da noite paulistana — tanto a dimensão física da metrópole quanto a singularidade e a vida de seus habitantes iluminados pelo projetor.

Ao perder-se na escuridão do Vale, conforme destaca Peixoto (1996), *Detetor de ausências* (1994) e seus feixes de luz também apontam para as distâncias, as extensões ilimitadas da cidade, cujo percurso tanto é concretamente feito pelas vias de transporte e circulação construídas quanto abstratamente se lança ao vazio, nas dimensões etéreas, nas atmosferas sublimes que envolvem a vacuidade constante em São Paulo e em outras metrópoles. Ao cortar a superfície e os céus, as luzes projetadas sugerem uma aproximação ao inefável, ao ar doce e metálico que envolve as metrópoles. Vista de cima ou de baixo, a experiência metropolitana sopra distâncias, lonjuras que se estendem até as luzes mais diminutas, do centro consolidado até a mais rarefeita periferia.

Ao iluminar o viaduto em duas direções opostas e flagrar pedestres e transeuntes que atravessam os potentes feixes de luz, os refletores também marcam os contornos daqueles que por ali circulam, revelam perfis, rostos e identidades. “Figuras [que] não têm mais lugar”, “silhuetas dotadas da mesma impalpabilidade dos elementos celestes”, os habitantes de São Paulo parecem inconscientemente associados com o próprio “ilimitado da cidade” (PEIXOTO, 1996, p. 42) enquanto vagam por suas vias. Ao terem sua superfície corpórea refletida, os habitantes da metrópole, passageiros das dinâmicas paulistanas, são retirados de seu próprio anonimato, revelados para sua própria cidade (PEIXOTO, 1996). Diante dessa perspectiva, uma vez mais, a atividade artística permite tanto identificar as dificuldades de assegurar as vivências sensíveis no interior da metrópole quanto propor estratégias para revigorar a apreensão sensível das grandes cidades e os elementos constitutivos de nossa própria subjetividade.



Figura 25 - Detetor de ausências  
Fonte: PEIXOTO, 1996<sup>17</sup>

### ***Sonhos persistentes***

Ainda que não apontem para uma resolução definitiva dos conflitos entre a metrópole e a alma humana que a habita e percorre, a palavra, os versos e diferentes modos expressões poética seguem se empenhando na direção de conferir um lugar em meio ao que é estranho e, entretanto, é parte de um cotidiano incontornável do mundo em que vivemos. Nessa perspectiva, embora não explicita a cidade de São Paulo na totalidade de seus versos, *Extraterritorialidade*, de Lilian Aquino, reforça essa tentativa de mobilização da sensibilidade nos lugares urbanos palco de nossas vivências contemporâneas.

Visando a um reencontro em que seja possível instituir um “lugar no outro” e desfazer o que outrora estivera destituído de sentidos profundos, a obra é parte de um esforço de estabelecer um diálogo com os acontecimentos

---

<sup>17</sup> MANO, Rubens. Detetor de ausências. (1994).

que se sucedem na metrópole de nosso tempo. Como nos recorda Renan Nuernberger na apresentação do volume e da autora, é no embate direto com as impossibilidades de um dia a dia situado que a poeta insistirá na capacidade dos poemas, versos e palavras em reassentar o sentido profundo da existência que em nós por vezes se encontra silenciado ao perdermos as referências diante das tensões que atravessam os lugares constitutivos da vida e da experiência na grande cidade.

Diante do muro que nos resta, em meio às imagens que se sucedem no cotidiano da metrópole de São Paulo, as palavras da poeta “se arriscam no concreto” (AQUINO, 2021, p. 28), empenham-se por uma abertura que transgrida e nos coloque para fora dos limites, “entre colchetes” (AQUINO, 2021, p. 44). Alhures, por entre as ruas, avenidas, praças e calçadas da cidade, o trajeto dos poemas viola as regras, o “conhecido desde tanto tempo” (AQUINO, 2021, p. 44). À palavra, caberá cavar o chão “estranho, vazio de sentido e de morada” (AQUINO, 2021, p. 35). Nos versos desse, bem como de demais poemas, será possível de “revolver a língua onde me criei” (AQUINO, 2021, p. 35) para que a partir dela palavras e gestos possam devolver refúgios mais tranquilos para nossa existência.

### **Extraterritorialidade**

Se o que resta é apenas o muro  
e não há lugar suficiente  
  
que caiba a possibilidade de dizer *onde*  
de dizer *refúgio* ou — pior ainda — *nação*  
  
rogo à palavra que cave este chão  
estranho, vazio de sentido e de morada  
  
e até agora hostil às minhas formas  
de revolver a língua onde me criei  
  
para que aqui nasça o incomum  
enfim: um lugar no outro.

(AQUINO, 2021, p. 35)

### Saia da linha

Não siga as placas  
pontes travessões  
: as regras conduzem  
ao conhecido desde  
tanto tempo  
Não siga  
muito menos  
os versos deste poema  
Ele, como muitas outras coisas,  
quer te fechar  
entre colchetes

(AQUINO, 2021, p. 44)

Para além das áreas de urbanização consolidada, instituir ou reestabelecer um sentido estético à vida nas grandes cidades igualmente repousa nas relações sensíveis associadas aos lugares e situações em que as dinâmicas metropolitanas parecem se desenvolver lado a lado com outros tempos e espaços. Conforme observado nos retratos de São Paulo na primeira metade do século XX, a partir de trechos contidos em Lévi-Strauss (1996) e Andrade (1987), a presença da natureza, também resistente nas cenas metropolitanas contemporâneas, recupera sentimentos e emoções que permitem visualizar o fenômeno metropolitano em uma dimensão sensível e ampliada, lançando-o aos limites que tocam a expansão e a magnitude das grandes cidades.

Caminhando pela metrópole de São Paulo e beirando os seus limites, as caminhadas e sequências fotográficas de Inês Bonduki abordam os limiares da experiência metropolitana situadas nas fronteiras administrativas da metrópole e precisamente insistem em outras dimensões espaço-temporais que coexistem na contemporaneidade das grandes cidades. Em meio às dificuldades de apreender sensivelmente o espaço da metrópole, as “imagens que gritam e desaparecem” (BONDUKI, 2021, p. 30), Bonduki nos fala sobre “gestos de ruptura” (BONDUKI, 2021, p. 29), lentições capazes de efetivar uma observação atenta e restauradora de um enlace profundo e sensível com metrópole que habitamos. Para a artista, São Paulo é a cidade que inspira os

sentidos de outras experiências urbanas. Incontornável, ainda que em meio à velocidade, às energias e aos fluxos desestabilizadores da metrópole, superar o trauma de “não se querer estar onde se está” (BONDUKI, 2021, p. 31) exige o embate com a realidade paulistana para que dela seja possível descortinar renovadas perspectivas, relações espontâneas e não pré-determinadas, “desejos de aproximação” (BONDUKI, 2021, p. 32) ao espaço e aos lugares em que vivemos. Em diferentes percursos imersíveis pela metrópole de São Paulo, ainda que o interesse principal da autora recaia sobre os lugares mais afastados, porém prenhes de vida humana e habitações, são particularmente notáveis ao curso deste trabalho as impressões e imagens que os registros de Bonduki (2021) captam nos limites da mancha urbana da metrópole paulistana.

Embora afastada do centro onde mais fortemente se agita a cidade, a fotógrafa nos fala da “clareza da situação dominante”, da sensação da metrópole impregnada ao seu corpo, “da densidade de seu ar, de seus sons, de suas cores, e de [sua] paisagem interna ao cruzá-la” (BONDUKI, 2021, p. 36). Não obstante a leitura e interpretação que aqui desempenhamos dos retratos estéticos de Bonduki (2021), cabe ressaltar as possibilidades de as áreas aparentemente apartadas do fenômeno metropolitano repercutirem os próprios traços sensíveis da metrópole, onde a cidade se torna “cada vez mais rala” e onde “uma paisagem com predominância dos verdes em lugar dos cinzas” (BONDUKI, 2021, p. 36) se instaura. A inesperada abertura pelo muro constante da série *Andarilha-Catadora* (FIGURA 26) espreita mais do que apenas as torres de energia, avista as distâncias dos linhões, para onde lançamos pensamentos e hipóteses sobre outros domínios, que para além dos limites concretos e abstratos da metrópole se encontrariam. Com o mesmo vigor das tecnologias que modificaram o ambiente natural e instauraram a cidade de São Paulo, formam-se imagens renovadas acerca da metrópole, conferindo, em simultaneidade, sentidos à existência sobre este terreno revolvido pelas forças produtivas.



Figura 26 - Série Andarilha-Catadora  
Fonte: Bonduki, 2021<sup>18</sup>

Em meio aos diferentes campos artísticos, as produções pictóricas de Francisco Maranhão (re)apresentam lugares e cenários típicos da metrópole de São Paulo e, de modo semelhante, são capazes de tematizar os limites da experiência estética metropolitana. Interessado nas associações e nos desvelamentos poéticos que abordam sensivelmente a natureza e a paisagem que se instaura e flui no interior da cidade, as atividades artísticas e reflexões teóricas do artista formulam possibilidades que permitem revistar a metrópole, reconhecê-la a partir de lugares e pontos de vista aparentemente esquecidos no cotidiano metropolitano, locais que, tomados isoladamente, em vistas aproximadas, nos remeteriam a outros espaços e tempos. Tomadas a partir das margens de rios e córregos da metrópole, as representações dos rios Pirajuçara e Pinheiros oferecem uma perspectiva que, indiretamente, fornece subsídios para explorar a constituição

---

<sup>18</sup> BONDUKI, Inês. Série Andarilha-Catadora.

e a própria história da metrópole paulistana. Em diferentes pinturas e gravuras, São Paulo é vista de suas entranhas, mirando a manipulação da natureza e das águas que estão presentes no curso histórico da cidade e reverberam, por vezes silenciosamente, na materialidade da metrópole construída.

Frequentemente retratadas a partir das margens fluviais, as vistas pintadas e gravadas por Maranhão (2019) aproximam-se sensivelmente de lugares e elementos que atestam as intensas modificações sofridas pela natureza nas áreas compreendidas pelo sítio urbano da cidade. Fortemente confrontadas com o que seriam os elementos de uma paisagem natural, a retificação dos rios, as redes de infraestrutura, incluindo as vias de transportes metropolitanos, são aspectos presentes em diferentes composições artísticas que precisamente nos permitem redescobrir “um novo mundo dentro da cidade de São Paulo” (MARANHÃO, 2019, p. 17). Embora centre esforços em questões paisagísticas, as “colorações menos repulsivas” emprestadas por Maranhão (2019) aos cenários retratados, atribuem aos lugares visitados pelo artista a originalidade de uma “paisagem rica” e de uma “estranha e mórbida beleza, onde antes só se via marginalidade” (MARANHÃO, 2019, p. 17). O olhar para a natureza resistente e a paisagem possível no interior da metrópole também nos permite, no contexto deste trabalho, contemplar a cidade de um modo íntimo e sincero, bem como formular, ainda que esteticamente, possibilidades e meditações sobre as dimensões históricas da metrópole. Novamente, rondam as questões sobre o que teria sido o sítio original da cidade e qual a direção que nos lançam as dinâmicas metropolitanas e seu ímpeto transformador.

Em registros artísticos que nos remetem ao percurso smithsoniano pelos subúrbios de Nova Jersey, *Ponte Cidade Universitária (Córrego Pirajuçara)* e *Linha de tensão* (FIGURAS 27 e 28) nos fornecem pistas e indícios do que nos falam os retratos também metropolitanos do artista ocupado em retratar paisagens. Em visões que não se entregam a um desejo de retorno para o passado imemorial e assumem os deslocamentos da experiência metropolitana contemporânea, as obras nos contam sobre a grande cidade que, forçosamente ao longo de sua história, aproximou, comprimiu e aprumou as margens de diversos cursos d’água.

Símbolo das intervenções humanas e alterações físicas para servir à modernidade e atender as demandas urbanas e populacionais da cidade de São Paulo na primeira parte do século XX, o rio Pinheiros é parte constitutiva das transformações que engendraram a passagem da cidade a metrópole, viabilizando a sua existência atual. Aos olhos dos habitantes contemporâneos, já distanciados da história urbana cidade, o que mais nos poderia sugerir a série *Atlas Rio Pinheiros*?



Figura 27 - Ponte Cidade Universitária - Córrego Pirajuçara  
Fonte: MARANHÃO, 2019<sup>19</sup>

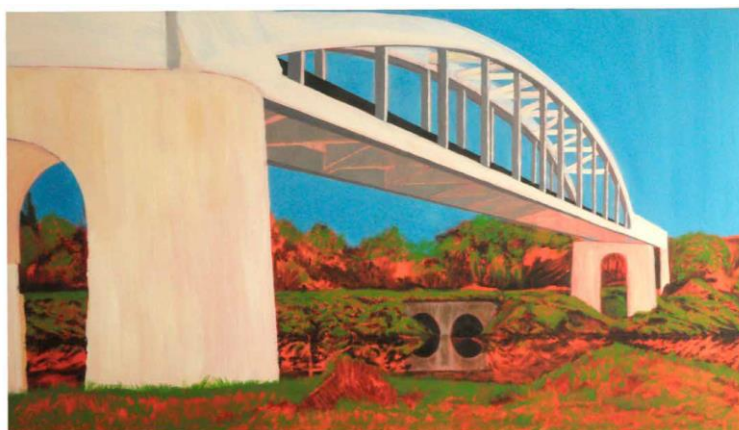


Figura 28 - Linha de Tensão  
Fonte: MARANHÃO, 2019<sup>20</sup>

A princípio, as pinturas emprestam formas acabas e contornos mais definidos às vistas já representadas. Faixas de trânsito e vias expressas, placas de trânsito, postes de energia, linhas de transmissão, pontes e viadutos, uma usina,

---

<sup>19</sup> MARANHÃO, Francisco. Ponte Cidade Universitária - Córrego Pirajuçara (2013).

<sup>20</sup> MARANHÃO, Francisco. Linha de Tensão (2018).



um punhado de edifícios pontuados no horizonte são alguns dos elementos retratados por Maranhão (2021). Embora representem vistas comuns de outras tantas cidades, o particular arranjo elaborado pelo artista adquire contornos metropolitanos pelo modo e pela situação em que estão dispostos, bem como pelos fenômenos representados. O que se dá a ver não são cenas triviais, mas quadros complexos em que o artista expressa parte da fisionomia metropolitana de São Paulo. Embora aparentemente fixe sua atenção na natureza e nos horizontes paisagísticos que emergem em diferentes tomadas a partir das margens do rio Pinheiros, ponto estratégico de seus registros pictóricos, a produção de Maranhão (2021) vista na sequência de diferentes registros igualmente remete à artificialidade do ambiente metropolitano, à esterilidade e à rigidez de suas formas. Temas já abordados em partes anteriores deste trabalho, tais aspectos compõem e perpassam as telas do artista, que retrata diferentes locais e momentos da metrópole vista do interior de sua artéria fluvial.

Assim como observado nas obras de outros autores, ao se posicionar nos vazios de São Paulo, o pintor tampouco se retira da cena metropolitana. Ao contrário, parece se aproximar cada vez mais do que é típico e singular nas grandes cidades: a matéria que efetivamente sustenta a metrópole. Além disso, ao mirar o pico do Jaraguá, que ao longe se mostra a partir de sua inconfundível silhueta, a montanha, a qual instintivamente os habitantes de São Paulo reconhecem pelo par de antenas de transmissão em seu cume, volta-nos a questionar a respeito da metrópole constituída. O que dizem as formas da grande cidade; a que nos remete a infinidade de elementos físico-químicos convertidos em um seu número de construções que diariamente habitamos e percorremos; qual a direção para a qual aponta o projeto metropolitano — são algumas das perguntas que tais retratos fluviais nos lançam.

Ainda que não confirmem uma resposta única a tantas questões possíveis, os quadros de Maranhão (2021) insistem em nos indagar sobre o que virá. As barcaças imobilizadas na cena assinalam um presente repetitivo e pouco proveitoso. A drenagem ininterrupta do leito fluvial reflete a continuidade de processos desarmônicos, desatados e distantes de uma relação mais harmoniosa

entre os ambientes naturais e construídos. Em sua ação sempre retificadora, as dragas revolvem um solo contaminado, aparentemente desfeito de expectativas, constituído por esperanças para sempre perdidas no substrato da metrópole. Mesmo assim, nos cenários desolados do cotidiano, o sol ainda brilha e confere um azul cintilante e profundo que, em meio às nuvens acumuladas, desfaz a morbidez das águas turvas e poluídas. A vegetação espontânea e plantada nas margens do rio sinaliza uma vida natural sobrevivente, imprime traços de um imaginário que persiste e nos movimenta. Quais seriam os sons e os ruídos da metrópole à beira do grande rio? Ao invés do murmúrio de automóveis acumulados nas pistas que ladeiam suas margens, talvez um suspiro e uma breve confiança na potência da vida que diariamente se renovará.

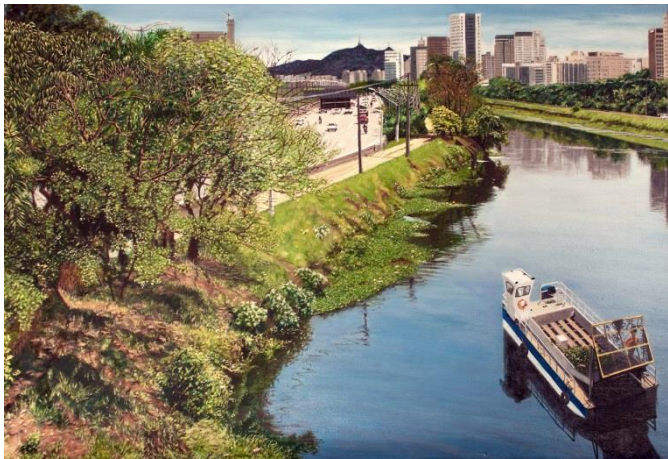


Figura 29 - Jaraguá I  
Fonte: MARANHÃO, 2021

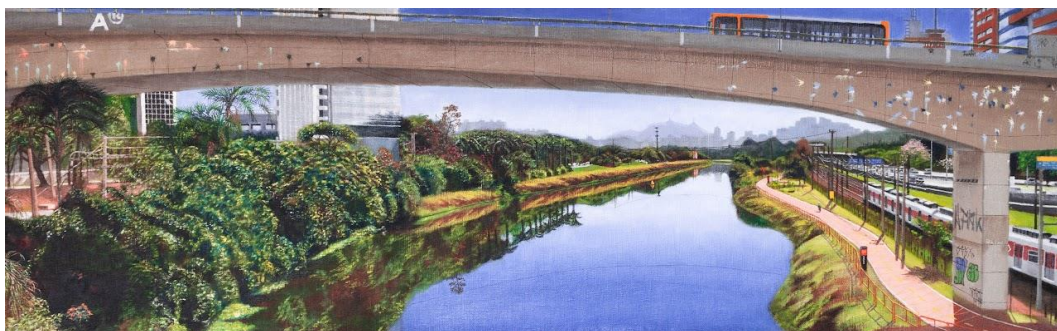


Figura 30 - Jaraguá II  
Fonte: MARANHÃO, 2021

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo de seu percurso, este trabalho investigou as possibilidades da expressão estética do fenômeno metropolitano, notadamente a partir de situações particulares, pontos específicos do espaço, diante dos quais fosse possível avaliar a hipótese de que a metrópole e seus acontecimentos característicos podem ser apreendidos pela sensibilidade e representar expressões estéticas das grandes cidades. Conforme anunciamos no início desta tese, a experiência sensível das grandes cidades apresenta desafios para sua efetivação, uma vez que também estão associados ao enfraquecimento das experiências destituídas de sensibilidade, apontando para a validade da questão formulada. Mesmo em face das adversidades inicialmente contrárias à aproximação entre metrópole e sensibilidade, buscou-se apresentar elementos que demonstram ser possível a experiência estética do fenômeno metropolitano fundamentada sobre a expressão sensível dos lugares que particularmente constituem e definem as grandes cidades, como nos revelam as mencionadas produções artísticas e descrições poéticas.

Em diferentes partes deste trabalho, foi coletada uma série de elementos característicos das metrópoles e identificados com diferentes lugares que atribuem

especificidade às grandes cidades, bem como aos acontecimentos que a singularizam. Entre o final do século XIX e o início do século XX, as transformações urbanas e a consolidação das metrópoles na Europa foram tema de produções poéticas ocupadas em retratar as metamorfoses do tecido urbano e as emoções que assinalam a conversão metropolitana e sua afirmação ao longo das décadas. Assim, nas referências artísticas reunidas neste trabalho, é possível observar poemas e narrativas que tratam das áreas centrais da metrópole oitocentista, encerrando expressões estéticas sobre as passagens parisienses, as inéditas construções erguidas por meio de novas tecnologias construtivas, as alterações radicais no antigo tecido urbano e todo o conjunto de novidades associado às infraestruturas, tais como a abertura de novas ruas e avenidas, as ferrovias e estações ou mesmo as fábricas e os conjuntos industriais situados nos espaços das grandes cidades. Em relação ao exemplo de Paris durante a segunda metade do século XIX e de outras metrópoles europeias nos primeiros anos do século XX, os poemas, versos e linhas aqui reproduzidos narram, para além dos centros urbanos habitados pelas multidões, experiências sensíveis localizadas nos arredores do núcleo central metropolitano, representando narrativas estéticas que também se ocupam em capturar os traços sensíveis das grandes cidades nas áreas dispostas em seus arredores, nos trechos onde as formas da metrópole aparentemente se dissipam nos limites da urbanização.

Perseguindo outros exemplos representativos da sensibilidade sobre o fenômeno metropolitano que igualmente fizessem referência às suas distintivas situações espaciais, os capítulos da tese também versaram sobre as grandes cidades do século XX sob a perspectiva subjetiva profundamente afetada pela objetividade das metrópoles, indicando-nos abordagens sensíveis em relação aos lugares e fatos que são específicos da sua experiência mais próxima de nosso tempo. A configuração de situações dotadas de contundentes transformações urbanas constitui a matéria com que se ocupam diferentes relatos sobre a metrópole novecentista e contemporânea, caracterizadas, por sua vez, por novos empreendimentos e edifícios, vias expressas e significativas obras de infraestrutura que correspondem a transformações nas áreas centrais e também nas localidades

mais afastadas. Além dos lugares interiores, os arredores metropolitanos, os subúrbios, os trechos onde nos aproximamos das fronteiras da urbanização, nos quais se intercalam trechos de gradativa urbanização, constituem outro conjunto de exemplos que tematizam a experiência estética das grandes cidades, intensamente expressa, nos séculos XX e XXI, no entorno e áreas mais afastadas do núcleo central.

Assim como se observou nas descrições de outras metrópoles citadas no curso desta tese, a cidade de São Paulo, especificamente, foi descrita a partir de diferentes artistas, representando outra referência a partir da qual foi possível atestar a experiência estética metropolitana com base em seus lugares e fatos característicos. Em uma breve retrospectiva lastreada sobre diferentes retratos da cidade, procurou-se recuperar descrições sobre a metrópole paulistana no momento de sua metropolização, observando sua expressão sensível em diferentes épocas, verificando o prolongamento de impressões subjetivas ocupadas com o espaço metropolitano e repercutindo variadas sensações que atravessam o habitante das grandes cidades ao acolher em sua sensibilidade o centro da metrópole, a transformação de diferentes áreas do tecido urbano, os meios de transporte representativos dos novos tempos, as vias (avenidas, viadutos e túneis), os limites da urbanização, bem como os arredores paulistanos, pontos no espaço de São Paulo que compuseram diferentes expressões estéticas associadas ao contexto específico da cidade.

Para além dos lugares e acontecimentos frequentemente associados às grandes cidades, no curso deste trabalho também foi possível diagnosticar outras situações em que se manifestam as demais emoções associadas ao fenômeno metropolitano. Como um antídoto, uma resposta aos efeitos da metrópole sobre a sensibilidade, uma série de lugares aparentemente apartados da cena principal, ocorrências intervalares, espécies de refúgios e abrigos contra a experiência avassaladora da grande cidade igualmente representaram momentos singulares em que o habitante parece reaver a sensibilidade constitutiva de outras experiências espaciais e associadas a aspectos mais amplos que tangenciam outros campos também relacionados às questões estéticas.

Embora envolto pela atmosfera ameaçadora das metrópoles, as referências aos detalhes dos elementos constitutivos das grandes cidades, aos traços que caracterizam as diferentes cenas vivenciadas, bem como aos sentimentos referentes a pequenos encantamentos e alegrias sobreviventes, encerram lugares e momentos de exceção à insensibilidade e à falta de alternativas observadas em diferentes reflexões e testemunhos sobre a experiência estética metropolitana. O caminhar solitário por ruas esvaziadas recobertas pelo fio úmido da garoa, os jardins, as praças e os parques, o horizonte e a silhueta da natureza que envolve as metrópoles e são subitamente avistados entre edifícios, fábricas e avenidas são exemplos de lugares e acontecimentos que mobilizam a alma humana e evocam traços oníricos e mnemônicos mesmo diante da aspereza das grandes cidades. Ao contrário de referências que se afastam das dinâmicas metropolitanas, a experiência sensível de tais fissuras é capaz de recobrir uma série de imagens poéticas ainda possíveis no espaço metropolitano, as quais podem atribuir novos significados sensíveis à leitura de outros lugares da metrópole e despertar-nos da anestesia que a modernidade e a contemporaneidade, traduzidas em variadas formas e situações, parecem, a princípio, nos impor.

\*\*\*

Finalmente, o percurso empreendido igualmente permitiu reconhecer outros aspectos contidos na experiência estética da metrópole. Em primeiro lugar, a partir das reflexões conceituais e descrições sensíveis acerca das grandes cidades, as sensações capturadas na relação com o fenômeno metropolitano frequentemente revelam dissonâncias e instabilidades, movimentos de atração e repulsão diante de variadas situações que o caracterizam. Em diferentes questões associadas ao contexto em que se desenvolvem as experiências metropolitanas, cumpre destacar que tal dinâmica também se mostra relacionada aos detalhes e pormenores observados nos lugares e nas cenas descritos. Ao contrário de simples ornamentos e opções estilísticas, frequentemente as expressões sensíveis que tematizam as grandes cidades apoiam-se sobre sutilezas, traços materiais e superficiais dos objetos dispostos nas grandes cidades, revelando encanto,

renúncia, (im)possibilidades de aproximação sensível à metrópole. O brilho e as opacidades, as luzes ou a escuridão sombria que marcam os retratos sensíveis das grandes cidades convidam o artista, o narrador e o leitor a explorar outras dimensões contidas no espaço da metrópole e com ele estabelecer relações de proximidade ou afastamento. Entre os demais elementos associados a aspectos visíveis do espaço e dos lugares das grandes cidades, a sedução exercida pelas luzes artificiais, pelos seus reflexos sobre o asfalto ou pela luz do sol sobre pesadas estruturas de concreto configuram exemplos de tais minúcias e delicadezas aparentemente diminutos na fisionomia metropolitana que, entretanto, parecem ser relevantes às expressões estéticas da metrópole, sobretudo às sensações despertadas pela sua experiência sensível na intimidade do seu habitante. Como uma linha que nos mantém atados às cenas observadas, diferentes exemplos mencionados ao longo deste trabalho constantemente se atêm aos brilhos fugidios e às opacidades duradouras, aspectos que comovem não apenas o *flâneur* que percorre a grande cidade oitocentista, mas também os artistas e habitantes que retratam as metrópoles de nosso tempo.

Na superfície metropolitana ou em breve passagens pelos seus subterrâneos, as imagens aqui reunidas, ao nos oferecer sucessivas aproximações e afastamentos em relação às grandes cidades, igualmente remetem aos encontros e às perdas que se efetivam também na interioridade do sujeito que experimenta os rumos e os descaminhos da metrópole. Ao referirem-se às particulares sensações despertadas pelas grandes cidades, os traços fisionômicos da metrópole mostram-se assim reveladores dos diferentes estados de alma individuais, contaminados por afetos, memórias e sentimentos fixados na insondável interioridade subjetiva. Em constante modificação ou em consolidada fragmentação, a materialidade do tecido metropolitano e as cenas poéticas a ele associadas falam-nos também de sentimentos que oscilam entre a ameaça da devastação subjetiva e a esperança de diferentes sensibilidades ainda possíveis nas dimensões interiores do próprio habitante. Embora os modos de subjetivação da experiência metropolitana cumpram neste trabalho a finalidade de investigar a experiência estética das grandes cidades, sua constatação poderia eventualmente sustentar reflexões

relacionadas a outros campos de interesse, reiterando a pertinência do tema para demais disciplinas que igualmente se ocupam do acolhimento sensível da realidade vivenciada. As expressões estéticas sobre a metrópole aqui selecionadas sugerem tanto uma alternativa ao enfraquecimento dos sentimentos diante das grandes cidades quanto uma espécie de resistência contra a perda do sujeito em sua própria imensidão, uma possibilidade que contorna a queda ao abismo interior a que a experiência metropolitana por vezes nos impulsiona. A tentativa de estabelecer laços sensíveis com a radical alteridade que caracteriza as metrópoles mostra-se, assim, como um esforço diuturno que se prolonga na extensão de nossa existência mesmo que nos contextos hostis das grandes cidades.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Mário de. **Poesias completas**. Edição crítica Diléa Manfio. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

AQUINO, Lilian. **Daqui**. São Paulo: Editora Patuá, 2017.

ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. **Chai-na**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

AZEVEDO, Ricardo Marques de. **Metrópole e abstração**. Tese (Doutorado em Filosofia) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1993.

BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. Tradução Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. Tradução Joaquim José Moura Ramos, Remberto Francisco Kuhnen, Antônio da Costa Leal e Lídia do Valle Santos Leal. São Paulo: Abril Cultural, 1978. [Coleção “Os Pensadores”].

BALLON, Hillary; JACKSON, Kenneth T. **Robert Moses and the Modern City: The Transformation of New York**. Nova Iorque: W. W. Norton, 2007.

BAUDELAIRE, Charles. **Flores das flores do mal**. Tradução Guilherme de Almeida. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1944.

BAUDELAIRE, Charles. Quadros parisienses. In: BAUDELAIRE, Charles. **As flores do mal**. Tradução e notas Ivan Junqueira. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

BENEVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Tradução Conceição Jardim e Eduardo L. Nogueira. Lisboa: Editorial Presença, 1987.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. Tradução Sílvia Mazza. São Paulo: Editora Perspectiva, 1993.

BENJAMIN, Walter. Imagens do pensamento. In: BENJAMIN, W. **Obras escolhidas II**. Tradução Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987a.

BENJAMIN, Walter. Infância em Berlim por volta de 1900. In: BENJAMIN, W. **Obras escolhidas II**. Tradução Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987c.

BENJAMIN, Walter. Notas e materiais. In: BOLLE, W.; MATOS, O. C. F. (org.). **Passagens**. Tradução Irene Aron e Cleonice Paes Barreto Mourão. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial, 2007a.

BENJAMIN, Walter. O flâneur. In: BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo**. Tradução José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 33-63.

BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX (Exposé de 1939). In: BOLLE, W.; MATOS, O. C. F. (org.). **Passagens**. Tradução Irene Aron e Cleonice Paes Barreto Mourão. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial, 2007.

BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX. Tradução Ricardo Marques de Azevedo. **Espaço & Debates**, v. 4, n. 11, p. 5-17, 1984.

BENJAMIN, Walter. Rua de mão única. Tradução Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa. In: BENJAMIN, W. **Obras escolhidas II**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987b, p. X-Y.

BENJAMIN, Walter. Sobre alguns temas em Baudelaire. In: BENJAMIN, W.; ADORNO, T.; HORKEIMER, M.; HABERMAS, J. **Textos escolhidos**. São Paulo: Abril Cultural, 1983. [Coleção "Os Pensadores"].

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. Tradução Ana Maria Loriatti e Carlos Felipe Moisés. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BOLLE, Willi. **Fisiognomia da metrópole moderna: representações da história em Walter Benjamin**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

BOLLE, Willi. Um painel com milhares de lâmpadas: metrópole e megacidades. In: BOLLE, W.; MATOS, O. C. F. (org.). **Passagens**. Tradução: Irene Aron e Cleonice Paes Barreto Mourão. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial, 2007.

BONDUKI, Inês Pereira Coelho. **Atalhos e desvios para chegar à mancha urbana "< >" Mancha urbana**. Tese (Doutorado em Artes Visuais) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2021.

CACCIARI, Massimo. **A cidade**. Tradução José J. C. Serra. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.

CACCIARI, Massimo. Dialéctica de lo negativo en la época de la metrópoli. In: TAFURI, M.; CACCIARI, M.; DAL CO, F. **De la vanguardia a la metropoli: crítica radical a la arquitectura**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1972.

CESTAC, Alessandra. **Intervenção urbana**. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/cestac/albums>. Acesso em: 06 dez. 2022.

CESTAC, Alessandra. **Nua na rua**. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/cestac/albums>. Acesso em: 06 dez. 2022.

D'ANGELO, Paolo. **A estética do romantismo**. Tradução Isabel Teresa Santos. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

DIDI-HUBERMAN, Georges. **Sobrevivência dos vaga-lumes**. Tradução Vera Casa Nova e Márcia Arbex. Revisão Consuelo Salomé. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

FARIAS, Agnaldo Aricê Caldas. Robert Smithson: o artista como viajante. In: SMITHSON, R. Um passeio pelos monumentos de Passaic, Nova Jersey. Tradução Agnaldo Farias. **Revista Espaço & Debates**, v. 23, n. 43-44, p. 120-128, jan./dez. 2003, p. 120-122.

FERRAZ, Paulo. **Evidências pedestres**. São Paulo: Selo Sebastião Grifo, 2007.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

HILLMAN, James. **Cidade & alma**. Tradução Gustavo Barcellos e Lúcia Rosenberg. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

KON, Nelson. **Projeto Arte Cidade**. São Paulo, 1994-1998. Disponível em: <https://www.nelsonkon.com.br/arte-cidade>. Acesso em: 01 ago. 2022.

KON, Nelson. **Vistas aéreas de São Paulo**. [s.d.]. Disponível em: <https://www.nelsonkon.com.br/sao-paulo>. Acesso em: 01 ago. 2022.

KOOLHASS, Rem. **Nova York delirante: um manifesto retroativo para Manhattan**. Tradução Denise Bottmann. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

LEITÃO, Lúcia. A cidade de Simmel, a cidade dos homens. **Cadernos Metrópole**, v. 13, n. 26 [Subjetividade e Cultura na Metrópole Contemporânea], p. 461-471, jul./dez. 2011.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Tristes trópicos**. Tradu o Rosa Freire d'Aguiar. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

LYNCH, Kevin. A cidade como meio ambiente. In: DAVIS, K.; BLUMENFLED, H.; SIDENBLADH, G. et al. **Cidades**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradu o Jefferson Luiz Camargo. São Paulo, Martins Fontes, 1997.

MARANHÃO, Francisco Horta de Albuquerque. **Visões da travessia**: imersões na paisagem. Disserta o (Mestrado em Paisagem e Ambiente) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019.

MARANHÃO, Francisco. **Jaraguá**. (2021). Disponível em: <https://www.fhmaranhao.com/trabalhos-work/atlas-rio-pinheiros>. Acesso em: 01 ago. 2022.

MATOS, Olg ria Chain Féres. Aufkl rung na metrópole. In: BOLLE, W.; MATOS, O. C. F. (org.). **Passagens**. Tradu o Irene Aron e Cleonice Paes Barreto Mourão. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial, 2007, p. X-Y.

MATOS, Olg ria Chain Féres. Espaço e tempo: a cidade e a história viajante. In: MATOS, O. F. **História viajante**: anota es filosóficas. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

MEYER, Regina Maria Prosperi. Atributos da metrópole moderna. **Revista São Paulo em Perspectiva**, v. 14, n. 4, 2000. Disponível em: [http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v14n04/v14n04\\_01.pdf](http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v14n04/v14n04_01.pdf). Acesso em: 14 set. 2022.

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo metrópole**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial, 2004.

- MOREIRA, Carlos. **São Paulo**. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2014.
- MORSE, Richard. **Formação histórica de São Paulo**: de comunidade a metrópole. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- NUERNBERGER, Renan. Mensagem na garrafa. In: AQUINO, L. **Nunca estive em Tübingen**. São Paulo: Editora Patuá, 2017.
- ORION, Alexandre. **Ossário**. São Paulo, 2009. Disponível em: <https://www.alexandreorion.com>. Acesso em: 06 dez. 2022.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. **Arte/cidade**. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, 2012.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. Espaços estruturados e informes: São Paulo diante da globalização. **São Paulo em Perspectiva**, v. 14, n. 4, p. 99-104, out/dez. 2000.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens urbanas**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo; Editora Marca D'Água, 1996.
- SALOMON, David. Tony Smith and the Suburban Sublime. **Places**, set. 2013. Disponível em: <https://placesjournal.org/article/the-highway-not-taken-tony-smith-and-the-suburban-sublime>. Acesso em: 19 nov. 2022.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985. [Coleção "Espaços"].
- SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.
- SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, O. G. (org. e introdução). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.
- SMITHSON, Robert. Um passeio pelos monumentos de Passaic, Nova Jersey. Apresentação e tradução Agnaldo Farias. **Revista Espaço & Debates**, v. 23, n. 43-44, p. 120-128, jan./dez. 2003.
- SMITHSON, Robert. **Uma sedimentação da mente**: projetos de terra. Tradução Pedro Sússekind. In: FERREIRA, G; COTRIM, C. **Escrito de artistas**: anos 60/70. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2009.

SOLA-MORALES, Ignasi de. **Terrain vague**. Barcelona: Gustavo Gilli, 2009. [Coleção “Compendios de Arquitectura Contemporânea”. Organização Iñaki Ábalos].

TAFURI, Manfredo. **Projecto e Utopia**: arquitetura e desenvolvimento do capitalismo. Tradução Conceição Jardim e Eduardo Nogueira. Lisboa: Editorial presença, 1975.

TIEDEMANN, Rolf. Introdução à edição alemã. In: BOLLE, W., MATOS, O. C. F. (org.). **Passagens**. Tradução Irene Aron e Cleonice Paes Barreto Mourão. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial, 2007.

VIEIRA, Tuca. **São Paulo**, 2010. Disponível em: <https://www.tucavieira.com.br/sao-paulo>. Acesso em: 01 ago. 2022

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

VINCI, Laura. **Sem título**, [s.d.]. Disponível em: <https://www.lauravinci.com.br>. Acesso em: 01 ago. 2022

WEINTRAUB, Fabio. **Quadro de força**. São Paulo: Editora Patuá, 2019.