

3.

O olhar panorâmico e “mil coisas para ver”

Este capítulo aborda algumas das modificações ocorridas no contexto das novas vivências da segunda metade do século XIX que influenciaram a construção de uma cultura visual moderna. Esta se apresenta como parte de um amplo conjunto de transformações artísticas, científicas, tecnológicas, econômicas e sociais, inclusive com o surgimento do que passamos a conhecer como design. Cabe aqui como uma ressalva que a utilização do termo “moderno” não se nos apresenta como uma escolha simples e confortável, principalmente nestes tempos que apontam para uma sociedade pós-industrial, da informação, uma alta modernidade ou, ainda, uma pós-modernidade.¹⁷⁹ Iniciamos este capítulo com uma discussão de cunho metodológico sobre o emprego de termos como moderno, modernidade, modernização, e revolução industrial para, em seguida, abordar a influência das tecnologias sobre a construção do olhar, a partir da análise da implantação da eletricidade e alguns de seus reflexos. Neste contexto, há uma frase esclarecedora de David Harvey. Segundo este autor “o modernismo é uma perturbada e fugidia resposta estética a condições de modernidade produzidas por um processo particular de modernização”.¹⁸⁰ Em nosso ponto de vista, é a partir da articulação destas condições que se constrói o olhar moderno.

Deste ponto em diante, o presente capítulo se desenvolve em duas direções ou eixos. O primeiro eixo é construído sobre as transformações da vida cotidiana a

¹⁷⁹ O momento atual tem sido analisado segundo diferentes perspectivas. Há o reconhecimento de um deslocamento de processos institucionais em direção a uma centralidade na informação que parece abalar o sistema moderno, baseado na manufatura de bens materiais. Muitos autores, a partir do da idéia do fim da *grande narrativa* apresentada por Jean-François Lyotard em 1979, se apóiam sobre o termo “pós-modernidade” para sugerir um estado de coisas em finalização. Embora considerando que a utilização de rótulos possa ser reducionista e limitar algumas análises a partir da demarcação rígida de limites, a nossa tendência é adotar a expressão “pós-modernidade” como indicadora de um momento seqüencialmente posterior e não um momento “após” uma modernidade que, em nosso ponto de vista, não foi concluída. Neste sentido encontramos apoio na afirmação de Giddens, para quem, vivemos em um “período em que as conseqüências da modernidade estão se tornando mais radicalizadas e universalizadas do que antes”. Para Giddens a percepção dos contornos de uma nova ordem “pós-moderna” é algo distinto do que é chamado por muitos de “pós-modernidade”. GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Editora UNESP, 1991. p. 13.

¹⁸⁰ HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2003. p. 97.

partir do avanço da industrialização e do surgimento da cidade moderna. O segundo eixo segue as percepções produzidas a partir do emprego de tecnologias geradoras da compressão tempo-espço.

Embora ressaltando que as tecnologias não devem ser consideradas agentes modificadores autônomos, verificamos que nos últimos vinte e cinco anos do século XIX, a área que constituiu a comunicação de massa viu surgir cinco invenções fundamentais: telefone, fonógrafo, luz elétrica, comunicação sem fio e cinema.¹⁸¹ Neste sentido, as tecnologias que atuam nas modificações da visualidade podem constituir ponto de partida privilegiado para uma investigação no campo da cultura visual. Neste contexto, embora a ascensão de novas tecnologias de produção, transporte e comunicação possam insinuar-se como um fator determinante, é importante destacar que as mudanças tecnológicas ocorrem em estreita ligação com as instituições sociais, políticas e econômicas de determinada sociedade e em um período específico. Deste modo, embora o desenvolvimento tecnológico ocorrido ao longo do século XIX, mostre-se um elemento fundamental nas modificações ocorridas na cultura visual do período, seria restritivo considerar a tecnologia como único critério de análise. A implementação de novas tecnologias esteve diretamente relacionada à emergência de um sistema de mercado atrelado aos princípios da propriedade privada, à existência de governos fortes e imperialistas e ao desenvolvimento das ciências, dentre outros fatores.¹⁸² As tecnologias de cada época devem ser articuladas às práticas de recepção e discurso e aos regimes de poder, de forma a serem compreendidas dentro do sistema em que foram construídas e se desenvolveram.

Na medida em que as tecnologias, considerando-se fundamentalmente as tecnologias produtoras de imagens, se encontram entrelaçadas aos interesses econômicos de determinadas camadas da sociedade e da indústria de informação, sua força será maior sobre os modelos dominantes de visualização. Deste modo, as culturas do olhar permanecem atreladas às revoluções técnicas que, em cada época, modificam os formatos, materiais e a quantidade de imagens que uma

¹⁸¹ Segundo Marvin, estes produtos são *proto-mass media*. MARVIN, Carolyn. *When old technologies were new*. New York: Oxford University Press, 1990. p.3.

¹⁸² HEILBRONER, Robert L. Do Machines Make History? *Technology and Culture*, Vol. 8, No. 3. (Jul., 1967), pp. 335-345.

sociedade pode absorver¹⁸³. Da mesma maneira que um livro de horas do século XIII, enorme, raro e pesado, não se lia como um livro de bolso dos nossos dias, uma tela de TV ou de computador exige um olhar diferente do que durante séculos foi dirigido ao retábulo de uma igreja gótica. Este enlace entre tecnologias, sociedade e poder estabelece que imagens e mídias não podem ser compreendidas como entidades fixas, mas como organismos em mudança¹⁸⁴. Além disso, a atuação de uma tecnologia produtora de visualidade em um determinado período, dentro de uma sociedade específica, pode não encontrar correspondência em outra sociedade ou outra época.

Esta visão colabora com a idéia de que as tecnologias, assim como as mídias e os modos de olhar, coexistem com modos anteriores de expressão; não deixam de existir nem são abandonadas quando surge um outro modo. Diversas tecnologias, mídias e modos de olhar coexistem e interagem em um mesmo período histórico. No entanto, a busca por uma determinação de causas e efeitos objetivos é hoje considerada um ranço de pesquisas ultrapassadas. Os primeiros estudos de “análise de efeitos” na área de comunicação datam da Primeira Guerra e foram voltados para o impacto da propaganda. Segundo o modelo da “agulha-hipodérmica” de Harold Lasswell, a audiência é como uma massa amorfa que obedece cegamente ao esquema estímulo-resposta. Nesta hipótese, a propaganda é um mero instrumento, nem mais moral nem mais imoral que “a manivela da bomba d’água”, podendo ser utilizada tanto para bons como para maus fins.¹⁸⁵ A idéia de um receptor “esvaziado” e que recebe influências diretas da mídia é um pensamento que encontra coerência em teorias da psicologia em voga na época¹⁸⁶, mas que hoje são questionadas.

Neste momento, é importante retomar como ressalva, a reflexão de que a cultura visual de um determinado período não se desenvolve simplesmente como

¹⁸³ DEBRAY, Régis. *Vida y muerte de la imagen. Historia de la mirada en Occidente*. Buenos Aires: Editorial Paidós, 1994. p. 38.

¹⁸⁴ Pesquisas recentes mostraram que jovens bretões, entre 15 e 24 anos têm dispensado 30% menos de tempo para a leitura de jornais desde o surgimento da internet. Anunciantes e tiragens parecem minguar e há quem arrisque o ano de 2043 como data para o último suspiro do jornal impresso. Dados extraídos de *The economist*. Este mesmo periódico cita a data acima a partir do livro de Philip Meyer, *The Vanishing Newspaper*. THE ECONOMIST. Who killed the newspaper? United Kingdom: The economist group, August 26th 2006.

¹⁸⁵ MATTELART, Armand e Michéle. *História das teorias da comunicação*. São Paulo: Edições Loyola, 2001. p. 37.

substituição a uma constituição anterior. Ao contrário, uma cultura visual será sempre fruto da sedimentação de vários modos de visualidade que vão se sobrepondo. Deste modo, retomando o que já afirmamos anteriormente, a nossa análise sobre a construção de uma cultura visual considera não apenas as modificações ocorridas ao longo de um período histórico e por ele determinadas, mas também as formulações visuais anteriores sobre a qual se sedimenta. A visualidade moderna não seria uma exceção justamente na medida em que ela se alicerça sobre a racionalidade do olhar ciclópico, construído sobre a invenção da perspectiva e disseminado pela gravura impressa.

As novas formas e imagens que se tornaram presentes na vida cotidiana dos moradores da cidade passaram a influir diretamente na formulação de um repertório característico, mas, também na formulação de um olhar urbano. Em nosso ponto de vista, estes estímulos visuais passaram a permitir que o cidadão urbano do século XIX constituísse um novo imaginário, sobre o qual pôde “fabricar” uma nova visualidade a partir das imagens que vivenciou.¹⁸⁷ Assim, a produção de uma cultura visual de cada época, com a qual o receptor de imagens estabelece contato, irá influenciar diretamente nas suas “escolhas” posteriores – nas relações com o que será observado e como. A interação dinâmica entre uma forma de olhar o mundo e a própria constituição deste mundo através da organização de convenções e percepções relacionadas à cultura visual.

3.1. Tempos modernos

A palavra *modernité*, criada por Théophile Gautier¹⁸⁸, foi difundida por Baudelaire em seu texto *O Pintor da Vida Moderna*. A frase fundamental desta obra encontra-se transcrita em quase todas as abordagens do tema: “A modernidade é o transitório, o efêmero, o contingente, é a metade da arte, sendo a

¹⁸⁶ Considere-se, por exemplo, a psicologia das massas de Le Bon, o behaviorismo surgido por volta de 1914, as teorias do russo Pavlov sobre o condicionamento e ainda os primeiros estudos da psicologia social, que sustentavam que somente certos impulsos primitivos, ou instintos, poderiam explicar os atos dos homens e dos animais, vinculando o comportamento às forças biológicas.

¹⁸⁷ CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano. 1. Artes de fazer*. Petrópolis: Editora Vozes, 2005. p. 93.

¹⁸⁸ PEREIRA, Margareth Campos da Silva. A participação do Brasil nas exposições universais. *Projeto: Revista brasileira de arquitetura, planejamento, desenho industrial, construção*, n. 139, pp. 83-90, mar. 1991. p. 83.

outra metade o eterno e o imutável”.¹⁸⁹ A dialética contida neste conceito evidencia as dificuldades encontradas nas tentativas de compreensão e definição do conceito de modernidade. Este sentido é reforçado por Berman em sua afirmação de que ser moderno é viver em uma época que promete aventura, novos prazeres, autotransformação e transformação das coisas em redor, mas, ao mesmo tempo, ameaça destruir tudo o que somos.¹⁹⁰ A experiência moderna é perpassada por uma sensação de insegurança e a crescente perda de valores, que Berman ressalta em Marx:

Todas as relações fixas, enrijecidas, com seu travo de Antigüidade e veneráveis preconceitos e opiniões, foram banidas; todas as novas relações se tornam antiquadas antes que cheguem a se ossificar. Tudo o que é sólido desmancha no ar.¹⁹¹

Segundo Berman, o mundo moderno que nos envolve como um turbilhão tem sido parte da vida de um número crescente de pessoas ao longo dos últimos quinhentos anos - embora cada uma delas possa sentir-se como as primeiras, e talvez as últimas, a passar por isso.¹⁹² O turbilhão que é, de fato, uma figura para definir a “modernização”¹⁹³, tem sido alimentado pelas inúmeras descobertas nas ciências, pela industrialização e sua transformação de conhecimento científico em tecnologia e pela aceleração do crescimento urbano e do ritmo de vida, dentre outros fatores. O termo “modernização” é encontrado a partir do século XVIII relacionado a modificações na habitação, na ortografia, no modo de vestir e no comportamento. A partir do século XIX seu emprego se generaliza¹⁹⁴.

A sensação de efemeridade e fragmentação produzida pelas mudanças caóticas e muitas vezes abruptas, mas que se insinuavam – ainda que momentaneamente – com a certeza e a racionalidade oferecidas pelo Iluminismo, passou a expressar-se estética e culturalmente a partir do século XIX. Se a paisagem da modernização é algo que conseguimos identificar, a sua relação com a modernidade nem sempre é algo facilmente definida. De fato, moderno e modernidade não remetem a conceitos claros e fechados, nem a periodicidades definidas, como ainda parecem apresentar variações de sentido conforme o idioma

¹⁸⁹ BAUDELAIRE, Charles. O pintor da vida moderna. In: _____. *Poesia e prosa: volume único*. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1995. p. 859. O texto original foi publicado em 1863.

¹⁹⁰ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Ed. Schwarcz, 2001. p. 15.

¹⁹¹ The Marx-Engels Reader. Norton, 1978. p. 475-6. apud Ibid., p. 20.

¹⁹² Ibid., p. 15-16.

¹⁹³ Id.

utilizado ou o campo em que é empregado¹⁹⁵. Segundo Schorske, a palavra “moderno” era empregada até o fim do século XVIII com “certa ressonância de grito de guerra”, mas apenas como antítese ao “antigo”. A partir de meados do século XIX, ainda segundo este autor, o “moderno serve-nos para diferenciar nossas vidas e nossos tempos de tudo o que o precedeu”.¹⁹⁶ A oposição ao passado é deixada de lado ante a prevalência de independência em relação ao passado. Esta formulação é sintetizada por Bayly com uma frase que, embora tautológica, parece levar clareza ao conceito: “ser moderno é pensar-se moderno”.¹⁹⁷ Modernidade é a aspiração de estar de acordo com o seu tempo (*to be up with the times*).¹⁹⁸ Segundo este autor, entre 1780 e 1914, um crescente número de pessoas qualificava-se como “modernos” ou consideravam sua própria existência em um “mundo moderno”, mesmo que esta idéia não lhes agradasse.¹⁹⁹ Bayly considera que, em certo sentido, o século XIX pode ser creditado como a era da modernidade precisamente porque assim pensava um considerável número de pensadores, governantes e cientistas influentes. Este sentimento foi enfatizado, na segunda metade do século XIX, pela avalanche de ícones da modernidade industrial e tecnológica - trens, carros, aviões, telegrafo, rádio e telefone. Bayly considera ainda o surgimento de um diferencial na qualidade de percepção das mudanças deste período. Antes do século XIX, as mudanças passadas seriam percebidas de modo diferente, mais próxima de “renovação”, com implicações de repetição e não de substituição, como pode ser observado no Renascimento através da retomada dos conhecimentos da antiguidade clássica.²⁰⁰

A demarcação de datas precisas na formulação do conceito de modernidade é dificultada pelo fato de que os diversos eventos, agentes modificadores de uma determinada situação, dificilmente ocorrem de forma sincrônica. Além disso, uma análise de uma determinada cultura visual não pode ater-se apenas aos eventos, mas deve abraçar também os discursos produzidos e as evidências registradas. As mudanças capazes de promover uma nova realidade social podem acontecer de

¹⁹⁴ WILLIAMS, Raymond. *Palavras-chave. Um vocabulário de cultura e sociedade*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2007. p. 282.

¹⁹⁵ COMPAGNON, Anton. *Os cinco paradoxos da modernidade*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2003. p. 15.

¹⁹⁶ SCHORSKE, Carl E. *Viena fin-de-siècle*. São Paulo: Ed. da Unicamp e Cia. das Letras, 1988. p. 13.

¹⁹⁷ BAYLY, Christopher Alan. *The birth of the modern world 1780-1914: global connections and comparisons*. USA, UK and Australia: Blachwell Publishing, 2004. p. 10.

¹⁹⁸ Id.

¹⁹⁹ Datas estabelecidas pelo estudo autor em seu estudo. Id.

²⁰⁰ Ibid., p. 11.

forma errática, em diferentes regiões do planeta, com influências diferenciadas em cada uma delas. Bayly chega a mencionar a existência de “múltiplas modernidades”²⁰¹ para acentuar as diferenças entre a modernidade ocidental e a modernidade de países asiáticos ou africanos. Embora a construção da experiência moderna apresente uma relação estreita com a dinâmica capitalista do mundo industrial ocidental (Europa e Estados Unidos), a desigualdade entre a experiência moderna dos “avançados” e a que é observada nos habitantes de países “periféricos” nos é útil para ressaltar as discontinuidades observadas na constituição da cultura visual moderna, de acordo com o conceito de sua construção se fazer em camadas. Neste contexto, a modernidade brasileira, por exemplo, não se mostra simplesmente como um reflexo do que é ditado pelos países desenvolvidos, mas constitui uma articulação particular dentro de uma nova visualidade.

Em relação às demarcações temporais, consideramos que estas acabam sendo convencionadas de acordo com o enfoque pretendido pelo autor, embora o período compreendido, aproximadamente, da segunda metade do século XIX até o início da Primeira Guerra Mundial seja amplamente reconhecido pela ocorrência de transformações sem precedentes na história mundial. Neste contexto, as convenções em relação à demarcação temporal não apresentam variações extremas entre os diversos autores estudados. Kern²⁰², Smil²⁰³, Hobsbawm²⁰⁴ e Bayly²⁰⁵ parecem concordar com o início da Primeira Guerra como o momento de conclusão de um período de grandes inovações, embora apresentem diferentes premissas para a determinação do marco inicial. Kern²⁰⁶ considera que as mudanças na tecnologia e na cultura ocorridas no período que vai de 1880 até a erupção da Primeira Guerra criaram novos modos de pensar as experiências de tempo e espaço. No entanto, seu estudo estende-se até 1918, de forma a contemplar o que nomeia de “guerra cubista”. Smil destaca o período de 1867 a

²⁰¹ Ibid., p. 10.

²⁰² KERN, Stephen. *The culture of time and space. 1880-1918*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1994. Seventh Printing.

²⁰³ SMIL, Vaclav. *Creating the Twentieth Century. Technical Innovations of 1867-1914 and their Lasting Impact*. New York: Oxford University Press, 2005.

²⁰⁴ HOBBSBAWM, Eric. *Era dos extremos. O breve século XX: 1914-1991*. São Paulo: Editora Schwarcz, 2003.

²⁰⁵ BAYLY, C. A. op. cit.

²⁰⁶ KERN, S. op. cit., p. 1.

1914²⁰⁷ como um período único na história, não apenas pelo âmbito extensivo das inovações, mas também pela rapidez dos avanços obtidos no período. Bayly²⁰⁸ inicia o mundo moderno mais cedo, em 1780, empreendendo um longo século XIX, com destaque para sua fase final entre 1890 e 1914, quando tem lugar o que ele denomina “a grande aceleração” das transformações, uma definição que relacionamos perfeitamente ao nosso estudo sobre as mudanças ocorridas na visualidade. Embora apoiando o pensamento de Tom Gunning, para quem a “modernidade” é menos um período histórico do que uma mudança na experiência²⁰⁹, nós compreendemos a modernidade como uma temporalidade histórica que ecoa até o presente.²¹⁰ Deste modo estabelecemos como marco inicial do nosso estudo sobre as mudanças ocorridas na cultura visual moderna, o ano de 1851, quando se realizou a primeira Exposição Universal em Londres. Como detalharemos adiante, existem fatores que apontam para certa homogeneidade no período que se encerra com o início da primeira Guerra Mundial. Deste modo, este período, que de fato se encerra na segunda década do século XX, encontra-se ainda dentro da formulação cultural e epistemológica da segunda metade do século XIX.

3.1.1. (R)evolução industrial

Os estudos históricos consideram que a expansão industrial compreende pelo menos duas etapas marcadas por tecnologias específicas. De uma maneira geral, distingue-se uma “revolução do carvão e do ferro”, de 1780 a 1850, e uma “revolução do aço e da eletricidade”, de 1850 até 1914.²¹¹ No entanto, não há consenso em relação à utilização do termo “revolução” e nem mesmo na sua efetiva existência. Em alguns círculos, por exemplo, evita-se a expressão “revolução industrial” por sugerir, acredita-se, erroneamente, a idéia de uma

²⁰⁷ A data de 1867 foi escolhida por Smil por ser o ano da formulação da segunda lei da termodinâmica, da criação da dinamite por Alfred Nobel - como um sinal de grande contradição - a invenção da máquina de escrever e da publicação do *Capital* por Karl Marx, dentre outros eventos. SMIL, V. *Creating...* p 10.

²⁰⁸ BAYLY, C. A. op. cit.

²⁰⁹ GUNNING, Tom. O retrato do corpo humano: a fotografia, os detetives e os primórdios do cinema. In CHARNEY, Leo e SCHWARTZ, Vanessa (orgs). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001. p 39.

²¹⁰ BAYLY, C. A. op. cit., p. 11.

²¹¹ Esta divisão é apresentada por HENDERSON, W. O. *A Revolução Industrial 1780-1914*. São Paulo: Editora Verbo, Editora da Universidade de São Paulo, 1979. p. 7-8.

ruptura com o quadro anterior, quando, de fato, observa-se que as etapas de industrialização são processos lentos e gradativos²¹², surgidos mais a partir de uma evolução do que de uma ou mais revoluções. Castells considera que a introdução de um novo paradigma tecnológico é capaz de instituir, com grande rapidez, uma descontinuidade nas bases materiais da economia, da sociedade e da cultura, apesar de acreditar que os novos paradigmas tecnológicos funcionam como pontuações em meio a períodos mais ou menos estáveis.²¹³ Talvez por este motivo, este autor não se oponha à utilização do termo “revolução” para caracterizar a penetrabilidade das novas tecnologias que alteram processos nos diversos domínios da atividade humana, além de gerar novos produtos.

A importância da Revolução Industrial no século XVIII vem sendo relativizada em estudos recentes e a literatura acadêmica aponta duas diferentes visões em relação a este processo.²¹⁴ A narrativa mais tradicional vê a Revolução Industrial como produtora de uma grande mudança na economia e sociedade Britânica. Outros autores consideram que a “Revolução Industrial” foi um fenômeno localizado e restrito que trouxe mudanças significativas para umas poucas indústrias (têxteis com utilização do algodão e do ferro), enquanto a economia Britânica permanecia tradicionalmente manufatureira.²¹⁵

Há ainda questionamentos sobre a presença de embasamento científico nos avanços tecnológicos da Idade Média e dos primeiros anos da Idade Moderna. De acordo com Smil, apesar de serem baseados em observação e experimentos, estes processos não proviam conhecimento que explicasse o porquê de alguns artefatos e processos funcionarem enquanto outros simplesmente falhavam.²¹⁶ Este quadro teria permanecido até as primeiras décadas da Revolução Industrial, mas apenas na segunda metade do século XIX é que se presenciaram avanços tecnológicos baseados em conhecimentos científicos sofisticados e – pela primeira vez na história – a ligação freqüente e ágil entre pesquisa, produção e comercialização foi capaz de produzir novos conhecimentos e, conseqüentemente, novos produtos. A discussão sobre a relação entre pesquisa científica e o desenvolvimento de novas

²¹² Cf. “industrialização” e “revolução” em OUTHWAITE, William e BOTTOMORE, Tom. *Dicionário do Pensamento Social do Século XX*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1996.

²¹³ CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura*. Vol. 1. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000.

²¹⁴ TEMIN, Peter. Two views of the British Industrial Revolution. *The Journal of Economic History*, vol. 47, No. 1 (Mar, 1997).

²¹⁵ SMIL, V. *Creating...*, p. 43.

tecnologias parece ter acompanhado o desdobramento dos fatos. Um exemplo interessante deste questionamento pode ser observado na Figura 43, retirada do periódico londrino *Punch* da última década do século XIX. A figura mostra o cientista Michael Faraday, conhecido por suas pesquisas com o eletromagnetismo. A charge que sugere uma homenagem ao centenário do cientista, deixa claro que nesta época Faraday já não se encontrava vivo. Mas na figura, ele aparece representado em meio a diversos instrumentos científicos, utilizando o fonógrafo de Edison. Ao fundo vemos um aparelho telefônico e um cartaz com indicação dos cabos telegráficos que correm ao redor do mundo. Assim, cercado por invenções modernas, Faraday tem ao seu lado uma figura feminina, a Ciência, para quem se dirige, em congratulação pelos “maravilhosos progressos realizados desde a minha época”. É interessante observar que no período de vinte e cinco anos, entre a morte de Faraday e o desenho do *Punch*, tenham surgido tantos objetos e tecnologias relacionados, de alguma forma, à pesquisa científica.



Figura 43. Um centenário científico. *Faraday (de volta)*. "Muito bem, Senhorita Ciência! Meus parabéns! Você conseguiu um progresso maravilhoso desde o meu tempo!" *Punch, or The London Charivari*. Vol. 100. 27 de junho de 1891.

The Project Gutenberg <<http://www.gutenberg.org>> (21/11/07).

Apesar disso, é importante destacar que a relação entre ciência e a descoberta de novas tecnologias não pode simplesmente assinalar uma ruptura na produção de artefatos e modos de vida, uma vez que muitas das invenções do período ainda poderiam ser remetidas a descobertas casuais. Bayly acentua este

²¹⁶ Ibid., p. 13.

ponto na medida em que muitos dos efeitos e transformações ocorridos a partir da industrialização tornaram-se claros apenas em meados do século XIX.²¹⁷

De fato, embora estas colocações pareçam conduzir à avaliação de que a segunda metade do século XIX constituiu um momento de amadurecimento da industrialização, é importante ter presente que as invenções nem sempre sucedem de imediato os desenvolvimentos tecnológicos que lhe deram origem. Na maioria das vezes, o momento da invenção e o período de ação da tecnologia como agente modificador, encontram-se distanciados no tempo. É este o caso, por exemplo, da televisão cuja tecnologia encontrava-se pronta antes da Segunda Guerra, que interrompeu o seu desenvolvimento e adiou a institucionalização do invento em cultura. Mais importante ainda é a compreensão de diversas descobertas ao longo do tempo atuando na formulação de uma nova tecnologia promotora de cultura, como é o caso da informática. Embora os grandes avanços nesta área tenham ocorrido a partir da invenção dos semicondutores e microprocessadores, a utilização de uma fonte segura de eletricidade foi fundamental, assim como os empreendimentos ocorridos no final do século XIX voltados para a manipulação de dados estatísticos e instrumentos de cálculo²¹⁸.

O fato é que, onde quer que se demarquem os primeiros momentos da industrialização, eles se encontrarão diretamente relacionados ao surgimento de novas tecnologias de produção de bens e de comunicação. Diversas características mostraram-se fundamentais para a instituição deste processo, como a substituição das ferramentas manuais pelas máquinas, o início da indústria mecânica e a utilização da energia a vapor nos transportes. Também o desenvolvimento de produtos químicos em bases científicas e o início das tecnologias de comunicação, com o telefone e o telégrafo, além do aprimoramento da fotografia e o avanço de novas tecnologias de impressão que, ao lado da introdução da litografia, foram capazes de disseminar informação através de textos e imagens. Estampas, cartazes e rótulos passaram a ser impressos com uma frequência nunca vista, enquanto gravuras e impressos ilustrados eram vendidos a preços populares, dando partida ao que veio a ser chamado de indústria cultural. Uma nova organização do trabalho se sedimentou, a partir da divisão de tarefas com a inserção de diversas etapas na fabricação de um único objeto. A unidade entre trabalho criativo e

²¹⁷ BAYLY, C. A. op. cit. p. 170.

trabalho produtivo foi rompida, gerando a especialização do “projeto”, evento que contribuiu para a formação do design moderno²¹⁹. A mecanização é intensificada, trazendo como consequência imediata uma menor variação individual entre os produtos. Observa-se um aumento nas escalas de produção com a ampliação de mercados, muitas vezes distantes do centro fabril. Para atender a estes novos mercados, dentro de uma economia de escala, as oficinas e fabricas tiveram que se expandir, recebendo maiores investimentos de capital em instalações e equipamentos.

Embora a Inglaterra seja considerada o berço das primeiras indústrias, ela foi gradativamente perdendo espaço com o passar do tempo. A maior parte das transformações de caráter industrial das últimas décadas do século XIX concentra-se principalmente nos Estados Unidos e na Alemanha. Às vésperas da Primeira Guerra, a produção industrial da Grã-Bretanha havia diminuído em quantidade e seguia, em sua maioria, sendo mantida pelas indústrias de trabalho intensivo e não pelas indústrias de capital intensivo, características do que pode ser chamada de segunda revolução industrial. A explicação para esta mudança, que veio a beneficiar os Estados Unidos e a Alemanha, pode ser encontrada nas características do novo tipo de indústria voltado para as vantagens das economias de escopo e escala²²⁰. Esta nova indústria baseada na existência de um grande volume de produção, necessitava de um sistema integrado de transporte e comunicação que permitisse o deslocamento de grande quantidade de produtos por diferentes localidades. Isto significava que as ferrovias necessariamente deveriam estar integradas não apenas por bitolas e equipamentos standardizados, mas também por procedimentos padrões. O retardamento destes processos contribuiu para que um sistema ferroviário consistente tenha demorado a se configurar. Assim, embora a ferrovia seja, muitas vezes, apontada como a principal responsável pela transformação do trabalho e da vida no século XIX²²¹, observa-se que este acontecimento constitui parte de um processo mais amplo.

A importância da padronização para a produção de massa foi assinalada pela evolução do chamado “sistema americano”, apresentado na Exposição Universal

²¹⁸ A este respeito cf. SMIL, V. op. cit., p 261 et. seq.

²¹⁹ BOMFIM, Gustavo Amarante e ROSSI, Lia Mônica. Moderno e pós-moderno, a controvérsia. *Design & Interiores*. Ano 3, no. 19. São Paulo: Projeto Editores Associados Ltda., 1990.

²²⁰ CHANDLER Jr., Alfred D., *Fin de siècle: industrial transformation*. In: TEICH, M. and PORTER, R. *Fin de Siècle and its Legacy*. Cambridge Univ. Press. P. 28-41.

de 1851, em Londres e que consistia na produção em larga escala de produtos padronizados, com partes intercambiáveis, utilizando máquinas-ferramentas, numa seqüência de operações mecânicas simplificadas. Este sistema, que havia surgido simultaneamente e de forma independente na França e na Inglaterra, mostrou-se bem sucedido posteriormente na indústria de armamentos dos Estados Unidos, provavelmente graças ao apoio governamental em uma sociedade sem tradição de corporações artesanais.²²² Este processo e a existência de uma extensa variedade de partes e acessórios fabricados, inclusive porcas e parafusos, apontou para a necessidade de uma padronização no sistema de medidas.

No decorrer da guerra com a França entre 1870 e 1871, o império prussiano observou as dificuldades de mobilização e utilização das ferrovias para fins militares. Deste modo, atentou para a importância da padronização do sistema ferroviário e estatizou as ferrovias do seu território, visando a unificação. A partir de 1877, começou a produzir locomotivas padronizadas.²²³ Na Grã-Bretanha, a rede ferroviária, desenvolvida pela iniciativa privada, nunca se concluiu como um todo unificado, permanecendo como a soma de linhas regionais operando de forma independente e competitivamente. As dificuldades deste sistema eram bastante claras: embora houvesse linhas ligando as diversas localidades, o seu percurso envolvia mudança de trens e transferência de carga entre linhas, onerando os custos de transporte de mercadoria. Deste modo, a adoção da padronização do sistema ferroviário estabelece-se como um elemento de influência direta sobre o desenvolvimento do país. No decorrer deste capítulo veremos como a ferrovia atuou de forma revolucionária na produção do olhar moderno, a partir da compressão sobre as dimensões de tempo e espaço. Neste momento, desejamos apenas acentuar, de um lado, a proximidade das transformações tecnológicas e estruturais na reformulação do olhar e, de outro, o fato de que ambas caminham de forma não teleológica sofrendo influências, muitas vezes não previsíveis, como políticas e econômica.

²²¹ HESKETT, John. *Desenho Industrial*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1998. p. 29.

²²² HEILBRONER, Robert L. Do Machines Make History? *Technology and Culture*, Vol. 8, No. 3. (Jul., 1967), p. 343.

²²³ HESKETT, J. op. cit., p. 70-71.

3.1.2. A tecnologia e o novo olhar da eletricidade

Uma análise que busque compreender as transformações da cultura visual em um período tão pleno de inovações tecnológicas, como é o caso da última metade do século XIX, terá que necessariamente considerar questões ligadas às tecnologias de comunicações da época. Ao longo de toda a modernidade, as tecnologias parecem ter despertado paixões e aversões. As instâncias teóricas que abordam o grau de influência das tecnologias e a existência de um valor intrínseco a elas constituem um vasto campo de disputa entre diferentes perspectivas. Deste modo, questiona-se em que medida uma tecnologia de comunicação trata-se de uma força determinante em uma mudança social e, em que medida ela pode ser neutra, ou seja, pode ser tão boa ou má quanto o uso que dela é feito. Apesar de considerarmos a segunda questão como um desdobramento da primeira, é dela que partiremos.

Marshall McLuhan, que foi muito influente na década de 1960, considerava esta dúvida como fora de questão. Para ele seria equivalente a questionar se o vírus da varíola ou as armas de fogo seriam, em si mesmos, bons ou maus - seu valor dependendo da forma como seriam utilizados.²²⁴ De acordo com McLuhan todas as tecnologias de comunicação atuam diretamente na construção do nosso pensamento e de nossa percepção, independente do conteúdo e do contexto social. Em nosso ponto de vista, as conclusões de McLuhan parecem excessivamente deterministas (a mensagem seria apenas encontrada nos meios?). Sua rejeição às análises de conteúdo e às questões de recepção enfraquece e limita o seu posicionamento. Além do quê, nos perguntamos, como ficaria a sua análise sobre os meios frios e quentes a partir das mudanças, fusões e alterações que freqüentemente sofridas pelos próprios meios. A HDTV, televisão de alta definição, por exemplo, continuaria a ser considerada um meio frio como a antiga televisão em preto e branco?

Apesar das nossas críticas em relação ao posicionamento de McLuhan, consideramos que o determinismo tecnológico não chega a constituir um problema na medida em que ele é matizado. Deste modo, consideramos que a presença ou implantação de uma determinada tecnologia de comunicação pode ser

²²⁴ McLUHAN, Marshall. *Os meios de comunicação como extensões do homem*. São Paulo: Ed. Cultrix, 1969. 15ª. reimpressão. p. 25.

um agente catalisador ou facilitador de determinadas consequências - que podem ou não se realizar em sociedade ou períodos específicos.²²⁵ Para nós, o determinismo torna-se problemático quanto assume o enfoque evolucionista e passa a considerar as mudanças sócio-culturais de acordo com uma linha evolucionária sempre em direção ao “progresso” material e, também, muitas vezes, moral – obtido a partir dos sucessivos estágios de desenvolvimento tecnológico, considerados verdadeiras revoluções. Deste modo, ao se acatar a vocação evolucionista, algumas vezes de forma inconsciente, os períodos caracterizados por uma determinada tecnologia passam a ser chamados como “era da informação” ou “da imprensa”. Não é preciso dizer que esta abordagem, além de relegar a influência social a um segundo plano, tende a considerar a substituição de uma tecnologia por outra mais moderna, quando na verdade elas muitas vezes se sobrepõem: a televisão não destruiu o cinema nem parece ameaçada pela internet. As diversas tecnologias não se encontram simplesmente ajustadas em linhas sucessivas em direção ao “progresso”.

Em nosso ponto de vista, mais do que um agente modificador, cada tecnologia é um processo que atua na construção do ambiente e das relações sociais, econômicas, políticas e culturais, mas, também sofrendo influências destas. O conceito de tecnologia como processo procura não fixá-la como um evento detido no tempo, quando na verdade sua implantação ocorre em diversas etapas a partir da sua invenção²²⁶, passando pela sua formalização, institucionalização e absorção e, algumas vezes, descontinuidades. Deste modo, faremos algumas colocações relacionadas ao desenvolvimento da energia elétrica, uma “nova tecnologia” surgida no século XIX, com o intuito de observar o que chamamos de processo.

A imagem do planisfério que vemos aqui (Figura 44) é uma montagem de fotos tiradas por satélites.²²⁷ Ela cria um desenho do nosso planeta a partir da utilização da iluminação noturna em áreas urbanas. Se uma montagem como esta pudesse ter sido produzida há duzentos anos atrás, o desenho resultante teria sido

²²⁵ FINNEGAN, Ruth. *Literacy and Orality: Studies in the Technology of Communication*. Oxford: Basil Blackwell, 1988. apud CHANDLER, Daniel (1995): *Technological or Media Determinism* <http://www.aber.ac.uk/media/Documents/tecdet/tecdet.html> Acesso em 12 de fevereiro de 2008 às 16:07.

²²⁶ Embora reconheçamos grandes valores a quem são atribuídas importantes “invenções”, em nosso ponto de vista, uma tecnologia surge mais como o resultado de um longo processo de estudos científicos anteriores. Seria algo como a pessoa certa estar corretamente preparada, no lugar e na hora certos.

²²⁷ A sugestão desta imagem foi obtida a partir de SMIL, V. op. cit..

muito diferente. De modo que, o resultado que temos em mãos nos sugere uma mudança impactante gerada pelo desenvolvimento de uma tecnologia específica - a eletricidade - capaz de “imprimir” alterações na própria face da Terra.



Figura 44. Terra à noite. NASA/DMSP. 27 de novembro de 2000.

Retirado de <<http://antwrp.gsfc.nasa.gov/apod/ap001127.html>> (5/06/07).

A “montagem” realizada duzentos anos atrás talvez nos mostrasse um brilho pálido em alguns pontos da Europa e dos Estados Unidos. A comparação com a imagem atual geraria admiração pelo desenvolvimento proporcionado pelo emprego desta tecnologia, chegando a sugerir uma verdadeira revolução. Não resta dúvida que o emprego da energia elétrica atuou de forma revolucionária na constituição do olhar moderno, minimamente, por interferir na influência natural dos tempos diurnos e noturnos, além de possibilitar energia para a utilização de diversos aparatos como o projetor de cinema. No entanto, a provisão de iluminação noturna que mudou de forma direta a vida cotidiana nas ruas e nas casas, foi iniciada com a iluminação a gás na primeira metade do século XIX. Sobre a luz a gás, Guy de Maupassant chegou a afirmar que “as noites resplandecentes são mais alegres que os grandes dias de sol”.²²⁸

A partir do final do século XIX, a eletricidade foi um fator predominante para o desenvolvimento tecnológico, não somente por promover iluminação para residências e empresas, apartando o tempo da influência direta da natureza, mas também por transformar inúmeros processos de produção, particularmente nas indústrias químicas e de metalúrgicas.

²²⁸ MAUPASSANT, Guy de. *Clair de Lune*, Paris, 1909, p. 222. apud BENJAMIN, Walter. A fotografia. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG, São Paulo: Imprensa Oficial, 2006. p. 613. [T 5,1].

A eletricidade era conhecida desde a antiguidade, mas estudos com características científicas foram observados apenas a partir dos séculos XVII e XVIII. No entanto, como sugerem as figuras da publicação do século XVIII (Figura 45; Figura 46), apesar de estudada em laboratórios, ainda não existia uma idéia concreta do que poderia ser a sua utilização. Os experimentos se prendiam à compreensão de seus princípios enquanto sua finalidade sugeria uma proximidade com a área médica.

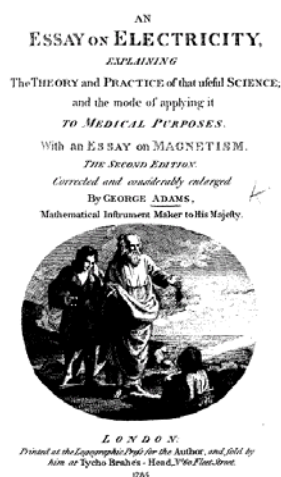


Figura 45. Folha de rosto do livro *An essay on electricity*, 1785. London, 1799. Eighteenth Century Collections Online. Gale Group. <<http://galenet.galegroup.com/servlet/ECCO>> (2/08/06)

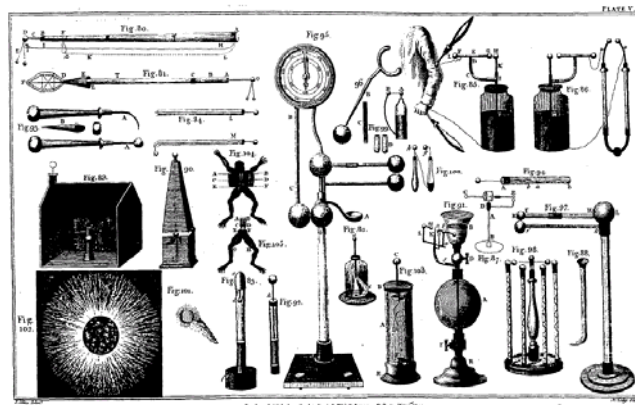


Figura 46. ADAMS, George. *An essay on electricity, explaining the principles of that useful science; and describing the instruments, ... Illustrated with six plates. The fifth edition, with corrections and additions, by William Jones, ...* London, 1799. Eighteenth Century Collections Online. Gale Group. <<http://galenet.galegroup.com/servlet/ECCO>> (2/08/06)

Esta idéia ainda acompanhou o desenvolvimento da eletricidade por algum tempo. No folheto de 1890, vemos o anúncio de um magneto baseado no “poder de cura da eletricidade” e que afirmava poder sanar problemas de pele, dores de dente, ciática e até paralisias (Figura 47). Este tipo de anúncio não se trata de um caso isolado. Relatos de experimentos médicos utilizando eletricidade eram comuns em publicações especializadas²²⁹, como o *Electricity and Electrical Engineering*, cujo anúncio reproduzimos aqui (Figura 48). É claro que estas publicações, existentes em grande número, não eram dedicadas apenas a experimentos ou aplicações médicas, mas eram voltadas para a grande demanda de trabalhadores qualificados no setor elétrico.

²²⁹ MARVIN, Carolyn. *When old technologies were new*. New York: Oxford University Press, 1990. p. 129.



Figura 47. Anúncio do magneto elétrico do Dr. Lowder, 1890. Evanion Collection of Ephemera. Collect Britain. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (19/01/08)



Figura 48. Anúncio do periódico *Electricity & Electrical Engineering*, 1888. Evanion Collection of Ephemera. Collect Britain. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)

A nova fonte de energia foi apresentada na Exposição de Paris de 1855. Segundo *L'Illustration Française*, a eletricidade “dá uma luz que parece uma emanção do sol; ela produziu no tratamento físico de corpos simples, efeitos que viriam deslocar todos os conhecimentos teóricos sobre a matéria”.²³⁰ Mas, foi apenas na Exposição de 1867 que a eletricidade recebeu maior atenção graças à inauguração do primeiro cabo telegráfico submarino um ano antes. Jacques Fabien, em 1863, a propósito de considerações sobre a velocidade de notícias trazidas pelo telégrafo como agente de insanidade, faz um pequeno relato do percurso de aplicação da eletricidade:

A luz jorrando da eletricidade serviu primeiro para iluminar as galerias subterrâneas das minas: no dia seguinte, as praças públicas e as ruas; depois, as fábricas, as oficinas, as lojas, os espetáculos, os quartéis; e finalmente, as casas de família. Os olhos, em presença desse inimigo radiante, comportaram-se bem, mas pouco a pouco veio o deslumbamento, efêmero no início, depois periódico, e no fim, persistente. Eis o primeiro resultado.²³¹

Na sua chegada à Inglaterra, em 1881 - para distribuição e venda - a eletricidade era utilizada exclusivamente para iluminação, o que gerou uma série

²³⁰ *L'Illustration Française*. Paris: 17 nov. 1855. p. 335. PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Exposições universais. Espetáculos da Modernidade do século XIX*. São Paulo: Editora Hucitec, 1997. p. 90

²³¹ FABIEN, Jacques. *Paris em Sonho*. Paris: 1863, pp. 96-98. apud BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 610. [T 3,1].

de problemas.²³² Por um lado, este tipo de utilização mostrou-se vantajosa em relação ao gás, graças a sua limpeza e brilho. No entanto, como a demanda exclusiva para iluminação era limitada às horas de escuridão, o fator de carga necessário à produção de energia permanecia inativo ao longo do dia. Em outras palavras, os custos de capacidade de geração de energia para o pico da carga, localizado principalmente à noitinha e no começo da manhã, faziam com que a eletricidade atingisse um alto custo, dificultando o seu consumo. A solução para este problema deixava evidente a necessidade de se criarem outros usos para ao longo do dia. Em 1895, o engenheiro da estação de força Kensington Court publicou um pronunciamento no *Journal of the Institution of Electrical Engineers*, onde afirmava a importância de se encorajar à população a fazer uso da eletricidade para o aquecimento e o preparo de alimentos; para tanto, devia-se tornar evidentes as vantagens de seu uso, desenvolvendo-se dispositivos para este fim.²³³ Ou seja, clamava-se pela criação de artefatos que pudessem utilizar a da eletricidade. Como qualquer outro produto industrial, a energia elétrica precisava ser consumida em quantidade e por um público amplo para obter as vantagens da produção em escala.

Por volta de 1900, o uso da energia elétrica era mais freqüente na indústria e tração, mas a demanda permanecia baixa à noite e nos finais de semana. Até o início da Primeira Guerra Mundial seu uso doméstico era ínfimo²³⁴ e, ao final do conflito, as mesmas dificuldades continuavam presentes. A maior parte dos produtos domésticos que conhecemos hoje foi inventada naquela época, ao lado de vários outros aparatos que devem ter se mostrado menos úteis, como chaleiras elétricas e esterilizadores de leite (Figura 49; Figura 50). Mas, o principal obstáculo para a utilização da eletricidade continuava sendo o seu alto custo. Havia um círculo vicioso: a energia elétrica era cara e por isso pouco utilizada; por ser pouco consumida, continuava cara. Além disso, havia outras dificuldades: era necessário levar cabos elétricos para dentro de casa e pelos diversos aposentos. A eletricidade encontrava terreno fértil para superstições: seus pressupostos eram pouco compreendidos, e ainda podia ser fatal em caso de mau uso. Finalmente, o gás continuava sendo mais eficiente e barato.

²³² FORTY, Adrian. *Objects of Desire. Design & society from Wedgwood to IBM*. New York: Pantheon Books, 1986. p. 183.

²³³ Ibid., p. 184

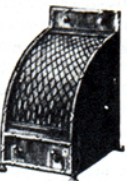


Figura 49. *Electric breakfast*, 1914. Retirado de FORTY, Adrian. *Objects of Desire. Design & society from Wedgwood to IBM*. New York: Pantheon Books, 1986. p. 187.

"Magnet"

Electric Heating and Cooking Appliances.

CAREFUL attention to even the most minute details in design and manufacture has resulted in the "Magnet" System being universally recognised as the "best of all" Electric Heating and Cooking Appliances. All "Magnet" Kettles, Irons, etc., are fitted with easily replaceable heating elements.



"Magnet" Electric Fire. Panel Type.
H1910 ... 77/6



"Magnet" Electric Fire. Rod Type.
H1950 ... 80/-



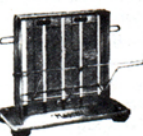
Radiator and Hot Plate.
H2160 ... 110/-
Hot Plate detachable and provided with a separate switch.



"Magnet" Electric Kettle.
Useful alike in Drawing Room or Kitchen.
H1508 2-pint ... 21/- (Polished Copper).
H1509 3-pint ... 27/- (Polished Copper).
Can also be supplied Nickel-Plated.



"Magnet" Domestic Iron.
H1580 4 lbs. ... 12/6
H1582 6 lbs. ... 15/-
If supplied complete with three yards flexible Cord and Adaptor, 1/- each extra on above prices.



"Magnet" Electric Toaster.
Makes perfect fresh toast on your table.
H15600 Nickel-Plated ... 15/-



"Magnet" Milk Sterilizer and Food Warmer.
H15360 1-pint ... 27/6
Of polished copper, electrically fitted exterior, and best china inner container.



"Magnet" Electric Toaster.
Fitted with sheathed element giving long life, able to withstand rough use.
H15602 Nickel-Plated ... 21/-

Figura 50. Anúncio de produtos elétricos Magnet, 1914. Retirado de FORTY, Adrian. *Objects of Desire. Design & society from Wedgwood to IBM*. New York: Pantheon Books, 1986. p. 186.

Dois recursos foram considerados para mudar este quadro: a eficiência dos artefatos, ressaltando a importância do design, e a utilização de propaganda. Neste contexto, a eletricidade chegou a ser tratada como "o maior presente da ciência para o mundo" e o "combustível do futuro". Neste sentido, o texto de Condulack, mostra, a partir da análise de representações da eletricidade (e seus raios luminosos) em impressos das últimas duas décadas do século XIX, como esta tecnologia associou-se à divulgação de uma vida urbana moderna.²³⁵ É interessante observar em exemplos contemporâneos a continuidade de uma solução gráfica vinculada à glorificação de uma tecnologia, então, recente.

²³⁴ Ibid., p. 185

²³⁵ CORDULACK, Shelley Wood. A Franco-American Battle of Beams: Electricity and the Selling of Modernity. *Journal of Design History*. Summer 2005; 18: 147-166.

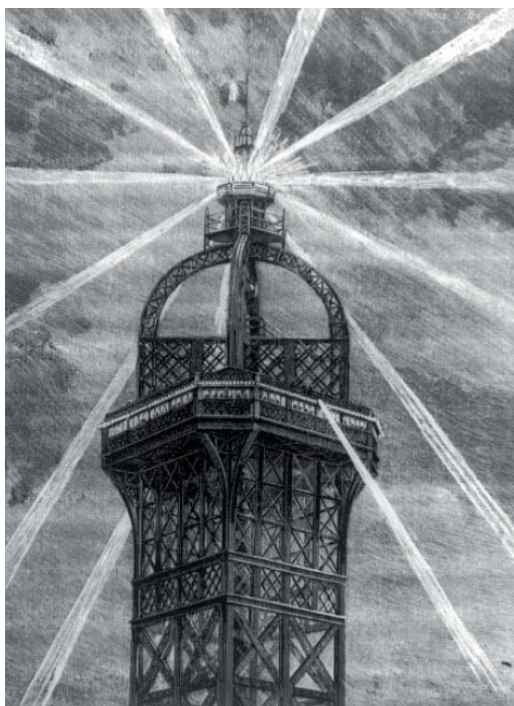


Figura 51. O Farol elétrico da Torre Eiffel, ilustração da capa para *Exposition de Paris de 1889*. No. 14, 1º. de junho de 1889. In: CORDULACK, Shelley Wood. A Franco-American Battle of Beams: Electricity and the Selling of Modernity. *Journal of Design History*. Summer 2005; 18: 157.

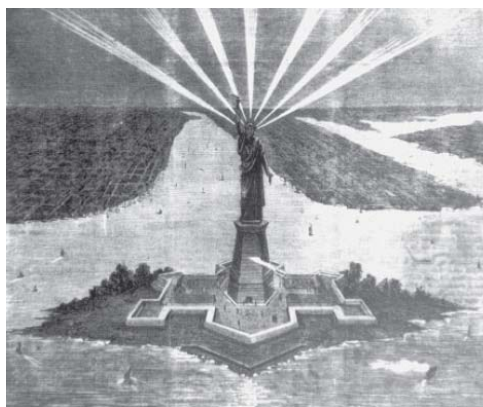


Figura 52. Liberdade faiscando para o mundo. *Le Journal Illustré* de 10 de outubro de 1875. In: CORDULACK, S. op. cit. p. 149.



Figura 53. A estrela da esperança: uma nova ode naval. *Punch, or the London Charivari*, Vol. 104, 11 de fevereiro de 1893. The Project Gutenberg. <<http://www.gutenberg.org>> (21/11/07).

As noções de modernidade e progresso, sugeridas a partir da aliança com novas descobertas científicas, passaram a ser aplicadas ostensivamente no design de produtos elétricos, após a Segunda Guerra, utilizando-se referências explícitas a carros e aviões. Deste modo, embora a sua utilização tenha sido praticamente “empurrada”, a energia elétrica é hoje fundamental na vida cotidiana e no desenvolvimento de qualquer país, participando ativamente na construção do olhar moderno.

No Brasil, a introdução da energia elétrica encontrou as mesmas dificuldades iniciais, mas a principal diferença pode ser observada na total inexistência de artigos elétricos, que durante muitos anos, eram importados. As primeiras experimentações aconteceram no período imperial embora a disseminação tenha ocorrido apenas nos últimos anos do século XIX, sob o

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0410914/CA

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0410914/CA

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0410914/CA

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0410914/CA

primeiro momento, funcionavam melhor com outra energia ou eram mesmo completamente desnecessários.

De volta à montagem das fotos noturnas retiradas por satélites (Figura 44) temos ainda algumas observações, desta vez unicamente em relação à imagem contemporânea. Nesta figura, observamos que os pontos claros que marcam a maior incidência de utilização de eletricidade parecem concentrar-se mais fortemente na Europa, América do Norte (com predomínio em sua costa leste) e Japão. Com menos intensidade, as luzes situam-se ainda na Índia e regiões costeiras da América do Sul, Ásia e Austrália. As regiões centrais da Ásia e da África parecem às escuras. Se ao pensarmos nesta mesma imagem ao longo do tempo tivemos a certeza do poder de influência desta tecnologia, o contraste luminoso entre as diversas regiões nos sugere que esta influência esteve sensível a outras questões, predominantemente econômicas e sociais.

Em nosso ponto de vista, a construção social da tecnologia compreende negociação e construção de significados por parte de produtores e consumidores. Considerando os estudos de comunicação, este enfoque aproxima-se da decodificação “negociada” apontada por Stuart Hall²³⁶. O modelo de Hall aponta para uma cadeia comunicativa que não opera de forma unilateral. Ele mostra que uma mensagem visual, por exemplo, é uma estrutura complexa, com várias camadas de sentido e que sua recepção não é algo perfeitamente transparente.

Esta visão, que apresenta a “negociação” da recepção e a existência de múltiplos vetores de influência, pode ser utilizada para explicar, em parte, porque, em alguns casos, a tecnologia que acabou tornando-se propulsora das mudanças, encontrava-se disponível décadas antes do início de seu uso e do conseqüente processo de reconfiguração das condições sociais existentes. Em verdade, as alterações desencadeadas por uma nova tecnologia demandam, dentre outras coisas: um determinado estágio de conhecimento; um ambiente institucional e industrial específico; disponibilidade de talentos; certa mentalidade econômica e grupos sociais capazes de absorver a produção gerada. Em resumo, “a inovação

²³⁶ HALL, Stuart. Reflexões sobre o modelo de codificação/decodificação: uma entrevista com Stuart Hall. In: *Da Diáspora: identidades e mediações culturais*. Org. Liv Sovik. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003a. p. 357.

tecnológica não é uma ocorrência isolada”²³⁷, mas também não é “uma tempestade que nos impele irresistivelmente para o futuro”, ao qual viramos as costas.²³⁸ Ou por outro, tecnologia não é sinônimo de progresso. As tecnologias de comunicação e visualização, que fundam a cultura visual, como qualquer outra tecnologia, surgem e se modificam de acordo com os movimentos da sociedade, amparadas pelos desejos das classes dominantes, sem dúvida, mas também apoiadas ou rejeitadas pela sociedade como um todo.

3.2. A cidade moderna e a vida cotidiana

O estudo das formações urbanas surgidas e modificadas com a industrialização ao longo do século XIX mostra-se fundamental para a compreensão da construção do olhar moderno. O olhar deste período sofreu influência da nova constituição espacial e do grande número de estímulos visuais que acompanharam este processo. No entanto, a cidade moderna não pode ser simplesmente compreendida como uma aldeia que cresceu. Ela é composta por uma entidade complexa e sujeita a influência de diversos fatores. Max Weber observa que a dimensão do aglomerado urbano não constitui atributo suficiente para analisar o conceito de cidade.²³⁹ Além disso, prossegue o autor, as características econômicas, de produção ou consumo também não facilitam a compreensão, na medida em que as cidades são normalmente constituídas por um misto de atividades e que, portanto, “não podem ser classificadas em cada caso senão tendo-se em conta seus componentes predominantes”.²⁴⁰ Uma cidade não pode ser simplesmente considerada como um conjunto de casas e nem mesmo como uma associação econômica com propriedade territorial própria. Para Weber, a cidade “tem que se apresentar como uma associação autônoma em algum nível, como um aglomerado de instituições políticas e administrativas especiais”.²⁴¹ De maneira semelhante, Castells, ao abordar a sociedade urbana, observa que não se trata de uma questão de forma espacial, mas de um “certo sistema de valores,

²³⁷ CASTELLS, Manuel. op. cit. p. 55.

²³⁸ BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito da história. In: Obras escolhidas. *Magia e técnica, arte e política*. São Paulo: Brasiliense, 1987. p. 226.

²³⁹ WEBER, Max. Conceito e Categorias da Cidade. In: VELHO, Otavio Guilherme. (org.) *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 69.

²⁴⁰ Ibid., p. 73.

normas e relações sociais” que possuem uma especificidade histórica e uma lógica própria de organização e transformação.²⁴² Embora considerando a extensão da dimensão espacial na construção de um novo modelo de olhar, a nossa análise da influência da cidade moderna mostra-se inseparável de um conjunto amplo de mudanças filosóficas, sociais e ocorridas na organização do trabalho.

A partir da segunda metade do século XVIII, a queda do índice de mortalidade aliada à mudança na estrutura de produção, conduziu camponeses e artesãos em direção aos empreendimentos industriais. Estes estabelecimentos concentravam-se nas proximidades dos cursos de águas e, posteriormente, com a invenção da máquina a vapor, perto das jazidas de carvão, mas, sobretudo, ao redor das cidades que passaram a crescer mais rapidamente do que outras regiões.²⁴³ Se a energia mecânica para a produção necessitava de água e carvão, o processo industrial requiritava ainda de uma concentração de mão de obra disponível e renovável e um mercado consumidor e a cidade poderia fornecer estas condições.

Embora considerando a vinculação entre a aceleração industrial e a cidade moderna, temos a convicção de que esta relação não deva ser simplificada no sentido de tentar compreender as cidades européias sendo alçadas do seu torpor pela industrialização. De fato, o desenvolvimento industrial encontrou suporte em uma rede urbana construída a partir do início da Idade Moderna e que conectava diversas cidades em um sistema de interação comercial.²⁴⁴ Também existem referências ao emprego da palavra “cidade” na língua inglesa para distinguir as áreas urbanas das rurais a partir do século XVI²⁴⁵, embora tenha sido apenas no século XIX que este termo passou a ser empregado com a conotação moderna que conhecemos hoje. Por outro lado, foi apenas em meados do século XIX que a crescente industrialização, o desenvolvimento correspondente e a expansão da vida urbana fizeram da capital, Londres, o primeiro centro a fazer jus à utilização da palavra “cidade”, conduzindo a Inglaterra à primeira sociedade da história mundial a ter a maior parte de sua população vivendo em centros urbanos.

²⁴¹ Ibid., p. 76.

²⁴² CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2000. p. 127

²⁴³ BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005. p. 551.

²⁴⁴ DE VRIES, Jan. The industrial revolution and the industrious revolution. *Journal of Economic History*. Vol. 54, No. 2, (1994), p. 252.

²⁴⁵ WILLIAMS, R. op. cit., p. 76.

No prazo de aproximadamente cem anos toda a estrutura de produção de artefatos foi modificada com a conseqüente mudança dos artesãos para as fábricas. Manchester, que em 1760 tinha 12.000 habitantes, alcançou 40.000 na metade do século XIX.²⁴⁶ Londres e Paris expandiram-se como grandes cidades manufatureiras. Durante a primeira metade do século XIX a população de Londres triplicou e a de Paris dobrou.²⁴⁷ Nos Estados Unidos, a população urbana mais do que quadruplicou entre 1870 e 1910, de menos de 10 milhões para mais de 42 milhões.²⁴⁸ Ao lado da expansão populacional, uma gama de novas tecnologias e produtos passou a exercer influência sobre o modo de vida dos homens e mulheres que moravam nas cidades. A partir do século XIX, o aumento na produção de bens de consumo e aumento exponencial na quantidade de informações visuais produziu marcas permanentes sobre as formas de relacionamento com o ambiente e a formação de um novo modo de ver. A cidade moderna que surge no século XIX apresenta o avanço da máquina, da indústria, do excesso de estímulos e de uma nova experiência de vida, mas, também, mostra-se como personagem principal deste novo momento. Neste contexto, impõe uma certa autonomia que aos poucos vai sendo exposta em diversos tipos de representação, como é o caso da obra *The City*, de 1919, onde a face da cidade é retratada como uma mistura de fragmentos de elementos urbanos, passantes, máquinas, textos, formas planas, ângulos, curvas, áreas escuras e luminosas (Figura 55). Embora a obra de Léger apresente influência de tecnologias que ainda não se encontravam disponíveis em meados do século anterior, sua síntese pictórica pode ser utilizada para explicitar o movimento urbano que já se mostrava evidente neste período.

²⁴⁶ BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005. p. 551.

²⁴⁷ LOWE, Donald. *History of bourgeois perception*. Chicago: The University of Chicago Press, 1982. p. 36.

²⁴⁸ U. S. Bureau of the Census, *1980 Census of the Population*, Washington, D. C.: Government Printing Office, 1980, tabela 3. apud SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In CHARNEY, Leo e SCHWARTZ, Vanessa (orgs). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001. p 142.



Figura 55. A cidade, 1919. Fernand Léger. Óleo sobre tela.
Philadelphia Museum of Art.

Apesar de representar a fragmentação e a multiplicidade da cidade, a pintura de Léger não evidencia a influência direta da indústria sobre a metrópole. No entanto, esta questão aparece bem representada em imagens produzidas em meados do século XIX nos tons de cinza das gravuras da época que podem ser relacionados às cinzas que exalavam das chaminés das fabricas. Neste contexto, retratou-se insistentemente a vida miserável e insalubre dos trabalhadores das manufaturas e suas jornadas de trabalho de mais de quatorze horas diárias, extensivas a mulheres e crianças. Diversas ilustrações do século XIX mostram a uniformidade do trabalho atomizado e incessante em ambientes com perspectivas acentuadas e pontos de fuga longínquos onde a figura da mulher trabalhadora e sua ferramenta de trabalho parecem repetir-se ao infinito (Figura 56; Figura 58) A Figura 57 mostra uma “pobre jovem comerciária” que após a fadiga da semana quer apenas descansar no domingo, que ao contrário dos demais dias, “passa tão rápido”. Era ainda a época em que se formulava a legislação trabalhista e as pausas do trabalho. Se discussões como estas se encontravam no escopo do trabalho desenvolvido por Marx e Engels nesta mesma época, elas também se mostravam sob os traços dos cartunistas. Deste modo, as condições terríveis dos trabalhadores, confinados no porão, apresentam-se em contraste com a vida do capitalista sendo servido no andar de cima (Figura 59).

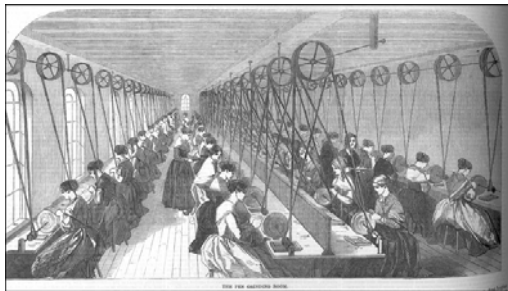


Figura 56. Manufatura com trabalhadoras mulheres na seção de polimento de penas para canetas. *Illustrated London News*, 1851. <<http://www.victoriantimes.org>> (4/06/07)

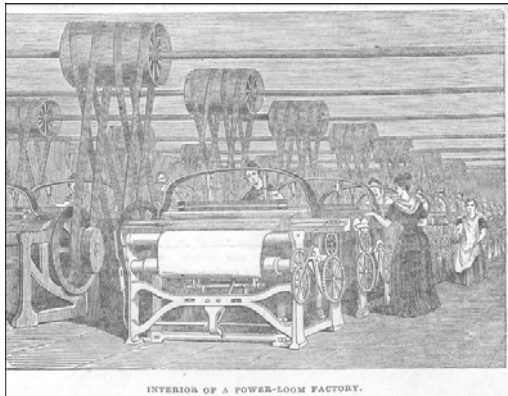


Figura 58. Interior de fábrica com tear mecânico. *Illustrated London News*, 1844. <<http://www.victoriantimes.org>> (4/06/07)



Figura 57. Imagem ilustrativa de um debate sobre o fechamento das lojas aos domingos. *Punch, or The London Charivari*. Vol. 104, 8 de abril de 1893. <<http://www.victoriantimes.org>> (4/06/07)



Figura 59. “Capital e Trabalho”. “O capitalista vive paparicado enquanto, abaixo dele, os trabalhadores labutam em terríveis condições”. *Punch Magazine*, 1843. <<http://www.victoriantimes.org>> (4/06/07)

Um grande número de pessoas vivendo em um ambiente urbano com péssimas condições de habitação formulava o quadro das cidades na metade do

século XIX. A partir deste período, tiveram início algumas interferências diretas sobre este ambiente. Neste contexto observa-se o aumento no suprimento de água potável e da rede de esgoto, a popularização dos conceitos de higiene, a industrialização dos modos de circulação de pessoas e bens a partir do emprego de trens, bondes e bicicletas e o desenvolvimento das comunicações. Este processo de modernização aconteceu de diferentes formas e em momentos específicos em diversas cidades ocidentais como Paris, Londres, Viena e, mais tarde, no Rio de Janeiro. Para analisar como a cidade moderna e a vida cotidiana contribuíram na formulação de uma nova maneira de olhar ateremo-nos a alguns processos que se desenrolaram em Londres e em Paris. Esta última pode ser compreendida como paradigma de um novo modelo urbano, tendo sido definida como a capital do século XIX por Walter Benjamin.

3.2.1. Um olhar sobre a cidade moderna

Michel de Certeau estabelece um paralelo relevante para o estudo do olhar e da cultura visual, a partir da relação entre a percepção e o olhar do indivíduo em seu caminhar cotidiano pela cidade e o ponto de vista aéreo, panóptico, dos mapas e dos planejadores.²⁴⁹ A cidade vista de cima mostra-se organizada e legível enquanto ao nível da rua constrói-se “uma história múltipla, sem autor nem espectador, formado em fragmentos de trajetórias e em alterações de espaço”.²⁵⁰ No espaço cotidiano traçam-se itinerários pessoais. O espaço urbano é apreendido a partir de uma “retórica da caminhada”, construída também pelos mecanismos simbólicos dos sonhos e memórias. Este espaço poético coloca-se, para de Certeau, como um espaço de resistência às cartografias do poder.

Embora a oposição estabelecida por de Certeau sugira um romancear do indivíduo urbano a partir da sua possibilidade de transformação do ambiente, esta demarcação levanta um importante questionamento. Em que medida a cidade mapeada e legível, organizada, recortada e reconstruída para tornar-se o espaço urbano moderno por excelência passa a atuar como um vetor de configuração da visualidade moderna? Como o olhar do sujeito urbano é multiplicado e ampliado

²⁴⁹ CERTEAU, Michel de. Práticas do espaço. In: _____. *A invenção do cotidiano. 1. Artes de fazer*. Petrópolis: Editora Vozes, 2005.

ao mesmo tempo em que se submete às convenções impostas pela racionalização das construções modernas?

Iniciaremos esta discussão com a observação de duas ilustrações publicadas em periódicos londrinos da segunda metade do século XIX. A Figura 60 publicada em 1880 em *The Illustrated London News* mostra uma plataforma de trem do subúrbio. Segundo a legenda, quinhentos londrinos acotovelavam-se para entrar nos vagões de segunda e terceira classe, aproveitando os feriados bancários para uma excursão. As pessoas formam um emaranhado único. Adultos conversam entre si e tentam, em vão, conter as crianças. Os cartazes no muro da estação apresentam um bom sumário do que se anunciava à época: fragmentos de anúncios de chás, remédios, eventos musicais, passeios e *fait-divers*: “acidentes de todos os tipos”. A Figura 61 também mostra uma plataforma de embarque de trens. Mas, nesta outra imagem, vêem-se menos passageiros. A aglomeração é constituída pelas bagagens e seus carregadores. Malas e embrulhos misturam-se a um cachorro no lado esquerdo da imagem, enquanto do lado oposto, um funcionário parece orientar uma mulher.



Figura 60. Excursão esperando pelo trem. *The Illustrated London News*, 4 de setembro de 1880. The Illustrated London News Picture Library. <<http://www.ilnpictures.co.uk>> (17/09/07)



Figura 61. Movimentação de bagagens na plataforma de trens. *The Illustrated London News*, 6 de junho de 1846. The Illustrated London News Picture Library. <<http://www.ilnpictures.co.uk>> (17/09/07)

Estas duas imagens sugerem o aglomerado humano e seu movimento contínuo como o signo da nova cidade moderna. A multidão, como veremos mais adiante neste capítulo, é um dos elementos fundamentais de constituição da cidade moderna e de uma nova formulação do olhar. Ela se oferece ao olhar de forma ameaçadora, ao mesmo tempo, fornecendo abrigo para o olhar indiscreto.

Diversas outras ilustrações de periódicos do século XIX apontam para situações ambientais problemáticas surgidas a partir do crescimento da cidade

²⁵⁰ Ibid., p. 171.

moderna. O tecido esgaçado da Londres urbana é mostrada na Figura 62 através de uma característica comum às representações da época: a personificação de entidades. No exemplo apontado, o rio Tamisa é concebido como um homem velho e sujo que apresenta os seus filhos a uma bela mulher que, por sua vez, personifica a cidade. Suas crianças - entre assustadas, doentias e ameaçadoras - têm os nomes listados abaixo de cada figura, nomes que correspondem a doenças infecciosas. Este cartum foi publicado pelo periódico *Punch* no período que ficou conhecido como “o grande fedor” (*the great stink*), que marcou um verão especialmente quente. Neste período, os dejetos lançados ao rio criaram um clima tão inóspito na cidade que as sessões do parlamento tiveram que ser suspensas. A poluição do principal rio da cidade era o resultado de um sistema administrativo caótico e desregulado e seu maior problema era a coincidência entre os pontos de lançamento de detritos e de recolhimento de água potável. É desnecessário salientar que o rio Tamisa era, em meados do século XIX, uma das principais fontes da problemática urbana da cidade, ao lado das ruas estreitas e obstruídas que dificultavam a circulação e melhores condições de higiene.



Figura 62. Pai Tamisa (*Father Thames*) apresenta sua descendência à formosa cidade de Londres. *Punch, or The London Charivari*, 3 de julho de 1858. <<http://www.victoriantimes.org>> (8/08/08).

A modernização de Londres ocorreu ao longo de um contínuo processo de demolições e reconstruções em que a destruição da velha cidade caminhava de mãos dadas aos novos projetos. A implantação de um novo sistema ferroviário foi responsável por boa parte destas mudanças, mas o represamento do rio Tamisa

significou uma obra de grandes proporções, estendendo-se por toda a década de 1860, entre projeto e construção. Dentre os requisitos principais do empreendimento encontrava-se a construção de um novo sistema de esgoto e de uma larga calçada ao longo do rio. De suas margens lamacentas surgiram avenidas, calçadas, estradas de ferro e túneis subterrâneos.

Embora o Tamisa há muito figurasse entre os principais temas da pintura inglesa, as obras que mudaram seu curso e sua relação com a cidade ofereceram novas possibilidades de representação. A representação antropomórfica do rio Tamisa parece ter sido relegada ao passado na medida em que a modernização da cidade passou a receber um tratamento gráfico digno da modernidade. Neste contexto, a pintura de Hull (Figura 63), apesar de utilizar uma técnica de representação tradicional para ilustrar a intensidade da modernização que transformava a cidade, apresenta uma nova possibilidade de compreensão do ambiente urbano em transformação. No trabalho de Hull, a dimensão da obra reduz a proporção da figura humana a um mero conjunto de pontos integrados a terra e à madeira. A velha Londres permanece ao fundo, parcialmente oculta pela bruma, assistindo ao surgimento da nova Londres. Já a ilustração publicada no *Illustrated London News* (Figura 64) utiliza uma nova técnica de representação para expressar as mudanças produzidas tanto acima como abaixo da superfície da terra e da água. Nela, as obras de represamento do rio Tamisa mostram-se através de um corte de seção transversal do terreno que permite a visualização de todas as benfeitorias realizadas no período: esgotos, transportes e melhoramento estético – tudo em constante movimento. Uma locomotiva cruza a ponte Waterloo enquanto uma barca a vapor navega o Tamisa. Os cortes dos túneis desvendam o metrô em circulação. Nos tubos embaixo da terra circulam água, gás e detritos. A cidade moderna apresenta-se como um mundo devotado ao movimento constante, “habitado pelo novo cidadão ideal, o *homem-locomotiva*”.²⁵¹ Novas tecnologias e seu emprego na vida urbana cotidiana começam a traçar as mudanças perceptivas do homem urbano.

²⁵¹ NEAD, Lynda. *Victorian Babylon. People, streets and images in nineteenth-century London*. New Haven & London: Yale University Press, 2000. p. 54.



Figura 63. E. Hull. Obras de represamento do Tamisa entre a ponte *Charing Cross* e Westminster, 1865. Museum of London. In: NEAD, Lynda. *Victorian Babylon. People, streets and images in nineteenth-century London*. New Haven & London: Yale University Press, 2000. p. 54.

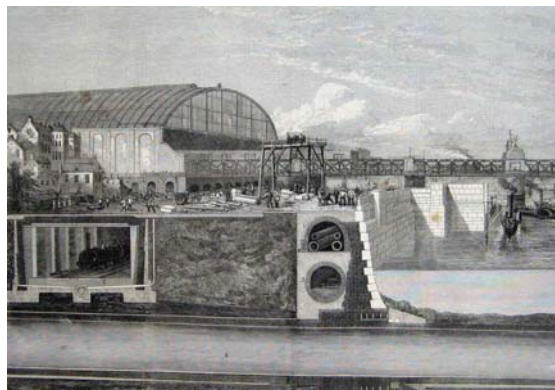


Figura 64. Seção do represamento do Tamisa mostrando (1) o metrô, (2) os esgotos, (3) Ferrovia Metropolitana e (4) Ferrovia Pneumática. *Illustrated London News*, 22 de junho de 1867. <<http://www.old-print.com>> (8/08/08)

As mudanças urbanas que tiveram lugar em Londres a partir da década de 1860 foram precedidas por profundas discussões políticas lideradas pelo periódico *Illustrated London News*²⁵² que desde a década anterior exercia pressão sobre a unificação da administração municipal e a necessidade de obras de drenagem e esgotos, além da construção de pontes sobre o rio Tamisa e a abertura de grandes avenidas. Mas, foi apenas após a eclosão de duas grandes epidemias de cólera em meados do século XIX que uma mudança administrativa começou a tomar forma. Neste contexto, a execução de um mapa da cidade, que indicasse com precisão apenas as ruas principais e os cursos de água, mostrou-se imprescindível. Uma mudança nas feições urbanas só parecia se mostrar viável a partir de um planejamento efetivo, desenhado sobre um esquema preciso e detalhado. Foram necessários três anos para que em 1851, ano da primeira Exposição Universal realizada em Londres, o mapeamento oficial da cidade (*Skeleton Ordnance Survey of London and Its Environs*) fosse disponibilizado, inclusive para o grande público.

²⁵² Esta questão foi analisada por NEAD, L. op. cit., p. 15-56.



Figura 65. Mapeamento oficial da cidade de Londres e seus arredores (*Skeleton Ordnance Survey of London*), 1851. Folha 20, metade direita. 66 x 97,5 cm. Southampton: Ordnance Map Office, 1851. NEAD, Lynda. *Victorian Babylon. People, streets and images in nineteenth-century London*. New Haven & London: Yale University Press, 2000. p. 20.

O mapa oficial da cidade de Londres apontava para uma nova cartografia que deixava de lado a ornamentação e os elementos decorativos característicos dos mapas produzidos por particulares e distribuídos em grande escala. Este outro mapa apresentava com a precisão de uma ferramenta e enfatizava as conexões estruturais da cidade em detrimento de seus monumentos estéticos ou históricos.

A espessura precisa do seu traçado permitia a compreensão de uma cidade que se expandia e avançava na modernização a passos largos. O mapa desenvolvido pela *Ordnance Survey* marca a transição de uma cidade compreendida como um aglomerado estático para uma cidade concebida em contínuo movimento, possibilitando o planejamento de mudanças modernizadoras como a construção de esgotos e de novas linhas ferroviárias.²⁵³ A decisão do que deveria ser mostrado e do merecia ser exibido revelam algumas das prioridades da Londres oficial de meados do século XIX. Deste modo, a indicação dos caminhos de uma cidade dinâmica mostra-se mais importante do que a revelação do movimento das águas do Tamisa, que no mapa oficial aparece como uma grande área plana e desobstruída.



Figura 66. Londres vista de um balão. John Henry Banks and Co., 1851. Mapa dobrável, 60,8 x 102,4 cm. Guildhall Library. Corporation of London. NEAD, Lynda. *Victorian Babylon. People, streets and images in nineteenth-century London*. New Haven & London: Yale University Press, 2000. p. 21.

Neste sentido, a comparação com o mapa de John Banks, produzido no mesmo ano, e que mostrava a cidade vista de um balão (Figura 66), estabelece a diferença entre dois modelos de visão contemporâneos, paralelos, mas muito diferentes. A visão panorâmica do mapa de Banks é menos um mapa funcional do que uma forma de entretenimento visual e está mais próxima da cartografia tradicional, inspirada nas *vedutas*, que ainda imperava no período. Ele apresenta

²⁵³ NEAD, L. op. cit., p. 21-22.

ruas e casas de forma individual, sem garantir a manutenção da escala, de modo que nenhum projeto de engenharia poderia ser construído sobre dele. Sua força é estética e narrativa ao contrário do pragmatismo e da precisão geométrica do mapa da *Ordnance Survey*.²⁵⁴ Embora sem seguir diretamente as regras da perspectiva, o mapa de Banks encontra-se relacionado à racionalidade desenvolvida com o olhar ciclópico porque estabelece um ponto de vista único a partir do qual a cidade pode ser observada. Um ponto de vista que planifica a cidade garantindo a manutenção de suas proporções e medidas. O mapa da *Ordnance Survey* divide a cidade de forma geométrica entre espaços livres e espaços construídos. A cidade perde sua dimensão tridimensional e transforma-se em uma superfície plana codificada. Não há um ponto de vista específico na medida em que ela pode ser vista, ao mesmo tempo, a partir de todos os pontos e de lugar nenhum.²⁵⁵ A narrativa que se desprende do mapa da *Ordnance Survey* é muito diferente das pequenas narrativas detalhadas pelo mapa de Banks. Trata-se da grande narrativa do progresso e do desenvolvimento pretendido com a modernização, do compromisso com a seriedade desenvolvimentista. Sua acurácia elimina as convenções representativas por semelhança para requerer um modo de olhar mais abstrato e concentrado. Um olhar racional e convencional a ser compartilhado por uma população que começava a sentir-se moderna.

3.2.2. Um olhar sobre as reformas urbanas

As reformas urbanas podem ser compreendidas como o grande signo da modernização, principalmente quando se considera a remodelação de Paris na última metade do século XIX. A nova feição da cidade moderna foi conduzida, em um processo muitas vezes criticado, pelo Barão Haussmann, indicado prefeito de Paris (1852-1870) pelo imperador Napoleão III. No entanto, as vozes que apontavam para o desaparecimento da antiga Paris, já podiam ser ouvidas desde a década de 1830, muito antes do início das obras de Haussmann. Esta situação pode ser compreendida de diversos modos. Se a percepção da mudança talvez indicasse um desejo oculto por esta renovação, os sinais concretos desta

²⁵⁴ Ibid., p. 22.

²⁵⁵ Id.

transformação traziam em si o temor da perda do antigo, do conhecido e do seguro: “A velha Paris está indo embora” escrevia Balzac ao final da primeira metade do século XIX. Por outro lado, independente de uma ampla reforma conduzida por um governo autoritário, a cidade, empurrada pelas modificações de ordem econômica e produtiva, vinha apresentando mudanças.

Nos anos 1840, Paris estava se deslocando para o oeste com um correspondente esvaziamento do centro. Uma mania de construir “reinava como uma epidemia”²⁵⁶, “com os velhos bairros pobres dando lugar a prédios de apartamentos, grandes lojas e oficinas” forçando a população trabalhadora a mudar-se para as extremidades de Paris.²⁵⁷ A regularidade dos novos prédios e ruas foi considerada apropriada à capital “por trinta anos ou mais antes de o barão chegar ao poder”.²⁵⁸ Se havia um senso estético antecipando a modernidade, ele muitas vezes era acompanhado pelo desejo de reformular uma cidade medieval que já não refletia as necessidades modernas. É sobre este ponto de vista que Du Camp tece seus comentários após 1848:

Paris estava ameaçada de se tornar inabitável. A constante expansão da rede ferroviária... acelerava o trânsito e o crescimento populacional da cidade. As pessoas sufocavam nas antigas ruelas estreitas, sujas e tortuosas, nas quais ficavam encurraladas, pois não viam saída.²⁵⁹

Tendo em vista as transformações urbanas, Baudelaire escreve “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”.²⁶⁰ A visão de uma cidade romântica com ruas estreitas que desapareciam não apenas materialmente como também moralmente²⁶¹ deve ser considerada com cautela. Louis Chevalier, um dos mais importantes historiadores de Paris, comenta as dificuldades dos *quartiers*, os velhos bairros centrais, nas décadas anteriores à obra de Haussmann. Uma explosão demográfica se fazia

²⁵⁶ TEXIER, Edmond. *Tableau de Paris*, 1:75, citado em Haussmann: “*Préfet de Paris*”, de G.-N. Lameyre apud CLARK, T. J. *A pintura da vida moderna: Paris na arte de Manet e de seus seguidores*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. p. 71.

²⁵⁷ L. Marie, *De la décentralisation des Halles*, citado em *Histoire de l’urbanisme*, de Lavedan, p. 403. apud CLARK, T. J. op. cit., p. 69.

²⁵⁸ Id.

²⁵⁹ DU CAMP, Maxime. *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIXe siècle*. Paris, 1869, vol. 6, p. 253. apud. BENJAMIN, Walter. Sobre alguns temas em Baudelaire. Obras escolhidas III. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 2000. p. 85.

²⁶⁰ BAUDELAIRE, Charles. O cisne. As flores do mal. *Poesia e prosa: volume único*. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1995. p. 173.

²⁶¹ CLARK, T. J. op. cit., p. 74.

acompanhar por poucas moradias, apesar da construção de mansões de luxo e de prédios públicos. O nível de desemprego era crescente e havia alto índice de morte por desnutrição e pelas freqüentes epidemias de tifo e cólera.²⁶²

Apesar da modernização de Paris apresentar-se como uma interferência necessária e desejada, o termo “Hausmanização”, em referência ao prefeito de Paris a partir de 1859 sugere a brutalidade e a eficácia germânica com que a cidade foi transformada.²⁶³ As estatísticas indicam a ferocidade do empreendimento. Ao longo dos dezessete anos de reformas, 350 mil pessoas foram desalojadas. Em 1870, um quinto das ruas da zona central de Paris havia sido criado por Haussmann e no auge da reconstrução, um em cada cinco trabalhadores parisienses estava empregado na obra²⁶⁴. Os bulevares encontravam-se no centro da reconstrução na medida em que rasgavam a cidade em seu caminho para a criação de novas artérias. Mas, a Hausmanização compreendia muito mais do que a abertura de novas ruas. Havia a instalação de aquedutos, a duplicação da área da cidade, a colocação da iluminação a gás, o aumento da arborização, a criação de uma rede de esgotos e ferrovias, além da construção da nova Ópera e do novo necrotério.

A remodelação abriu espaço para inúmeras críticas e debates. A velha Paris queixa-se da monotonia das novas ruas; a nova Paris retruca:

De que você as censura?... Graças à linha reta, circula-se à vontade, evita-se o choque com mais de um veículo, ao mesmo tempo, quem tem bons olhos desvia-se dos tolos, dos que pedem empréstimo, dos cobradores, dos chatos. Enfim, cada transeunte, agora, na rua, já de longe, ou foge ou cumprimenta seus iguais.²⁶⁵

O fato concreto é que a forma dos novos bulevares parecia surpreender e incomodar: “sem curvas, sem aventuras de perspectiva, implacáveis em suas linhas retas”.²⁶⁶ A comparação com o que se perdia permanecia constante: “Nenhuma de suas grandes vias retas tem o encanto da curva magnífica da Rue Saint-Antoine”.²⁶⁷ Clark sugere uma ressonância nostálgica no debate em torno da

²⁶² CHEVALIER, Louis. *Laboring Classes and Dangerous Classes: Paris in the First Half of the Nineteenth Century*. New York: Howard Fertig, 1973. apud BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Ed. Schwarcz, 2001. p. 146.

²⁶³ CLARK, T. J. op. cit., p. 69.

²⁶⁴ Ibid., p. 77.

²⁶⁵ BARTHÉLEMY, M. *Le Vieux Paris et le Nouveau Paris*. Paris, 1861. p. 8. apud BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG, São Paulo: Imprensa Oficial, 2006. p. 185. [E 12a,1].

²⁶⁶ CLARK, T. J. op. cit., p. 74.

²⁶⁷ Dubech / D’Espezet. *Histoire de Paris*. Paris, 1926. p. 416-425. apud BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 172. [E 5,6].

estética de Haussmann: “Então o barão ansiava por longas linhas retas e ‘pontos de vista’ impressionantes, e seus críticos, por aventuras em perspectiva!”.²⁶⁸ A observação de Clark nos chama a atenção para a discussão em torno da perspectiva. Não parece haver dúvida que as avenidas parisienses trouxeram novos pontos de vista e novas perspectivas e uma grande profundidade de campo. No entanto, isso não parecia ser compreendido pelos contemporâneos forçados a ver a cidade e o mundo de outro modo. Havia perspectiva, claro, mas o morador da cidade que havia sido sujeitado a morar em um grande canteiro de obras, parecia sentir falta das pequenas perspectivas, das narrativas encontradas em cada dobrar de esquina. Talvez por isso, as vistas amplas e as perspectivas monumentais tenham demorado a mostrar-se na pintura, o que aconteceu apenas na década de 1890, ano em que Pissarro exibiu “um ponto de vista plenamente haussmaniano de uma ponta a outra da Avenue de l’Opéra”²⁶⁹ (Figura 67).



Figura 67. Camille Pissarro, *Avenue de l’Opéra, soleil, matin d’hiver*, 1898.

Consideramos que a rejeição às novas perspectivas encontradas na cidade aponta para uma inabilidade em lidar com novos e surpreendentes pontos de vista ou, ainda, com uma nova forma de olhar ainda não completamente estruturada. Neste processo, as piadas sobre as formas retas podem ter funcionado como auxiliares pedagógicos da formulação de uma nova cultura visual. Em uma destas

²⁶⁸ CLARK, T. J. op. cit., p. 75.

piadas, o personagem de um velho militar que acompanhava as mudanças de Paris, sonhava com o dia em que o próprio rio Sena teria o seu curso corrigido, “porque suas curvas irregulares são realmente revoltantes”.²⁷⁰ Outra anedota sugeria que o alargamento das ruas teria sido realizado devido a crinolina.²⁷¹ A sugestão de que a palavra “bulevar” seria etimologicamente ligada a *bouleversement*, que significa mudança e perturbação, também era citada com ironia.²⁷²

A haussmanização foi acompanhada de perto pela crítica social que relaciona diretamente o empreendimento ao deslocamento das classes operárias, que teriam sido empurradas (pelo aumento dos custos de moradia) para a periferia parisiense, rompendo o laço de vizinhança as “ligava ao burguês”.²⁷³ Este processo não é compreendido como casual, ao contrário, é relacionado à tentativa de impedir o surgimento de revoltas entre as classes mais pobres. A abertura de artérias sobre o tecido urbano seria um impedimento para a montagem de barricadas, além de facilitar o deslocamento do exército em caso de necessidade. A ampliação no número de empregos com a própria obra de remodelação também teria contribuído para desestimular o pensamento revolucionário. Estes motivos talvez tenham levado Le Corbusier a considerar os traçados de Haussmann como inteiramente arbitrários: “não eram soluções rigorosas de urbanismo, mas medidas de ordem financeira e militar”.²⁷⁴ Apesar disso, o mesmo Le Corbusier afirmou algum tempo depois: “Parecia que Paris não suportaria a cirurgia de Haussmann. Ora, Paris não vive hoje do que fez esse homem temerário e corajoso? ... É verdadeiramente admirável o que soube fazer Haussmann”.²⁷⁵

Esta ambigüidade aponta para o fato, descrito por Clark, de que os propósitos de Haussmann “eram muitos e contraditórios”.²⁷⁶ A contra-revolução era um deles, assim como a certeza nos benefícios gerados pelas obras públicas e a urgência em modernizar a cidade. Não se deve desconsiderar também o desejo de abrilhantar uma cidade imperial para ser exibida aos estrangeiros. Walter

²⁶⁹ CLARK, T. J. op. cit., p. 60.

²⁷⁰ ABOUT, Edmond. *L'Homme à l'oreille cassée*. p. 196. apud CLARK, T. J. op. cit., p. 74.

²⁷¹ BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 174. [E 5a,8].

²⁷² FOURNIER, Édouard. *Chroniques et Légendes des Rues de Paris*. Paris, 1864. p. 16. apud BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 179. [E 9,1].

²⁷³ LEVASSEUR, *Histoire des Classes Ouvrières et de l'Industrie en France*, II. Paris: 1904, p. 775.

BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 164. [E 2,1].

²⁷⁴ LE CORBUSIER, *Urbanisme*. Paris, 1925. p. 250. apud BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 166. [E 2a,1].

²⁷⁵ *Ibid.*, p. 149. apud *Ibid.*, p. 173. [E 5a,6].

Benjamin considera ainda a intenção do Estado em se autopromover na medida em que associava o novo urbanismo parisiense ao progresso: “Como um exemplo clássico da coisificação, os projetos de ‘renovação’ urbana tentavam criar uma utopia social mudando a disposição de edifícios e ruas – objetos no espaço – deixando intactas as relações sociais”.²⁷⁷ Apesar do desejo autêntico de Haussmann por ampliar o alcance da modernidade, a obtenção de lucro também se encontrava entre suas intenções e parecem explicar alguns favorecimentos na condução do processo.

Por trás das críticas à estética de Haussmann havia a necessidade de compreender a nova cidade, “a cidade neutra das pessoas civilizadas”²⁷⁸ que vira desaparecer os “grupos, vizinhos, bairros e tradições”.²⁷⁹ A uniformidade do traçado das ruas e dos prédios retirara a surpresa oculta nos pequenos detalhes da velha cidade. Não existia mais a Paris desconhecida²⁸⁰. “A linha reta matou o pitoresco, o inesperado”.²⁸¹ Por outro lado, a cidade mostrava uma nova face que assustava os antigos moradores: “A centralização, a megalomania criaram uma cidade artificial onde o parisiense não se sente mais em casa”.²⁸² Pode parecer paradoxal que a nova compleição da cidade tenha destituído o inesperado ao mesmo tempo em que se apresenta como desconfortável e estranha. A cidade que se constrói com a divisão das classes entre os bairros residenciais e os subúrbios industriais e ordena e hierarquiza o trabalho e o tempo livre é a mesma que confunde o observador com o ilegível. Esta ambigüidade sugere a ascensão de uma nova ordem de significados que não se deixa decifrar facilmente. Para Clark, “a metrópole se transformou em um campo livre de signos e objetos expostos”²⁸³, onde uma enorme massa de imagens expõe-se à negociação enquanto as velhas demarcações ruíram para sempre.

O *flâneur* é a figura paradigmática da vida na metrópole em seu exercício cotidiano de decifrar as novas imagens. Sua localização na Paris do século XIX emerge a partir do ensaio de Charles Baudelaire, *O Pintor da Vida Moderna*.

²⁷⁶ CLARK, T. J. op. cit., p. 76.

²⁷⁷ BUCK-MORSS, Susan. *Dialética do Olhar. Walter Benjamin e o Projeto das Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002. p. 120.

²⁷⁸ Daly, “Etude générale”, p. 33. apud CLARK, T. J. op. cit., p. 84.

²⁷⁹ Ferry. *Les Comptes fantastiques* apud Id.

²⁸⁰ CLARK, T. J. op. cit., p. 85.

²⁸¹ Charles Yriarte, “Les Types parisiens – les clubs”, em *Paris-Guide* 2 (1867): 929. apud Id.

²⁸² Dubech / D’Espezel. *Histoire de Paris*. Paris, 1926. p. 427-428. apud BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 169. [E 3a,6].

Neste texto, Baudelaire exalta – evitando citar seu nome – o desenhista, aquarelista e gravador Constantin Guys, artista “enamorado pela multidão e pelo incógnito”.²⁸⁴ De fato, como afirma Baudelaire, C. G.²⁸⁵ é mais do que um artista, é um *homem do mundo*, “homem que compreende o mundo e as razões misteriosas e legítimas de todos os seus costumes” e não simplesmente um artista subordinado à sua palheta, “como o servo à gleba”.²⁸⁶ Baudelaire escreve:

Para o perfeito *flâneur*, para o observador apaixonado, é um imenso júbilo fixar residência no numeroso, no ondulante, no movimento, no fugidio e no infinito. Estar fora de casa, e contudo sentir-se em casa onde quer que se encontre; ver o mundo, estar no centro do mundo e permanecer oculto ao mundo.²⁸⁷

O *flâneur* caminha pelas ruas da cidade e observa incógnito o movimento da multidão, imerso na dimensão estética deste contato. Seu universo é a multidão, “como o ar é dos pássaros, como a água, o dos peixes”.²⁸⁸ Ele é o homem da multidão e dela retira sua energia e vigor. Sua anonimidade garante a liberdade e a fluidez do seu olhar. Há uma ligação intrínseca entre o *flâneur* e a multidão de um lado, e o interior das casas e as ruas de outro. Neste contexto, o *flâneur* se torna parte da multidão: “O coletivo é um ser eternamente inquieto, eternamente agitado, que, entre os muros dos prédios, vive, experimenta, reconhece e inventa tanto quanto os indivíduos ao abrigo de suas quatro paredes”.²⁸⁹

Em *O homem da multidão* de Edgar Allan Poe, a inquietação e o incógnito têm origem no crescimento urbano iniciado no século XIX. No conto, transcorrido na Londres do século XIX, o narrador convalescente, na sua volta às ruas, vive uma excitação que é exatamente o oposto do tédio. Sente-se atraído por tudo o que lhe passa à frente, “ora os anúncios, ora observando a promíscua companhia reunida no salão, ora espreitando a rua através das vidraças enfumaçadas”. Como uma criança, nos lembra Baudelaire, que vê tudo como novidade²⁹⁰, o narrador permanece sentado à janela de um café londrino, primeiro observando a multidão que flui compacta, depois passa a prestar atenção às figuras, trajas, portes e

²⁸³ CLARK, T. J. op. cit., p. 91.

²⁸⁴ BAUDELAIRE, Charles. O Pintor da Vida Moderna. In: *Poesia e prosa: volume único*. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1995. p. 854.

²⁸⁵ A pedido do próprio Constantin Guys, Baudelaire tem a intenção de manter-lhe o anonimato, de forma que passa a descrevê-lo como C. G.

²⁸⁶ BAUDELAIRE, C. op. cit., p. 855.

²⁸⁷ Ibid., p. 857.

²⁸⁸ Ibid., p. 857.

²⁸⁹ BENJAMIN, Walter. O Flâneur. In: *Obras escolhidas III. Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 2000. p. 194.

expressões. Em um jogo fisionômico, examina as faces dos passantes, a partir de um breve olhar lendo-lhes a vida, “a história de longos anos”. Em determinado momento, divisa a figura de um homem de aproximadamente sessenta e cinco a setenta anos. Um impulso o move. Agarra o chapéu e a bengala e põe-se a seguir a figura decrépita e em trajes puídos. Em um caminhar que não parece ter propósito, o homem não cessa de misturar-se em meio à turba de compradores e vendedores. Na tentativa de desvendar os segredos por trás do homem em contínuo movimento, o narrador o segue ao longo de toda à noite e também do dia seguinte. Walter Benjamin hesita em reconhecer neste desconhecido o *flâneur*, alguém que por não se sentir seguro em sua própria sociedade, busca a multidão para esconder-se²⁹¹. Ele sugere no homem da multidão a substituição do comportamento tranqüilo pelo maníaco²⁹². O *flâneur* do conto de Poe refugia-se nos bazares, nas feiras e saídas de teatro. O movimento sem fim que atrai o narrador transfigura-o em *flâneur* tentando desvendar o mistério por trás do suspeito, como é caracterizado o homem da multidão em sua busca por torna-se invisível. Assim, o narrador, misturado à multidão que lhe serve de cenário móvel torna-se ele, também suspeito. O início e o final do conto de Poe trazem uma frase de um “certo livro germânico”: *es lässt sich nicht lesen* (não se deixa ler). Há segredos que não se permite revelar, não se pode ler. Muitos destes segredos encontram-se escondidos na multidão. Benjamin reafirma este ponto ao associar o conto de Poe à observação de Goethe, “segundo a qual todo ser humano, do melhor ao mais miserável, carrega consigo um segredo que despertaria o ódio de todos os outros se fosse descoberto”.²⁹³ A cidade moderna que se desnuda ao olhar é um ambiente que oculta muitos segredos. Segredos que o *flâneur* buscava entender com a sua observação ao mesmo tempo atenta e relaxada.

Neste sentido deve-se compreender o *flâneur* não como um transeunte qualquer, mas como um observador em plena posse de sua individualidade. Sua fantasmagoria, “a partir dos rostos fazer a leitura da profissão, da origem e do caráter”.²⁹⁴ O *flâneur* caminha pela cidade concentrado na observação como um detetive amador. Mas, se ao contrário, ele “se estagnar na estupefação – nesse

²⁹⁰ BENJAMIN, Walter. Paris do Segundo Império. In: *Obras escolhidas III. Charle Baudelaire...* p. 18.

²⁹¹ Ibid. p. 45.

²⁹² BENJAMIN, Walter. Sobre alguns temas em Baudelaire. In: *Obras escolhidas III...* p. 121.

²⁹³ BENJAMIN, Walter. O Flâneur. In: *Passagens...* [M 12a,2], p. 484.

²⁹⁴ BENJAMIN, Walter. O Flâneur. In: *Obras escolhidas III...* p. 202.

caso o *flâneur* se torna um basbaque”.²⁹⁵ O basbaque, ou *badaud*, tem sua individualidade absorvida pelo mundo exterior. “Sob influência do espetáculo que se oferece a ele, o *badaud* se torna um ser impessoal”.²⁹⁶ Para Benjamin, o *flâneur* resiste ao consumismo da cidade capitalista e de suas mercadorias e o seu movimento aparentemente errático pela constituição visual da cidade aumenta sua potência: “sempre menor se torna a sedução das lojas, dos bistrôs, das mulheres sorridentes e sempre mais irresistível o magnetismo da próxima esquina, de uma massa de folhas distantes, de um nome de rua”.²⁹⁷ Este homem urbano que não consegue garantir a sua individualidade paralisa-se, flutuando ao movimento da multidão. Misturando-se a ela, torna-se parte da própria imagem que observa. Com o desaparecimento das esquinas, a partir da remodelação empreendida por Haussmann, é possível compreender o esgotamento da possibilidade da *flânerie*. Resta saber em que medida, com isso, o observador tenha-se transformado em um simples *badaud*, fixando o olhar sobre a imagem observada, fundindo-se com ela em um conjunto de contornos neutros e suaves que já não despertam sensações ambíguas de desconforto ou paixão. O ambiente externo não deixa de ser compreendido pelo movimento do seu fluxo, mas é racionalizado e recortado dentro de um sistema de convenções visuais que facilitam a sua digestão. A cultura visual passa a se reestruturar a cada nova invenção tecnológica com o objetivo de refrescar o que deve sempre ser visto como novo.

3.2.3. Muralhas de impressos

A experiência vivida na metrópole, desde muito cedo, apresentou vínculos profundos com a visualidade. A influência dos impressos na produção da cultura visual moderna expande-se para além da relação direta com as formas gráficas e os novos modos de representação. Ela encontra-se ancorada nos melhoramentos técnicos obtidos no gravado e na impressão, como a cromolitografia, além do barateamento da própria imagem e do seu suporte, o papel. Cronistas e gravuristas foram elevados à posição de artistas: “Eles falam para o olho e sua linguagem é fascinante e impressionante. Os acontecimentos do dia ou da semana são ilustrados ou

²⁹⁵ Ibid., p. 69.

²⁹⁶ Ibid., p. 202.

descritos através do lápis”.²⁹⁸ Neste aspecto, a publicidade que dá os seus primeiros passos com cartazes, folhetos e nas placas carregadas pelos homens-sanduíches contempla uma nova qualidade de experiência na relação do sujeito com seus deslocamentos no espaço urbano e também com o seu vestir-se e alimentar-se. São centenas de novas formas ao alcance da vista que ditam novas práticas ao mesmo tempo em que atuam na construção de um novo olhar.

A produção em massa de peças impressas foi grandemente favorecida por diversos fatores tecnológicos como a produção de papel em bobinas ao final do século XVIII, que barateou o custo do papel, e o desenvolvimento da litografia no início do século XIX, além da produção de máquinas de impressão de manejo mais simples como a *Minerva*, anunciada no folheto publicitário de 1879 (Figura 68), e a copiadora com ares de escrivaninha (Figura 69), muito popular em pequenas indústrias.



Figura 68. Folheto de propaganda da máquina *Minerva* de impressão, 1879. Evanion Collection of Ephemera. Collect Britain. The British Library.

<<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)



Figura 69. Folheto de propaganda da copiadora *Foot Lever*, 1886. Evanion Collection of Ephemera. Collect Britain. The British Library.

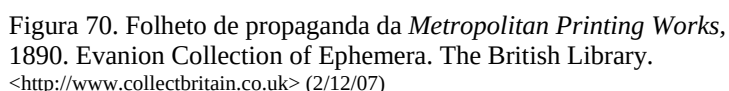
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)

Segundo Walter Benjamin, com o desenvolvimento da litografia no século XIX a reprodução técnica atinge uma etapa essencialmente nova. Com este procedimento, que permitia uma maior precisão, as produções passaram a

²⁹⁷ Ibid., p. 186.

²⁹⁸ Speaking to the Eye. Illustrated London News, 24 de maio de 1851. pp. 451-2. apud NEAD, Lynda. *Victorian Babylon. People, streets and images in nineteenth-century London*. New Haven & London: Yale University Press, 2000. p. 57.

A impressão tornou-se acessível e passou a fazer parte da vida do cidadão urbano. Cartazes e folhetos ajudaram a concretizar a modernidade em um artefato visual. Na Figura 70 vemos o folheto de propaganda de uma gráfica - *Metropolitan Printing Works*. Na frente, lê-se: “Quase todo mundo em algum momento precisa de impressão” e “Guarde no seu bolso” e no verso: “Todos os tipos de impressos”, “Orçamentos gratuitos”. Neste contexto, os impressos não apenas ajudaram a construir o novo ambiente da cultura visual, mas também permitiam a participação do homem comum, que em algum momento da sua vida poderia precisar de alguma impressão.



²⁹⁹ BENJAMIN, Walter. *A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica*. In: *Obras escolhidas. Magia e técnica, arte e política*. São Paulo: Brasiliense, 1987. p. 166-167.

Na efervescência da cidade, a publicidade começava a ocupar espaço com a divulgação de diversos produtos. Folhetos e cartazes eram impressos e distribuídos nas ruas ou colados nos muros das grandes cidades. As paredes da metrópole, cobertas por cartazes passaram a atuar, a partir da segunda metade do século XIX, como um grande sistema de comunicação de massa. A propósito das revoluções que marcaram o ano de 1848, Walter Benjamin transcreve:

Todos os muros estavam cobertos com cartazes revolucionários, que Alfred Delvau reproduziu alguns anos mais tarde em dois grossos volumes com o título *Murailles Révolutionnaires*, de modo que ainda agora se pode ter uma idéia dessa singular literatura mural. Não havia palácio ou igreja em que não estivessem afixados esses cartazes. Nunca antes se viu tal quantidade de cartazes em qualquer outra cidade. Mesmo o governo usava esse meio para publicar seus decretos e proclamações, enquanto milhares de indivíduos recorriam aos cartazes para comunicar a seus concidadãos suas opiniões pessoais sobre toda a sorte de questões. Quanto mais se aproximava a inauguração da Assembléia Nacional, tanto mais apaixonada e agressiva se tornava a linguagem dos cartazes... O número dos apregoadores públicos aumentava a cada dia. Centenas e milhares de pessoas que não tinham outra ocupação tornaram-se vendedores de jornais, que eles anunciavam aos gritos.³⁰⁰

Em outro trecho, Benjamin afirma que *Les Murailles Révolutionnaires* trata-se de uma “Obra coletiva que tem como autor o senhor Todo o Mundo”³⁰¹ e que a fúria da informação fazia com que os muros fossem disputados pelos coladores de cartazes, sobrepondo cartazes “uns aos outros pelo menos dez vezes por dia”.³⁰² A ilustração de John Parry (Figura 71) mostra a efervescência deste movimento nas ruas de Londres, apoiado sobre o maior desenvolvimento da indústria de impressão, mas empurrado pela necessidade de divulgação de produtos de consumo e entretenimento dirigidos a um consumo mais amplo. Na imagem de Parry, onde também vemos outros personagens urbanos como o soldado e o ambulante, o protagonista é a informação. Nos cartazes, as chamadas de “Pompéia”, “Paris” e das “pulgas laboriosas” disputam os fragmentos da atenção do morador da metrópole e também o seu dinheiro.

O periódico londrino *Punch* apresenta algumas gravuras que dialogam com os muros repletos de cartazes que ajudam a construir uma nova paisagem urbana. A ilustração de 1887 do *Punch* (Figura 72) é muito parecida com a de John Parry

³⁰⁰ Sigmund Engländer, *Geschichte der französischen Arbeiter-Associationen*, Hamburgo, 1864, vol. II, pp. 279-280. In: BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 213. [G 3,1].

³⁰¹ BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 215. [G 4,1].

³⁰² Eduard Kroloff, *Schilderungen aus Paris*, Hamburgo, 1839, vol II, p. 57 apud BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 214. [G 3,3].

(Figura 71). Em ambas vemos a movimentação das figuras urbanas: alguns passantes, um soldado, etc. A de Parry é mais elaborada e nos permite ver uma construção em segundo plano (ao lado esquerdo) enquanto a do *Punch* é toda focada no plano da muralha de cartazes. Duas outras ilustrações publicadas pelo *Punch* também nos proporcionam reflexões.



Figura 71. John Parry. Cena de rua em Londres, [1835].

<<http://www.all-art.org/history424.html>> (3/06/07)



Figura 72. Gravura retirada do *Punch, or the London Charivari*, 1887.

The Project Gutenberg. . Disponível em: <<http://www.gutenberg.org>> (25/11/07).

Na imagem de 1892 vemos a personificação do medo na figura de um colador de cartazes que tem os pés animais da entidade do pânico, Pã (Figura 73). Os cartazes que Pã cola têm mensagens alarmantes: “corrida aos bancos”, “ameaça de cólera”, “alarme de incêndio em um teatro é ameaça à vida”, “morte

por afogamento e covardia dos espectadores”. Na legenda da ilustração, Pan se vangloria por estar vivo espalhando o medo. O “cartaz-pã” acende o medo urbano de acidentes e tragédias e nos faz recordar os jornais sensacionalistas, ou como se costumava dizer, jornais que “pingam sangue”. Deste modo, os cartazes que Pã divulga criam um vínculo com as manchetes que reluzem nas bancas de revistas. Em uma outra figura do mesmo ano vemos um artista com a sua maleta de tintas e cavalete olhando uma “floresta de cartazes” (Figura 74). Neste caso as mensagens apresentadas são publicitárias e, embora nos falte mais informação para compreender o que está representado, é possível apreender o artista paralisado em seu contato com a “floresta” de anúncios. Onde ele esperava encontrar alguma outra coisa, deu de cara um mundo de mensagens publicitárias. É interessante observar que se hoje apontamos para uma sociedade afogada em imagens, no final do século XIX, as cidades já se encontravam encharcadas por *slogans* e impressos publicitários. Neste contexto, a crítica repetitiva que acompanha a idéia da “sociedade de imagens” merece ser redimensionada.



Figura 73. Pã, o cartaz. Pã (em tom de deboche) fala: “Ah, ah, ah! Quem disse que eu estava morto e que o medo era algo do passado?”. *Punch, or the London Charivari*. Vol. 103. 24 de setembro de 1892.

The Project Gutenberg

<<http://www.gutenberg.org>> (25/11/07).



Figura 74. “O que o nosso artista tem que agüentar.... Ele viajou por toda a Inglaterra em busca de um pano de fundo para seu *Vivian beguiling Merlin in the Forest of Broceliande*,” - uma busca desesperançada”. *Punch, or the London Charivari*. Vol. 103. 3 de dezembro de 1892.

The Project Gutenberg <<http://www.gutenberg.org>> (24/11/07).

Nos dias atuais, o excesso de informação e publicidade visual se ampliou de tal modo que tem levado publicitários a exercitarem ao máximo sua criatividade de modo a encontrar espaços em branco, leia-se isentos de publicidade, onde possam aplicar a identidade visual do seu cliente – em formato publicitário patrocinado. O resultado pode ser visto em ovos carimbados com o logo de um programa de televisão da CBS (Figura 75) ou na bandeja onde o passageiro coloca

seus objetos no momento da revista para o embarque nos aeroportos (Figura 76) ou, ainda, ao ser examinado no consultório médico (Figura 77).



Figura 75. Anúncio de programas da rede CBS, carimbado em ovos distribuídos em todo o país. Retirado de STORY, Louise. *Anywhere the Eye Can See, It's Likely to See an Ad.* New York Times, 15 de janeiro de 2007.



Figura 76. Anúncio em bandeja de revista de bagagem em aeroporto. Retirado de STORY, Louise. *Anywhere the Eye Can See, It's Likely to See an Ad.* New York Times, 15 de janeiro de 2007.

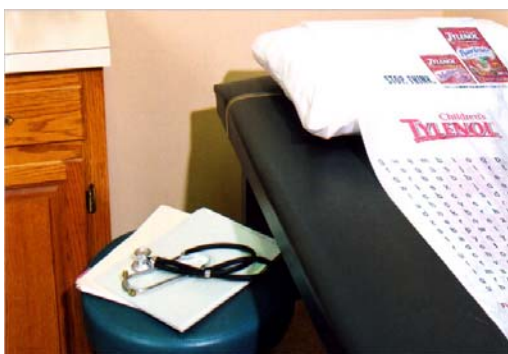


Figura 77. STORY, Anúncio de Tylenol infantil em sala de exame pediátrico. Retirado de Louise. *Anywhere the Eye Can See, It's Likely to See an Ad.* New York Times, 15 de janeiro de 2007.



Figura 78. Anúncio de bebida no símbolo de banheiro masculino. Retirado de STORY, Louise. *Anywhere the Eye Can See, It's Likely to See an Ad.* New York Times, 15 de janeiro de 2007.

Se os olhos dos moradores da metrópole vêm sendo disputados há mais de um século e este tema questão já não constitui novidade, cabe lançar duas questões em direções opostas. De um lado, há um questionamento sobre a próxima fronteira a ser ultrapassada pela imagem empregada com fins publicitários. Neste caso, a mídia eletrônica e a rede mundial de computadores sinalizam a existência de novos espaços a serem preenchidos. Na outra direção, retornamos para o século XIX na tentativa de compreender o modo como o olhar contemporâneo, ainda relativamente fresco e disponível para o novo, era disputado. Seria possível deduzir o que mais atraía os olhares metropolitanos na direção dos impressos distribuídos ou colados nos muros? A que eram instigados? Que novas necessidades eram evidenciadas a partir da divulgação de

determinados produtos? Em busca de algumas destas respostas, realizamos um levantamento na coleção British Library procurando localizar impressos da segunda metade do século XIX: peças efêmeras, de divulgação ou material jornalístico. O resultado obtido indicou um amplo e surpreendente cardápio de objetos e temas oferecidos ao olhar e ao desejo do consumidor moderno.

Em primeiro lugar, destacou-se na nossa investigação, a grande quantidade de impressos jornalísticos, alguns ilustrados. As novas invenções relacionadas à reprografia e à impressão ao longo do século XIX fizeram nascer a imprensa moderna ilustrada. Ao menos vinte revistas ilustradas surgiram na Europa. Nova York tinha seis, enquanto México, Brasil, Uruguai, Canadá, Austrália e África do Sul também possuíam cada um sua publicação. Havia também os jornais satíricos como o *Le Charivari* de 1832 e o *Punch* de 1841, além da revista científica *The Scientific American* que começou a circular em 1845. Em Londres os periódicos se dirigiam a diversos segmentos da sociedade. Algumas publicações dedicadas à classe trabalhadora eram vendidas a um *penny* (Figura 79; Figura 80) ou mesmo meio *penny* (Figura 81). O grande número de títulos evidencia a popularidade deste material voltado tanto para a informação quanto para o entretenimento. Nas figuras aqui reproduzidas, vemos a reprodução de um folheto do periódico *Moonshine* (Figura 80) que incluía ilustrações e comentários políticos organizados de uma maneira próxima ao que hoje classificamos como *comics*. O anúncio publicado no *Penny Illustrated* (Figura 81) divulga o lançamento de um jornal com sete edições diárias ao custo de meio *penny*. O texto do anúncio destaca a enorme pretensão do novo jornal londrino em ser o jornal “da casa”, “dos trabalhadores”, “dos políticos”, “dos amantes do esporte”, “dos que procuram diversão”, “dos que procuram negócios”, enfim, dos que se ocupam e dos que procuram lazer.

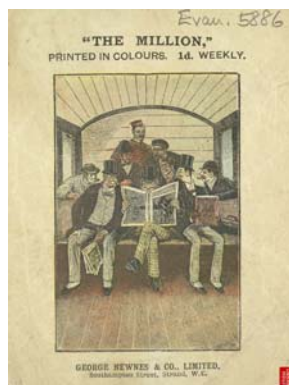


Figura 79. Folheto de propaganda do periódico *The Million*. Evanion Collection of Ephemera. The British Library. <<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)

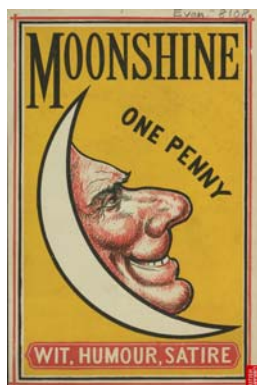


Figura 80. Folheto de propaganda do comics *Moonshine*. Evanion Collection of Ephemera. The British Library. <<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)



Figura 81. *The evening times*. Sete edições diárias. *Penny Illustrated*, 29 de outubro de 1910. The British Library. <<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)

O avanço de peças impressas em ritmo industrial sistemático e contínuo em direção ao infinito é compartilhado em diversos outros campos do cotidiano transitório do homem urbano, o que pode ser evidenciado através do exame de folhetos publicitários. Nesta parte do trabalho iremos analisar exemplos diretamente relacionados ao cotidiano da vida dos moradores urbanos e que tratam da sua alimentação e higiene. Um exemplo relevante é encontrado em um anúncio de rótulos para embalagens (Figura 82) de diversos tipos de alimentos. Os rótulos passaram a ser utilizados na embalagem de produtos das grandes manufaturas, a partir da segunda metade do século XIX. Até esta data, as mercearias e lojas de alimentos realizavam o empacotamento de seus produtos em jarras ou pacotes de papel na própria loja. No mostruário reproduzido no folheto de propaganda da *Fell & Briant*, apesar da ausência de imagens, os rótulos de produtos diversos como pastilhas para a tosse, balas de gengibre e confeitos utilizam até três cores de impressão e uma ampla variedade de fontes tipográficas. É interessante observar que os produtos alimentícios ao deixarem de mostrar-se diretamente ao público antes de serem embalados, acabaram tendo que buscar valor no nome da marca.



Figura 82. Folheto de propaganda da Fell & Briant, impressão de rótulos, 1889. Evanion Collection of Ephemera. Collect Britain. The British Library. <<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)



Figura 83. Anúncio de mercado, 1885. Evanion Collection of Ephemera. The British Library. <<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)

Anúncios e cartazes tipográficos eram bastante comuns à época: empregavam uma grande quantidade de fontes, misturadas e no maior tamanho possível. Apesar da diversificação do emprego das fontes, que em alguns casos parecem mesmo exóticas, o resultado obtido era “estático e convencional”³⁰³ como um muro que paralisa o olhar do observador. Na Figura 83 vemos um exemplo de folheto tipográfico de uma loja de alimentos que se apresenta como de “primeira classe”. Provavelmente, devia tratar-se de um pequeno mercado dirigido a um público mais abastado, na medida em que poucos moradores das regiões urbanas tinham condições de consumir produtos frescos como os anunciados.

A tipografia da era industrial teve ainda que esperar quase meio século para desenvolver certo requinte na utilização de tipos. No entanto, o aprimoramento da litografia permitiu a impressão de figuras coloridas como os exemplos que apresentaremos em anúncios e folhetos de alimentos. A nossa opção por analisar impressos relacionados à alimentação é baseada na constatação da influência da industrialização neste setor, que é diretamente relacionado à vida cotidiana do morador urbano.

Apesar da presença constante de ilustrações românticas, alguns anúncios utilizam termos mais relacionados às novas descobertas científicas como “hypophosphites”, supostamente presente no óleo de fígado de bacalhau (Figura

³⁰³ LUPTON, Ellen. *Pensar com tipos*. São Paulo: Cosac Naify, 2006. p. 23.

84). O óleo de fígado de bacalhau era empregado há anos pelas comunidades pesqueiras para proteção do frio e passou a ser utilizado por crianças com desnutrição ou raquitismo a partir da década de 1890. No entanto, a relação entre o óleo de fígado de bacalhau e a vitamina D só foi comprovada em 1922, muito depois de ter sido recomendado como alívio para reumatismo e dores musculares. A comprovação de valor nutricional em alimentos de alto custo abriu caminho para o desenvolvimento de soluções industriais no setor alimentício. Os ovos, por exemplo, eram reconhecidos no século XIX como fonte de ferro e proteína, mas o transporte do campo para os centros urbanos fazia seu custo tornar-se proibitivo. Assim, aqueles que não tinham condições de comprar ovos frescos, podiam adquirir “pó de ovos” industrializado para usar na massa de bolo, no preparo de pudins ou ainda misturado ao leite ou à água. O anúncio do “pó de ovos” *Freeman* (Figura 85), alerta o consumidor para “insistir” na marca *Freeman*, quando for “pedir pó de ovos”, o que nos permite concluir que esta não seria a única marca no ramo.

Um exemplo particularmente curioso de produto para “gerar força e vigor” aparece no anúncio de *Bovril*, um extrato de carne criado por um açougueiro de Edinburgh. O nome foi obtido a partir da combinação de “bos”, palavra latina para boi e “vril”, termo criado por Bulwer Lytton no seu livro de ficção científica *The Power of the Coming Race*. A obra, publicada em 1871, tratava de uma sociedade utópica que habitava as profundezas da Terra e dominava uma misteriosa força vital. O anúncio aqui reproduzido (Figura 86) apresenta um grupo de figuras humanóides erguendo o globo terrestre. Eles têm braços e pernas, mas no lugar do tronco e da cabeça têm um frasco de Bovril. A relação com a ficção científica parece estreitar-se nas figuras dos Homens-Bovril e demonstra uma aproximação estreita entre a cultura popular e a produção industrial de alimentos. Outro dado interessante nesta peça gráfica é a utilização de letras soltas e embaralhadas no slogan do produto: “supports the world” – uma utilização tipográfica com tons de ousadia.



Figura 84. Anúncio da emulsão Scott com “puro óleo de fígado de bacalhau”, 1884. Evanion Collection of Ephemera. The British Library.

<<http://www.collectbritain.co.uk>>
(2/12/07)



Figura 85. Anúncio de Freeman's Egg Powder, 1885. Evanion Collection of Ephemera. The British Library.

<<http://www.collectbritain.co.uk>>
(2/12/07)

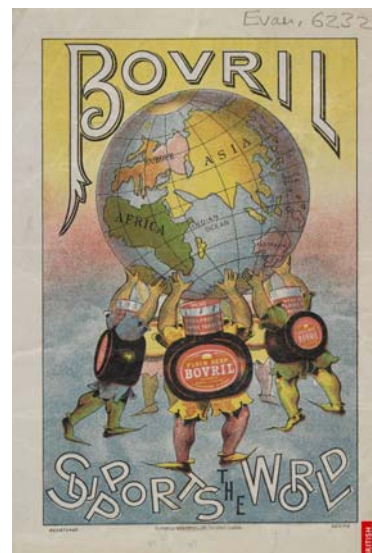


Figura 86. Anúncio de Bovril, 1890. Evanion Collection of Ephemera. The British Library.

<<http://www.collectbritain.co.uk>>
(2/12/07)

Anúncios como o de *Bovril* apresentam-se como exceções em um ambiente onde a maior parte dos anúncios encontra-se relacionado à concepção romântica contemporânea, inclusive utilizando figuras infantis ou angelicais. O emprego de ilustrações de caráter romântico, na maioria das vezes, aparece sem relação com o valor do alimento ou as características de seu preparo. Esta consideração se evidencia no anúncio litográfico do alimento artificial *Mellin* “para crianças e inválidos” (Figura 87). No anúncio do alimento ambiente *Mellin* vê-se um ambiente campestre com duas crianças de bochechas rosadas. Uma delas tem uma estrela de várias pontas brilhando sobre sua cabeça e está assentada sobre um tubo do alimento que flutua no espaço. A boca do tubo de *Mellin* aparece decorada por ramos de folhas. A outra criança aparece sentada entre ramos de trigo, na única alusão à composição do alimento, com os braços estendidos para receber o alimento. No canto inferior direito da imagem, um pássaro leva um pequeno ramo de folhas no bico. O pássaro em movimento forma uma espécie de assinatura com um quadro de moldura arredondada onde se vêem três pequenos pássaros de bico aberto como se esperasse o alimento. Abaixo do conjunto um toco de árvore leva o dístico beneditino “Ora et labora”, reza e trabalha.



Figura 87. *Mellin's Food for Infants & Invalids*, 1890. Evanion Collection of Ephemera. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)

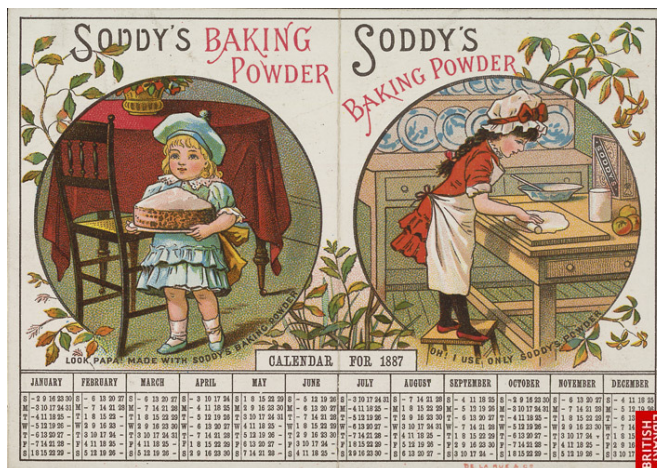


Figura 88. Folheto do fermento em pó *Soddy*, 1887. Evanion Collection of Ephemera. Collect Britain. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (13/12/07)

É interessante observar a oposição entre o utilitarismo dos alimentos industriais e a pureza, doçura ou benignidade sugerida pelas ilustrações românticas de crianças rosadas. Em alguns casos, a presença de crianças no impresso reforça a simplicidade de preparo do produto, como no calendário do fermento em pó *Soddy* (Figura 88). Nesta figura, uma criança prepara o alimento e a outra apresenta o resultado para o orgulho dos pais. O fato se tratarem de crianças pequenas é ressaltado em ambas as imagens. Na primeira, a criança pouco mais alta do que uma mesa carrega um bolo desproporcional para o seu tamanho. Na segunda, a jovem cozinheira faz uso de uma banquetela para alcançar a mesa onde prepara o bolo. No anúncio do pó *Freeman* para pudim (Figura 89), que pode ser feito em “cinco minutos”, bastando “acrescentar leite e açúcar”, vemos a figura de uma jovem com um cartaz onde se lê: “uma criança pode fazê-lo”. Sobre a mesa diversos pudins, representando os sabores citados abaixo. O pudim era uma parte importante da alimentação vitoriana. Embora as classes mais baixas não tivessem acesso freqüente às sobremesas, estas não eram exatamente um luxo dos mais ricos. O pó de pudim facilitava o preparo a um preço acessível para as classes médias, onde era muito popular.



Figura 89. Anúncio do pó para pudim *Freeman*, 1884. Evanion Collection of Ephemera. Collect Britain. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)



Figura 90. Anúncio da essência de chocolate *Cadbury*, 1866. Evanion Collection of Ephemera. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)

Estes exemplos apontam para a evidência de que as publicações e suas imagens passaram a ocupar espaço na construção do imaginário do morador da urbe a partir de sua atuação nos diversos campos de sua vida, como no ambiente doméstico, no vestuário e na alimentação, na formulação de uma verdadeira cultura visual. Se, por um lado, alguns exemplos são de anúncios bastante objetivos, de outro existe sutileza na existência de marcas ou ilustrações que não apresentam uma conexão direta com o produto. Este enfoque pode ser claramente observado em anúncios de sabão que, apesar de manufaturado há centenas de anos, tiveram seu consumo ampliado a partir de 1853, com a isenção de taxas. De um lado, vemos o produto em ação, seja na limpeza realizada por empregados (Figura 91; Figura 92) ou no destaque dado às características funcionais do produto (Figura 93). O anúncio da marca de sabão em pó *Hudson* (Figura 92) é ao mesmo tempo característico do espírito romântico que ainda paira sobre o século XIX e da funcionalidade de atuação do produto. Na sua ilustração há uma criança bem vestida que escreve na porta as informações do sabão: “lava, limpa e poliu tudo”. Pela porta entreaberta vemos a doméstica lavando roupa em uma das máquinas contemporâneas.



Figura 91. Anúncio do desinfetante *Jeyes*, 1879. Evanion Collection of Ephemera. Collect Britain. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (2/12/07)

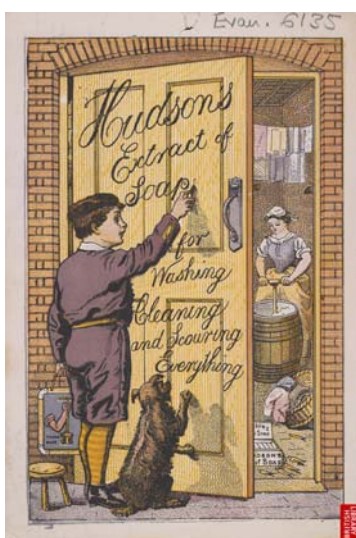


Figura 92. Anúncio do sabão em pó *Hudson*, 1880. Evanion Collection of Ephemera. *The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (14/12/07)



Figura 93. Anúncio do sabão em pó *Hudson*, 1889. Evanion Collection of Ephemera. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>> (15/12/07)

Outra série de anúncios e folhetos publicitários de sabão utiliza figuras não diretamente relacionadas às características do produto ou à higiene e limpeza, simplesmente elementos ilustrativos. É o caso do anúncio da manufatura *Price* (Figura 94), onde o anunciante aproveita a ilustração de um barco para divulgar também a sua produção de velas para alumiar. No caso do fabricante de sabão *Brooker*, um macaco foi adotado para representar sua marca (Figura 95), enquanto o sabão em pó *Glover*, premiado na Exposição de Paris de 1878, utiliza a imagem de um galo (Figura 96).



Figura 94. Anúncio do sabão Price, 1880. Evanion Collection of Ephemera. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>>
(2/12/07)



Figura 95. Anúncio do sabão Brooker, 1889. Evanion Collection of Ephemera. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>>
(2/12/07)



Figura 96. Anúncio do sabão em pó Glover, 1881. Evanion Collection of Ephemera. The British Library.
<<http://www.collectbritain.co.uk>>
(2/12/07)

Os impressos publicitários apresentados evidenciam o destaque vitoriano dado ao ambiente doméstico em um ambiente onde o trabalho industrial passa a ditar o ritmo urbano da metrópole, inclusive com a falta de tempo que faz com que os habitantes procurem simplificar os seus modos de alimentação, moradia e higiene.

A produção de impressos em grande escala ao lado da diversidade dos produtos desenvolvidos especificamente para os moradores urbanos confirmam o enorme fluxo de informações visuais sugerido pelas representações de muros cobertos por impressos e apontam, também, para o avanço da industrialização em setores tão diversos como editoração, produtos de limpeza e alimentos pré-prontos.

As cidades saturadas de imagens colocam-se ao mesmo tempo como um “complexo de representações e um lugar de circulação de representações”; o efeito de cada um destes processos é articulado e retrabalhado sobre o outro.³⁰⁴ Em um mundo onde tudo e todos se movimentam surge um novo tipo de olhar a partir da dinâmica surgida entre os espaços urbanos, as novas tecnologias e sua influência sobre o aparecimento da profusão de imagens. A visão abandona a postura contemplativa e o ponto de vista único da perspectiva para tornar-se

³⁰⁴ TAGG, John. The Discontinuous City: Picturing and the Discursive Field. In: BRYSON, Norman, HOLLY and MOXEY (eds.). *Visual Culture: Images and Interpretations*. Hanover and London: Wesleyan University Press, 1994. p. 85. apud NEAD, Lynda. *Victorian Babylon. People, streets and images in nineteenth-century London*. New Haven & London: Yale University Press, 2000. p. 57.

múltipla e deslizando sobre as formas de cada objeto ou imagem. Com tantos pontos de vista possíveis, o novo observador vê-se disputado pelo excesso de estímulos e é forçado a adaptar sua forma de olhar a estas condições: com o menor esforço possível deve ser capaz de registrar o maior número de estímulos visuais. De um único relance poderá registrar um grande número de elementos individuais. Estão apontadas algumas bases da cultura visual contemporânea.

3.2.4. O olhar para o novo / o choque do novo

O excesso de estímulos visuais encontra-se relacionado à “concepção *neurológica* da modernidade”³⁰⁵, expressão criada por Ben Singer, baseada em estudos de Georg Simmel, Siegfried Kracauer e Walter Benjamin que apontavam para a compreensão da modernidade como o registro de uma experiência subjetiva caracterizada por choques físicos e perceptivos no ambiente urbano moderno. “A modernidade implicou em um mundo fenomenal – especificamente urbano – que era marcadamente mais rápido, caótico, fragmentado e desorientador do que as fases anteriores da cultura humana”.³⁰⁶

O movimento do tráfego e das multidões, o barulho das ruas e a crescente carga de informação visual contida nas vitrines, estampas, cartazes e anúncios encontram paralelo em uma reorganização das respostas sensoriais. O novo ritmo trazido pelo transporte rápido, pelo aumento na quantidade de produtos e informações e pela premência da produção em massa acelerou essas repostas. A velocidade crescente passa a influir diretamente sobre uma mudança perceptiva consciente, que Georg Simmel anos depois veio a chamar de “percepção urbana”. No ensaio “A metrópole e a vida mental” de 1902, Simmel analisa a alteração brusca e ininterrupta entre o que chama de estímulos interiores e estímulos exteriores e o modo como esta dinâmica intensifica as respostas nervosas do homem urbano.³⁰⁷ Para Simmel “a metrópole extrai do homem, enquanto criatura que procede a discriminações, uma quantidade de consciência diferente da que a

³⁰⁵ SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In CHARNEY, Leo e SCHWARTZ, Vanessa (orgs). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001. p 116.

³⁰⁶ Id.

³⁰⁷ SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otavio Guilherme.(org.) *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro : Zahar, 1976. p. 12.

vida rural extrai”.³⁰⁸ Opondo os ritmos de vida urbano e rural, observa que na última “o conjunto sensorial de imagens mentais flui mais lentamente, de modo mais habitual e mais uniforme.”³⁰⁹ O cidadão urbano sujeito a estímulos contrastantes acaba por adotar uma atitude *blasé*. “Uma vida em perseguição desregrada ao prazer torna uma pessoa *blasé* porque agita os nervos até seu ponto de mais forte reatividade por um tempo tão longo que eles finalmente cessam completamente de reagir”.³¹⁰ Esta manifestação fisiológica consiste “no embotamento do poder de discriminar”.³¹¹ Os objetos são percebidos como “destituídos de substância” e aparecem à pessoa *blasé* num tom uniformemente plano e fosco, sem grandes relevâncias. “Objeto algum merece preferência sobre o outro”.³¹² O excesso de estímulos faz como que a atitude *blasé* surja como uma forma de autopreservação. O resultado é que para que venha a interagir com objetos ou imagens, o homem moderno irá precisar de estímulos cada vez maiores. Já em 1910 o termo “hiperestímulo” aparece associado ao novo ambiente metropolitano da modernidade.³¹³ A teoria de Simmel ainda ecoa com bastante atualidade em nossos dias, inclusive sendo reforçada pelas modificações ocorridas na natureza e intensidade dos estímulos surgidos nas últimas décadas como consequência do aparecimento de novas de comunicação.

Walter Benjamin, influenciado por Simmel, avalia a experiência da modernidade a partir da transformação de *Erfahrung* em *Erlebnis*.³¹⁴ *Erfahrung* trata da “experiência” relacionada à obtenção de um conhecimento sem intervenção da consciência, mas sedimentado com o tempo. *Erlebnis* é a vivência imediata, “do indivíduo privado, isolado é a impressão forte, que precisa ser assimilada às pressas, que produz efeitos imediatos”.³¹⁵ É relacionada à impressão do indivíduo desconsiderando sua inserção na comunidade. *Erfahrung* pertence ao domínio do artesanal, relaciona-se à continuidade, à memória, à narrativa e a uma relação significativa com o passado enquanto *Erlebnis* é própria da experiência

³⁰⁸ Id.

³⁰⁹ SIMMEL, G. op. cit., p. 12.

³¹⁰ Ibid., p. 16.

³¹¹ Id.

³¹² Id.

³¹³ DAVIS, Michel M. *The exploitation of pleasure*. Nova York: Russel Sage Founigation, 1911 p. 33-36, apud SINGER, B. op. cit., p 119.

³¹⁴ A questão da experiência aparece em diversos textos de Benjamin. Cf. BENJAMIN, Walter. Sobre alguns temas em Baudelaire.... p. 104 a 149.

³¹⁵ BARBOSA, José Carlos Martin, redator técnico, citando KONDER, Leandro. BENJAMIN, W. Sobre alguns temas em Baudelaire... p. 146.

descontínua das cidades, das sensações fragmentárias, das informações contínuas e superficiais e das existências momentâneas. “*Erfahrung* é o conhecimento obtido através de uma experiência que se acumula, que se prolonga, que se desdobra, como numa viagem...”.³¹⁶ É uma construção no tempo e na história. *Erlebnis* é a própria experiência da modernidade, da celebração do espetáculo do “agora” e de seu parceiro - o sempre novo, filhos da metrópole capitalista surgida na segunda metade do século XIX.

A cidade moderna abre espaço para a necessidade permanente do novo, o estranho e o sensacional. Ben Singer credits a este desejo o crescente número de ilustrações presentes em jornais e revistas da época que mostram desastres e pequenas tragédias urbanas, geralmente representadas no momento imediatamente anterior ao impacto. Algumas destas imagens enfatizam o choque entre o mundo moderno e o pré-moderno como vemos na figura do *New York World* de 1897 que mostra um acidente envolvendo um cavalo e um bonde (Figura 97). Na figura da *Life* vemos um adulto e uma criança de origem indígena em dois diferentes momentos (Figura 99). Representados no século XVI, eles passam tranquilidade: o ambiente é campestre, o adulto fuma seu cachimbo enquanto a criança parece olhar para fora do quadro, ou para o nosso olhar. O segundo momento é na Nova York do século XIX. Um bonde avança em alta velocidade sobre a mulher que resgata uma criança da frente do veículo. O chapéu do menino é lançado ao chão enquanto as tranças da mulher formam um desenho curvo em contraste com as linhas retas do bonde. O motorista tem um semblante ameaçador e sarcástico e avança sobre suas vítimas: outra criança e um homem, lançados um de cada lado do veículo. Ao fundo vemos a nossa já conhecida “paisagem” de cartazes publicitários, desta vez, anunciando “imagens em movimento”. Em uma gravura do *Punch*, um homem é retratado no instante em que, ao descer as escadas, é surpreendido por uma súbita freiada do bonde. De acordo com a legenda, ele não se encontra em um de seus melhores momentos (Figura 98).

³¹⁶ Id.



Figura 97. “Cavalo estraçalha janela de bonde”. New York World, 1897. Extraído de SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular... p 123



Figura 98. “Quando um homem não parece estar no seu melhor momento”- n. 2. *Punch, or The London Charivari*. Vol. 101. 17 de outubro de 1891. The Project Gutenberg <<http://www.gutenberg.org>> (24/11/07).



Figura 99. “Broadway – Passado e Presente”. *Life*, 1900. Extraído de SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular... p 122.

Um ensaio acadêmico publicado em 1912 no *American Journal of Sociology* enfatiza a conexão entre a experiência moderna e o apetite por “choques intensos” no entretenimento. “Há ‘alguma coisa acontecendo a cada minuto’... Tudo isso tende a estimular uma atenção esgotada, por meio de uma

sucessão de choques curtos e intensos que reavivam o organismo cansado para atividades renovadas”.³¹⁷ Estas atividades consistiam em teatro de variedades, *vaudeville*, exibição de filmes em movimento, acrobacias aéreas, “aparelhos que fazem cócegas”, *peep shows*, gabinetes de curiosidades dentre outros capazes de suprir a necessidade por novos estímulos. Estes estímulos deveriam produzir sensações cada vez mais intensas de forma a penetrar nos sentidos atenuados para então “formar uma impressão e redespertar uma percepção”.³¹⁸ Deste modo compreende-se que os entretenimentos se anunciem como algo “jamais visto”, “nunca antes...”, “o maior show do mundo”, etc. É neste contexto que Ben Singer, ao considerar que a modernidade “inaugurou um comércio de choques sensoriais”³¹⁹, vê o início do cinema reforçando a tendência pela procura das sensações intensas que gravitam em torno de uma “estética do espanto”.³²⁰

É como se o ambiente caótico da modernidade tivesse sido transfigurado em monotonia. Há no ar uma ânsia pela novidade, já que a monotonia “se nutre do novo”.³²¹ Walter Benjamin vê a falsa aparência da novidade como o reflexo de um espelho no outro. Para tentar entender o significado da *nouveté*, pergunta-se: “Por que todo o mundo comunica as últimas novidades aos outros? Provavelmente para triunfar sobre os mortos”.³²² Os mortos são os sem-novidade porque não podem se aliar à velocidade mutante dos novos tempos. E prossegue:

Esta temporalidade [que] não quer conhecer a morte, por que a moda zomba da morte, e como a rapidez do trânsito e a velocidade da transmissão de notícias – que faz com que as edições do jornais se sucedam rapidamente – visam a eliminar toda interrupção, todo fim abrupto, e de que maneira a morte como cesura tem a ver com a linha reta do decurso divino do tempo.³²³

No fundo trata-se do “mesmo” que é buscado incansavelmente com uma nova roupagem. Neste contexto, surge a moda como um fenômeno específico da modernidade capitalista, acentuando o desejo pela mudança rápida.³²⁴ Para Benjamin, “a moda é o eterno retorno do novo”³²⁵ e se coloca como um remédio

³¹⁷ WOOLSTON Howard B. The Urban Habit of Mind. *American Journal of Sociology*. V. 17, n. 5, mar. 1912. p. 602 apud SINGER, B. op. cit., p 139.

³¹⁸ Em referência a Woolston cf. SINGER, B. op. cit., p 140.

³¹⁹ SINGER, B. op. cit., p 133.

³²⁰ Ibid., p 136.

³²¹ VAUDAL, Jean, *Le Tableau Noir*. BENJAMIN, Walter. *Passagens...* p. 151. [D 5,6].

³²² BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 152. [D 5a,5].

³²³ Ibid. p. 89. [A 6,2].

³²⁴ SIMMEL, Georg. *Philosophische Kultur*, Leipzig, 1911, p. 41. apud BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 115. [B 7a,1].

³²⁵ BENJAMIN, Walter. Parque Central. In: *Obras escolhidas III...* p. 169.

para compensar “na escala coletiva os efeitos nefastos do esquecimento. Quanto mais efêmera é uma época, tanto mais ela se orienta pela moda”.³²⁶

A moda é o fundamento sobre o qual as lojas exercem seu poder de atração sobre o olhar do transeunte. Em um texto de 1822, reproduzido por Benjamin, lemos:

Os olhos são conduzidos como que à força, é preciso olhar para cima e ficar parado até que o olhar seja restituído. O nome do comerciante ou de sua mercadoria está escrito dez vezes em tabuletas penduradas por toda parte, sobre as portas, acima das janelas, o lado externo da abóbada assemelha-se ao caderno de uma criança de escola, que repete continuamente as poucas palavras a serem copiadas.³²⁷

Até a segunda metade do século XIX, as lojas de varejo eram especializadas. Em geral pertenciam a um indivíduo ou família e disponibilizavam artigos produzidos artesanalmente. Os compradores se dirigiam a estes estabelecimentos em busca de itens específicos e, de uma maneira geral, tinham em mente o que iriam encontrar.

A partir da segunda metade do século XIX, os espaços comerciais passaram a se organizar em cadeias, como na Inglaterra, ou em lojas de departamento, como *Le Bon Marché*, *Le Louvre* e *La Belle Jardinière*³²⁸, nascidas na França. A nova dinâmica comercial foi estabelecida, principalmente, a partir da produção de artigos em massa e das transformações urbanas.

Le Bon Marché era uma pequena loja parisiense, quando em 1863, Boucicaut comprou a parte dos sócios e passou a imprimir novas características ao empreendimento que até os dias de hoje se assina como “Maison Aristide Boucicaut”. Buscando caracterizar a casa por sua honestidade, qualquer compra que não satisfizesse o consumidor poderia ser trocada por outra ou ter restituído o valor pago.³²⁹ Todos os produtos tinham preço fixo, indicado sobre etiquetas. Esta inovação ousada suprimia a pechincha e a ‘venda segundo a cara do freguês’.³³⁰

³²⁶ BENJAMIN, Walter. *Passagens...* p. 104-105. [B 2,4].

³²⁷ Ludwig Börne, *Schilderungen aus Paris*, 1822 e 1823, VI (“Die Läden”), in: *Gesammelte Schriften*, Hamburgo / Frankfurt a. M., 1862, III, pp. 46-49. apud, BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 99-100. [A, 12a].

³²⁸ Benjamin aponta o nascimento das três lojas francesas a partir de 1852. BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 89. [A 6,2].

³²⁹ Souvenir of the Bon Marche, Paris. Impresso por The Bon Marche by Imprimerie Lahure, 9, rue de Fleures, a Paris. Lipinsky Family Collection, D.H. Ramsey Library Special Collections, UNCA, USA. In: <http://toto.lib.unca.edu/findingaids/books/booklets/bon_marche/default_bon_marche.htm> Acesso em 21/07/2007 às 11:00.

³³⁰ George d’Avenel, “Le mécanisme de la vie moderne: Les grands magasins”, *Revue de Deux Mondes*, Paris, 1894, pp. 335-336; 124 tomos” apud BENJAMIN, Walter. *Passagens...* p. 98. [A 12,1].

O grande número de produtos disponíveis permitia uma ampla margem de escolha e também uma eventual substituição, no caso de não se encontrar o produto desejado originalmente. Finalmente, a diminuição na margem dos lucros possibilitou uma grande rapidez de reposição de mercadoria. As mercadorias também podiam ser escolhidas através de catálogos e remetidas para qualquer parte do planeta. Itens acima de 25 centavos eram enviados sem custo para diversos países da Europa: “Entregamos tão longe quanto um cavalo possa alcançar em Paris”.³³¹ Outra grande invenção foi a liquidação de inverno criada para ajudar a “queimar” o estoque de produtos não vendido no natal e na virada do ano, reforçando a rotatividade das mercadorias

Diferentemente do que ocorria em outros empreendimentos relacionados à indústria, Boucicaut e sua esposa eram reconhecidos por se preocuparem com as condições de trabalho dos empregados. Além das comissões originadas a partir das vendas, os empregados contavam com assistência médica e um fundo de previdência para a aposentadoria. Recebiam refeições no local de trabalho e folgavam aos domingos. Este tratamento paternalista acontecia muito antes de qualquer obrigação trabalhista legal. As obrigações e benefícios dos empregados eram divulgados em publicações impressas que ressaltavam o papel filantrópico do empreendimento.³³² Quando iniciou a construção do grande edifício da loja, em 1869, Boucicaut fez acrescentar uma placa com um pequeno texto onde deixava claro que desejava fazer da instituição uma organização filantrópica como gratidão pelos “seus esforços sempre terem sido recompensados pela Providência”.³³³

Qualquer um podia circular – mesmo que por pura diversão – pelos pavimentos dos *grands magasins de nouveauté*. O espaço físico das lojas de departamento incorporava outros usos além da venda de produtos. Em Paris estes espaços se estabeleceram entre as atrações turísticas mais importantes da cidade.³³⁴ Na loja do *Bon Marché* havia visitas guiadas diárias, com acompanhantes em diversos idiomas, além de uma galeria para exposição de

³³¹ *LE BON MARCHÉ RIVE GAUCHE* - press release new edition October 2004. p. 6.

³³² *Au Bon Marché. Résumé du règlement général ; en Institutions philanthropiques en faveur du personnel / Au Bon Marché, nouveautés, Maison Aristide Boucicaut,...* Publication: Paris: Maison A. Boucicaut, 1894. In: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1050508.notice>> Acesso em 25/07/2007 às 20:15.

³³³ History of Le Bon Marché. <<http://www.lebonmarche.fr/anglais/indexbis.htm>> Acesso em 25/07/2007.

³³⁴ TIERSTEN, Lisa. *Marianne in the market: envisionig consumer society in fin-de-siècle France*. Los Angeles: University of California Press, 2001. p. 26.

pinturas e esculturas, onde não se aceitavam cópias.³³⁵ No século XIX, a loja de departamentos já associava compras a entretenimento, oferecendo para antes ou depois das compras uma ida ao restaurante ou ao *Tea Lounge* para um encontro com Orquestra Vocal. Todo este arsenal procurava fazer com que a mercadoria se mostrasse ainda mais sedutora. Para T. J. Clark os *magasins* se abriam como uma espécie de palco onde o comprador devia estabelecer uma nova postura: “não pechinchar, mas procurar as pechinchas, não obter uma roupa cortada sobre medida, mas escolher uma que, de algum modo, coubesse perfeitamente dentre as 54 saias-balão em exposição.”³³⁶

A nova dinâmica comercial produziu um grande impacto sobre as pequenas lojas, mas, principalmente, sobre os artesãos que, na França, já atravessavam um período de mudanças intensas na sua atividade com alterações na forma de trabalhar, graças ao desenvolvimento industrial, mas também com modificações no seu espaço de atuação, como resultado das reformas de Haussmann que promoveram a reestruturação da antiga comunidade com a conseqüente mudança dos trabalhadores para bairros mais distantes. Mas, acima de tudo, os artesãos foram profundamente afrontados pelo sistema de vendas que se propunha um lucro pequeno para uma qualidade plenamente aceitável.³³⁷ A estrutura comercial e de produção foi completamente reformulada. Os representantes das grandes lojas se dirigiam aos ateliês com pedidos de centenas ou milhares de unidades. Na busca pelo melhor preço, negociavam o serviço ou, se necessário, iam procurá-lo mais longe. As condições eram ofensivas não apenas pelas exigências de preço, mas também de velocidade. Deste modo, os artesãos foram aprendendo a usar o ferro mais barato e o papel mais fino e a preocupar-se menos com a qualidade permanente do resultado³³⁸. Passaram a trabalhar por mais tempo com o mestre, atuando como um guardião da disciplina da oficina, zelando pelos prazos. As tarefas de produção foram segmentadas e cada trabalhador executava a sua

³³⁵ Souvenir of the Bon Marché, Paris. Impresso por The Bon Marche by Imprimerie Lahure, 9, rue de Fleures, a Paris. Lipinsky Family Collection, D.H. Ramsey Library Special Collections, UNCA, USA. p. 4. In: http://toto.lib.unca.edu/findingaids/books/booklets/bon_marche/default_bon_marche.htm. Acesso em 21/07/2007 às 11:00.

³³⁶ CLARK, T. J. op. cit., p. 101. O número citado é o de saias disponíveis no Bon Marché.

³³⁷ “The system of selling everything at a small profit and of a perfectly reliable quality”. Souvenir of the Bon Marche, Paris. Impresso por The Bon Marche by Imprimerie Lahure, 9, rue de Fleures, a Paris. Lipinsky Family Collection, D.H. Ramsey Library Special Collections, UNCA, USA. p. 3. In: http://toto.lib.unca.edu/findingaids/books/booklets/bon_marche/default_bon_marche.htm. Acesso em 21/07/2007 às 11:00.

³³⁸ CLARK, T. J. op. cit., p. 102.

especialidade, muitas vezes na própria casa sob o comando representante da cadeia de lojas.



Figura 100. *Au Bon Marché*, 1889. Vitrine de pequenos artefatos. In: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. X, n. 211, 15 de abril de 2006. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-211.htm>> (21/07/07)

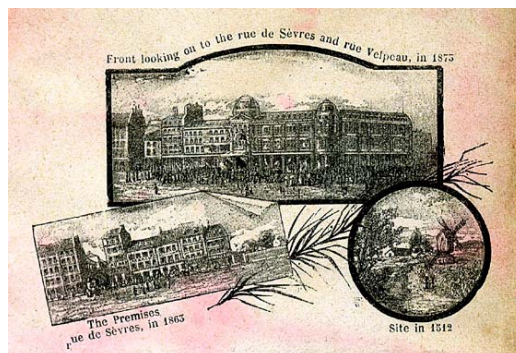


Figura 101. Ilustração “origin of the bon marché”. p. 2. Livreto, c. 1896. In: D. H. Ramsey Library, Special Collections, University of North Carolina at Asheville. <http://toto.lib.unca.edu/findingaids/books/booklets/bon_marche/default_bon_marche.htm> (21/07/07)

As novas formas de exibir os produtos visavam vender mais do que as pessoas haviam originalmente planejado comprar e a publicidade impressa reforçava esta idéia. A influência do *Le Bon Marché* na construção da visualidade moderna não se restringe apenas às novidades na exposição e venda de produtos (Figura 100), mas pode ser observada na produção de produtos impressos como folhetos e estampas colecionáveis e nas artes plásticas. Por ser a primeira loja de departamento, o Bon Marché servia de referência para a criação de lojas semelhantes. A Figura 101 reproduz a primeira página de uma publicação voltada para as práticas administrativas deste modelo de loja e que foi utilizado pela família Lipinsky, proprietária da loja de departamentos Asheville, N.C. Bon Marché nos Estados Unidos. É importante observar que, apesar desta loja americana não estar diretamente ligada à matriz francesa, o seu processo de desenvolvimento e modernização é destacado na ilustração (Figura 101). As estampas litográficas promocionais foram utilizadas como publicidade do Bon Marché a partir de 1878, com ilustrações diferentes, de forma a estimular o colecionamento (Figura 102; Figura 103).



Figura 102. Cartão postal promocional *Au Bon Marché*, sem data. Disponível em: <http://www.cardmine.co.uk/list26/a260071.jpg> (28/06/08)



Figura 103. Estampa promocional *Au Bon Marché*, c. 1878. GORBERG, Samuel. *Figurinhas: Sucesso de Marketing*. Disponível em: <http://brasilcult.pro.br/ensaios/figurinhas/figurinhas.htm> (21/07/2007).

Uma interessante referência às lojas *Au Bon Marché* é encontrada na natureza-morta cubista de Pablo Picasso que compartilha seu nome com a loja (Figura 104). O rótulo da loja de departamentos ocupa o centro da obra, mas encontra-se posicionado de forma ilusionística sugerindo uma caixa ou uma mesa em um plano perpendicular ao fundo da imagem. À esquerda há a forma de uma garrafa e à direita, um copo. Ao fundo, a figura de uma mulher é destacada de um anúncio de jornal de outra cadeia de lojas, a Samaritane.³³⁹ A pintura deixa evidente apenas partes do anúncio. Há na obra de Picasso uma referência direta ao consumo com a bebida e a mulher articulando-se neste contexto. A mulher aparece, de fato, com uma função dupla de consumidora de bens, mas também, envolvida no mundo das mercadorias, como objeto de consumo.³⁴⁰ Estas considerações ampliam a noção de consumo, situando-o de maneira fundamental dentro de um modo de vida construído pela modernização, onde os próprios consumidores também podem ser consumidos.

³³⁹ Esta análise da obra de Picasso foi sugerida em HARRISON, Charles et alli. *Primitivismo, Cubismo, Abstração. Começo do século XX*. São Paulo: Cosac & Naify E., 1998. p. 95-98.

³⁴⁰ POGGI, Christine. *Mallarmé, Picasso and the newspaper as commodity*. P. 150 apud HARRISON, Charles et alli. *Primitivismo, Cubismo, Abstração. Começo do século XX*. São Paulo: Cosac & Naify E., 1998. p. 97.



Figura 104. Pablo Picasso. Natureza-morta *Au Bon Marché*, 1913. Óleo e papel colorido sobre cartão. Coleção Ludwig, Aachen. <<http://www.artchive.com>>

O consumo entra em cena no momento em que se abre mão da permanência em favor do momento para o momento. Alexis de Tocqueville identificou o “consumo imediato dos produtos e igualdade, sem classes, dos consumidores” como característica do espírito da indústria norte-americana.³⁴¹ A obsolescência parecia afirmar-se através da busca pela perfeição. Tocqueville ao perguntar a um marinheiro norte-americano porque os navios de seu país se construíam de forma a não durarem muito, responde sem hesitar que “a arte da navegação faz progresso diários tão grandes, que o navio mais formoso viria a ser inútil dentro muito pouco tempo, se durasse mais que alguns anos”.³⁴²

A necessidade do novo avança até os nossos dias lado a lado com o consumo. No século XIX, o olhar iniciou um diálogo com o novo, respondendo a cada estímulo, buscando o resto de inocência em cada mirada. O olhar e o novo interagem em respostas cíclicas cada vez mais aceleradas, em uma disputa que parece longe do fim.

3.2.5. O controle sobre os corpos

A multidão sintetiza a imagem do “turbilhão” advindo com a modernização, um dos agentes geradores da sensação de efemeridade e fragmentação que acompanha a modernidade. Duas gravuras de periódicos

³⁴¹ PLUM, Werner. *Exposições mundiais no século XIX: espetáculos da transformação sócio-cultural*. Bonn : Friedrich-Ebert-Stiftung, 1979. p. 125.

londrinos do século XIX expressam este estranhamento com algumas semelhanças - apesar do distanciamento de trinta anos entre elas. Ambas retratam trabalhadores em manhãs de domingo. Na primeira, de 1856 (Figura 105), vemos um aglomerado de adultos e crianças em frente à porta fechada de uma loja de bebidas. O ambiente é de nada fazer, de vagabundagem. Um homem fuma encostado em um poste, outro boceja. Uma criança carrega outra menor. Seria um ambiente de tranquilidade embora paire no ar uma tensão sutil disseminada pelo aglomerado de trabalhadores. A segunda gravura publicada em 1886 (Figura 106) utiliza a ironia ao estilo da publicação *Punch*, para contrastar o título “Um domingo tranqüilo em Londres; ou o Dia do Descanso” à imagem da balbúrdia. Todas as pessoas estão agitadas. Uns carregam faixas ou cartazes como se estivessem em um piquete. Chove. Animais se misturam à turba e alguns passantes, mulheres com crianças, parecem assustados. Não sendo nossa pretensão abordar fundamentalmente o aspecto socioeconômico sugerido por estas duas imagens, nos atemos à diferenciação do ambiente urbano nos dois exemplos. No primeiro, todas as pessoas parecem se conhecer e não se percebem ameaças no ambiente. No segundo a multidão é a ameaça. A algazarra faz a rua do segundo quadro parecer pequena para tantas pessoas e a multidão parece esconder diversas “camadas” de figuras.



Figura 105. Rua em manhã de domingo. *Illustrated London News*, 1856.
<<http://www.victoriantimes.org>> (4/07/07)

³⁴² TOCQUEVILLE, Alexis de. *De la démocratie en Amérique*. apud PLUM, W. op. cit., p. 126.



Figura 106. “Um domingo tranqüilo em Londres; ou o Dia do Descanso”. *Punch*, 1886. Extraído de SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular... p. 120.

A ameaça despreendida do aglomerado urbano parece ter sempre estado relacionada à impossibilidade de controle e à entropia³⁴³. De Baudelaire, Benjamin destaca: “O que são os perigos da floresta e da pradaria comparados com os choques e conflitos diários do mundo civilizado? Enlace sua vítima no bulevar ou traspasse sua presa em florestas desconhecidas, não continua sendo o homem, aqui e lá, o mais perfeito de todos os predadores?”³⁴⁴ A sensação de medo no final do século XIX, aparentemente, foi reforçada com o surgimento dos partidos trabalhistas, iniciado na década de 1870, pelo Partido Social Democrático Alemão que relacionou o conceito marxista de massas ao proletariado industrial. Nestas condições, a classe alta passou a sentir-se ameaçada em sua hegemonia com a idéia de revolução. Mas, a concepção de uma multidão anônima indiscriminada e sem rosto impõe-se como uma ameaça que independe da classe social. Novas configurações espaciais e o tráfego incessante de pessoas e veículos resultaram na incompetência do olhar para decifrar a avalanche de signos que surgia.

³⁴³ BRANTLINGER, Patrick. Mass Media and Culture in Fin-de-Siècle Europe. In *Fin de Siècle and its Legacy*. Ed. TEICH, M. and PORTER, R. Cambridge Univ. Press, 1990. p. 98-124.

³⁴⁴ Baudelaire apud BENJAMIN, Walter. Paris do Segundo Império. *Obras escolhidas III. Charles Baudelaire. Um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 2000. p. 37.

As mudanças vividas com a ascensão da sociedade industrial confundiram algumas referências estabelecidas anteriormente, relacionadas à hierarquia social. É neste contexto que alguns signos característicos de atividade profissional se colocaram como possível demarcador de identificação dos indivíduos dentro da multidão. De fato, referências a utensílios e vestimentas já são encontradas na representação de profissões no final do século XVII. É este o caso do léxico indumentário retratado nos *Costumes grotesques* de Larmessin (Figura 107, Figura 108 e Figura 109). O desenhista criou, para cada profissão, um uniforme composto por elementos extraídos oniricamente dos instrumentos utilizados na prática de cada ofício em uma harmonização que, como observa Roland Barthes, se aproxima das pinturas de Arcimboldo. “Trata-se de um pansimbolismo desbragado. [...] Nessa fantasia, o vestuário acaba por absorver completamente o homem; o trabalhador é anatomicamente assimilado a seus instrumentos”, como se fosse um “robô *avant la lettre*”.³⁴⁵



Figura 107. Vestimenta de jardineiro. Larmessin, c. 1695. *Les Costumes Grotesques: Habits des métiers et Professions.*



Figura 108. Vestimenta de músico. Larmessin, c. 1695. *Les Costumes Grotesques: Habits des métiers et Professions.*



Figura 109. Vestimenta de confeiteira. Larmessin, c. 1695. *Les Costumes Grotesques: Habits des métiers et Professions.*

A representação fantasiosa encontrada em Larmessin dá lugar, na primeira metade do século XIX, a uma classificação dos tipos da cidade, exposta em cartões, estampas e jogos, normalmente, restrita às profissões pré-industriais. A maior parte destas gravuras (Figura 110; Figura 111; Figura 112), como as publicadas em 1820 com o título “O traje das classes mais baixas da metrópole”,

³⁴⁵ BARTHES, Roland. Linguagem e vestuário. In: *Inéditos, vol 3: imagem e moda*. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 284-5.

busca traduzir as atividades dos pequenos comerciantes, ambulantes ou prestadores de serviço, e não propriamente, o figurino dos cidadãos. Nas imagens aqui reproduzidas vemos a vendedora de fósforos com seu traje esfarrapado, o artista ambulante e o “paneleiro” que andava pela cidade para remendar potes e panelas. Estas profissões, comuns na primeira metade do século XIX, são representadas com clareza e simplicidade, obtendo a evidência da atividade a partir dos objetos utilizados na prática – os fósforos e uma cesta, um pequeno cenário que o artista leva nas costas, o martelo e duas panelas. Mas, como seria retratar as profissões relacionadas à indústria alguns anos depois, quando os objetos utilizados nem sempre pertencem àquele que os emprega? Neste novo contexto, as ferramentas permanecem no espaço de trabalho e já não servem para “identificar” os seus usuários.



Figura 110. Vendedora de fósforos. BURBY, Thomas Lord, gravador. *Costume of the lower orders of the metropolis*. London: T. L. B., 1820. ID: 1168475 NYPL Gallery. <<http://digital.nypl.org>> (25/11/07)



Figura 111. Show de rua. Artista ambulante. BURBY, Thomas Lord, gravador. *Costume of the lower orders of the metropolis*. London: T. L. B., 1820. ID: 1168477. NYPL Gallery. <<http://digital.nypl.org>> (25/11/07)



Figura 112. Paneleiro. BURBY, Thomas Lord, gravador. *Costume of the lower orders of the metropolis*. London: T. L. B., 1820. ID: 1168476. NYPL Gallery. <<http://digital.nypl.org>> (25/11/07)

Neste sentido, devemos observar uma página de um livreto ilustrado da segunda metade do século XIX que relaciona as profissões às letras do alfabeto (Figura 113). Na mesma página aparecem profissões tão diversas quanto o leiteiro, o gravador e o engenheiro projetista, em sua prancheta, “projetando a máquina a vapor”. Se a modernização fazia nascer novas profissões mais relacionadas à tecnologia, a vida tradicional da cidade persistia frente aos avanços urbanos na manutenção das antigas profissões pré-industriais, como o alfaiate, o farmacêutico, a costureira, o sapateiro, dentre outros representados no jogo de 1860 (Figura 114). Nestes exemplos, as pessoas não se encontram simplesmente

retratadas, mas se mostram no exercício da sua atividade – o engenheiro projetando, o gravurista gravando e assim por diante. Eles não estão na rua como o artista ambulante, mas à exceção do leiteiro, dentro de sua oficina ou loja.



Figura 113. *Alfabeto de profissões do primo Favo de Mel (Cousin Honeycomb's)*. Publicado por Dean & Son, Londres, c. 1856. The John Johnson Collection of Printed Ephemera. Bodleian Library. University of Oxford.

<<http://www.bodley.ox.ac.uk/johnson/exhibition>> (21/07/07)



Figura 114. *Nossa aldeia, um jogo de profissões*. Jogo impresso em litografia, produzido por Standring & Co., Londres, 1860. The John Johnson Collection of Printed Ephemera. Bodleian Library. University of Oxford.

<<http://www.bodley.ox.ac.uk/johnson/exhibition>> (21/07/07)

Estas imagens nos permitem constatar que, na medida em que as profissões começam a se mostrar apenas no exercício da própria atividade, os profissionais tornam-se indiferenciados nas ruas. É neste contexto que a dificuldade de determinação visual do sujeito urbano começa a se configurar em ameaça. Walter Benjamin destaca um trecho de um relatório policial parisiense do ano de 1798: “É quase impossível manter boa conduta numa população densamente massificada, onde cada um é, por assim dizer, desconhecido de todos os demais, e

não precisa enrubescer diante de ninguém”.³⁴⁶ Como destaca Benjamin, por outro lado, a massa atua protegendo o anti-social contra seus perseguidores, escondendo quem deseja esconder-se.³⁴⁷

Para Ben Singer, apesar de ter-se passado um século, a população ainda não se encontrava plenamente adaptada à modernidade urbana e a metrópole “ainda era percebida como opressiva, estranha e traumática”.³⁴⁸ A assimilação do comportamento urbano não se realizou de forma natural e alguns gêneros literários se propuseram a abrir este caminho. Em meados do século XIX, surgiram as “fisiologias” que compunham um gênero literário específico, em formato de bolso, onde os tipos da vida parisiense apareciam retratados. Estes fascículos descreviam de forma simplista “desde o vendedor ambulante do bulevar, até o elegante no *foyer* da ópera”³⁴⁹, tipos urbanos que eram apresentados como seres amistosos, cômicos do seu papel na sociedade. O texto sobre o trabalhador da indústria, por exemplo, imputa-lhe uma alegria ao trabalho, dificilmente observável, mas que – nas palavras de Benjamin – teria feito o empresário que lesse essa descrição ir descansar mais tranquilo do que habitualmente: “A fumaça das altas chaminés da fábrica, os golpes retumbantes da bigorna o fazem vibrar de alegria. Lembra os dias felizes de trabalho guiado pelo gênio do inventor”.³⁵⁰ As fisiologias asseguravam que “qualquer um, mesmo aquele não influenciado pelo conhecimento do assunto, seria capaz de adivinhar profissão, caráter, origem e modo de vida dos transeuntes”.³⁵¹ O interesse por estas descrições encontrava lugar nas novas circunstâncias, características da cidade moderna, repletas de situações ameaçadoras nunca antes experimentadas, e nas fantasias e desejos de seus habitantes por decifrá-las. As fisiologias estão diretamente relacionadas a um mundo de informações visuais não classificadas e à possibilidade de compreendê-las e organizá-las. As fisiologias tranquilizadoras logo entraram em decadência, mas o avanço científico que acompanhava o processo de modernização pôde acenar com algumas possibilidades de controle sobre os componentes da massa urbana.

³⁴⁶ SCHMIDT, Adolphe. *Tableaux de la révolution française*. Leipzig, 1870. p. 337. apud BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas III. Charles Baudelaire...* p. 38.

³⁴⁷ BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas III. Charles Baudelaire...* p. 38.

³⁴⁸ SINGER, B. op. cit., p. 133.

³⁴⁹ BENJAMIN, W. Sobre alguns temas em Baudelaire... p. 34.

³⁵⁰ In: *Fisiologia da Indústria Francesa*, de Foucauld, apud BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas III. Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 2000. p. 37.

É neste contexto que as descrições fisiognomônicas, desenvolvidas sobre a teoria de Cesare Lombroso, foram populares até o início do século XX. A fisiognomonia é baseada no determinismo biológico e considera possível conhecer o caráter das pessoas pelos traços fisionômicos do seu rosto. Desta forma, pretende destacar os tipos potencialmente criminosos, a partir da identificação e reconhecimento de determinados traços hereditários. Em outras palavras, considerava que o que era observado no corpo de uma pessoa exercia algum tipo de influência sobre suas atitudes. Com a análise dos traços de diversos indivíduos pretendeu-se construir um léxico para a determinação de inclinações de personalidade. A partir destes estudos, Lombroso se destacou como um pioneiro da criminologia científica, fundamentando o movimento da eugenia que iria eclodir no início do século XX.

No mesmo contexto da fisiognomonia pode ser listada a pseudociência da frenologia que se propunha estudar o caráter e as funções intelectuais humanas a partir da conformação do crânio. O anúncio do sabão *Hudson* (Figura 115; Figura 116) utiliza uma ilustração do mapeamento da cabeça na publicidade do produto, em uma evidência da interpenetração entre ciência popular e consumo. Na ilustração, para cada região do cérebro responsável por alguma capacidade (refinamento, realização, rapidez), há uma descrição das características do sabão. Para Allan Sekula, a frenologia pode ser vista como um precursor bastante rude das tentativas da moderna neurologia de mapear as funções cerebrais.³⁵² Ambas – fisiognomonia e frenologia – corroboraram na fundamentação de um conceito de progresso como um método que permitia o rápido acesso ao caráter de pessoas desconhecidas no congestionado e perigoso espaço urbano do século XIX. A penetração destes estudos levava os anunciantes de emprego a requisitarem análises frenológicas dos seus candidatos³⁵³, antecipando, nos Estados Unidos da década de 1840, testes que hoje são realizados na área de seleção e recrutamento.

³⁵¹ Ibid., p. 36.

³⁵² SEKULA, Allan. The Body and the Archive. In: BOLTON, Richard (ed). *The Contest of Meaning Critical Histories of Photography*, MIT Press, Cambridge Mass., 1992. p. 347.

³⁵³ Ibid., p. 348.

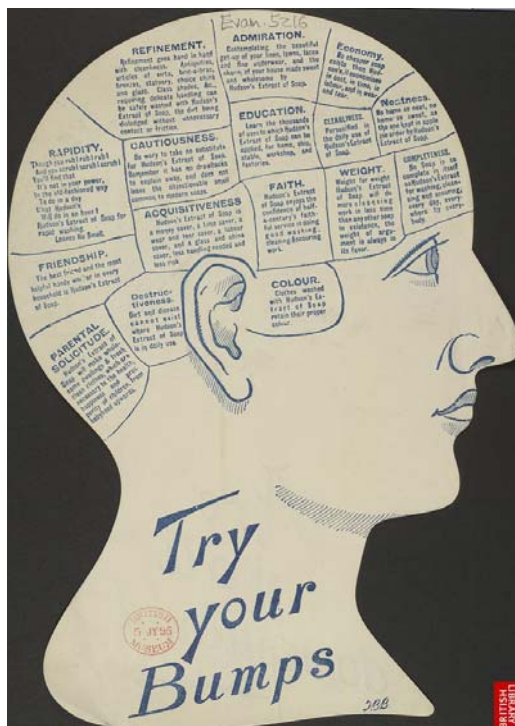


Figura 115. Frente do folheto publicitário do extrato de sabão Hudson, 1890.
<http://www.collectbritain.co.uk> (14/12/07)

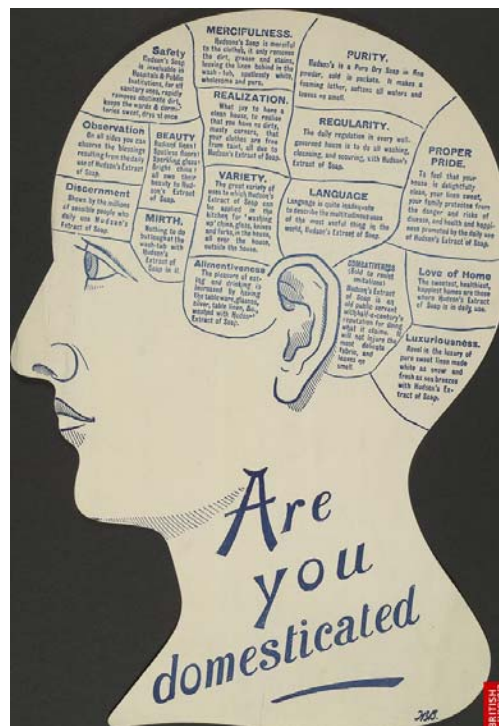


Figura 116. Verso do folheto publicitário do extrato de sabão Hudson, 1890.
<http://www.collectbritain.co.uk> (14/12/07)

Frenologia e fisiognomonia empregavam a fotografia na construção de um código visual que buscava decifrar o corpo do criminoso – um aparato de caça à “verdade”, que compunha um sistema burocrático com a organização em arquivo. A imagem deveria ser reduzida a sua instância representativa, transformando o circunstancial e o idiossincrático no típico e no emblemático, na sua “essência geométrica”.³⁵⁴ A imagem do corpo era organizada para funcionar como uma linguagem. O objetivo científico era identificar o “tipo criminoso” e destacá-lo da multidão que o encobria. Com estes fundamentos, os “técnicos do crime” teriam ferramentas para localizar o indivíduo criminoso. É neste ponto que se coloca uma divisão de trabalho e uma distinção terminológica entre “criminologia” e “criminalística”. A criminologia busca o corpo criminoso enquanto a criminalística caça “este” ou “aquele” corpo criminoso. No aspecto da visualidade há uma importante diferenciação neste quadro. Na busca pelo corpo do criminoso que atende a padrões de comportamento estabelecidos de acordo com suas características físicas, há uma informação visual que foi anteriormente convencionalizada e disponibilizada. Neste contexto, frenologia e fisiognomonia

³⁵⁴ SEKULA, A. op. cit., p. 352.

buscavam abarcar toda a diversidade humana, servindo como instrumento de arquivo para o controle social. Na localização de um criminoso específico não há uma convenção particular a ser seguida, mas as próprias marcas corporais do suspeito servirão para comprovação de sua identidade. O corpo do criminoso não tem, por si próprio, nada a expressar. Marcas, cicatrizes e deformações da pele não demonstram apenas inclinação para o crime, mas a história de um corpo, suas vivências, sofrimentos e escolhas. Um indivíduo existe como indivíduo a partir do momento em que é identificado.³⁵⁵ Esta identidade é diretamente visual e não carrega nenhum significado intrínseco. Seu significado só pode ser construído dentro de um contexto mais amplo que localiza as marcas deste sujeito específico a referências anteriores.

É nesta conjuntura que se coloca a diferença entre o sistema desenvolvido por Alphonse Bertillon dos métodos utilizados na frenologia e na fisiognomonia. Bertillon, que era estatístico da polícia francesa, desenvolveu em 1879, um método de identificação e recuperação de imagens, estruturado sobre a representação visual predominantemente fotográfica e o sistema de arquivo. Sua técnica combinava a obtenção de medidas detalhadas (Figura 117 e Figura 118) e a classificação de detalhes únicos medidos ou fotografados (Figura 119 e Figura 120) com um par de fotografias - frontal e perfil - do suspeito, retiradas de acordo com determinadas especificações de lentes e distância. As informações eram organizadas em cartões padronizados e arquivadas. Na Figura 121 vê-se o cartão antropométrico, base do sistema, com a identificação do próprio Bertillon. O método recebeu o nome de sinalética e era organizado a partir da redução de partes do corpo humano a formas mínimas articuladas, de modo a compor um signo humano. Seu funcionamento requeria que o corpo fosse dividido em partes específicas que pudessem ser comparadas como, por exemplo, orelhas (Figura 119) ou olhos. Com o sistema de Bertillon, o corpo passa a ser analisado segundo outros aspectos. Ele é dividido em partes, atomizado e transformado em um artefato demonstrável o que, de certa forma, nos remete ao “sistema americano” desenvolvido neste mesmo período.³⁵⁶ Com a sinalética o corpo é preparado para ser observado e para entregar-se ao olhar regulador da lei e a uma vida moderna,

³⁵⁵ SEKULA, Allan. Op. cit., p. 362.

fortemente influenciada pela visualidade, que precisava de novas regras e convenções.



Figura 117. Medida do cúbito. Foto do álbum de Alphonse Bertillon, de sua participação na *World's Columbian Exposition* em 1883, Chicago. National Library of Medicine (NLM). Disponível em: <<http://www.nlm.nih.gov/visibleproofs/galleries/technologies/bertillon.html>> (23/09/07)

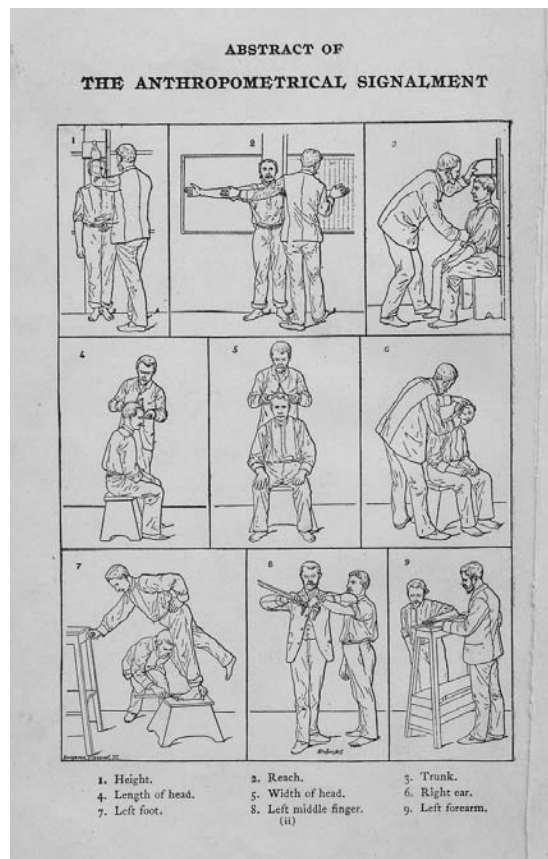


Figura 118. Instruções do sistema de sinalética, desenvolvido por Alphonse Bertillon, incluindo teoria e prática da identificação antropométrica. National Library of Medicine. Disponível em: <<http://www.nlm.nih.gov/visibleproofs/galleries/technologies/bertillon.html>> (23/09/07)

³⁵⁶ O “sistema americano” de fabricação, apresentado na Exposição Universal de Londres em 1851, foi desenvolvido na indústria de armamentos americana e consistia na produção em larga escala de produtos padronizados, com partes intercambiáveis.

seu emprego pela polícia. Esta dificuldade teve origem nas próprias características dos primeiros momentos da fotografia. As baixas velocidades de exposição requeriam que o fotografado permanecesse imóvel pelo tempo necessário para a gravação de sua imagem. Alguns acusados procuravam aproveitar esta especificidade para distorcer o próprio rosto de forma a garantir seu anonimato (Figura 122). Embora este problema, algumas vezes considerado com um ar caricatural, não tenha se prolongado por muito tempo, chama a atenção para a impossibilidade do corpo rejeitar sua entrega à captura da lente. Outro fator de dificuldade para o emprego da fotografia como agente regulador pode ser apontado no seu próprio sucesso e no desejo moderno de fazê-la arte. A fotografia passou a atuar diretamente no processo administrativo de controle. Para a criminalística foi uma invenção tão importante quanto à imprensa para a literatura³⁶⁰. Vestígios duradouros e inequívocos dos seres humanos puderam a ser registrados em uma tentativa de demolir a incognoscibilidade da multidão nas cidades, onde “ninguém é para o outro nem totalmente nítido nem totalmente opaco”.³⁶¹



Figura 121. Cartão antropométrico de Alphonse Bertillon, 1892. University College London.
<http://www.eugenicsarchive.org/html/eugenics/static/images/2005.html>
 (23/09/07)



Figura 122. Ampliação de um fotograma do filme de 1904 da Biograph, *A Subject for the Rogue's Gallery*, filmado pelo cinegrafista A. E. Weed. Retirado de GUNNINGS, op. cit., p.55.

³⁵⁹ A fotografia foi inventada em 1839.

³⁶⁰ BENJAMIN, Walter. Paris do Segundo Império. *Obras escolhidas III. Charles Baudelaire. Um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 2000. p. 45.

³⁶¹ BENJAMIN, Walter. Paris do Segundo Império... p. 46.

As primeiras evidências do emprego da fotografia na investigação policial aparecem em 1843.³⁶² Em meados do século XIX, as delegacias de polícia já mantinham *rogue's gallerie*, coleções desorganizadas de fotografias de suspeitos e confessos, que eram muitas vezes exibidas ao público com grande sucesso. Mas, o grande volume de fotografias mostrava-se inútil na medida em que o seu manuseio não seguia nenhum método ordenado. É neste quadro que o arquivo complementa o método, impondo-se como fator de controle da visualidade.

O sistema de imagem e arquivo criado por Bertillon foi empregado ao longo do século XIX, inclusive na logística das diversas Exposições Universais como na *World's Columbian Exposition*, realizada na Chicago de 1893. Neste evento da modernidade, calçadas rolantes conduziam os visitantes a partir da entrada e um pequeno trem elétrico fazia a circulação do público por toda a feira. Os espaços da feira eram completamente higienizados ao final de cada dia e amplamente policiados numa tentativa de deixar evidente apenas os melhores legados da vida moderna. A preocupação com a proteção dos visitantes aparece em um artigo publicado na *North American Review* por R. W. M'Claghry, superintendente geral da polícia de Chicago e John Bonfield, chefe do serviço secreto da *World's Columbian Exposition*. No texto, o superintendente comenta que as experiências passadas demonstram que eventos como as exposições universais atraem “classes perigosas da sociedade”.³⁶³ Apesar disso, consegue ser tranquilizador quando afirma que as “classes criminosas” estão sendo observadas atentamente³⁶⁴ através da utilização de determinados métodos. Parece claro que as “classes perigosas” eram constituídas por proletários desempregados, potencialmente considerados vagabundos e criadores de problemas. Uma das ferramentas utilizadas pela polícia e pelo serviço secreto, com o objetivo de prevenir a ação dos fora-da-lei, foi o emprego do “sistema de identificação antropométrica e classificação de criminosos” desenvolvido por “M. Alphonse Bertillon, de Paris”.³⁶⁵ Ainda segundo o texto, em Chicago, este sistema começou a ser aplicado aproximadamente três anos antes da realização da exposição. Diversas fotografias

³⁶² GUNNING, Tom. O retrato do corpo humano: a fotografia, os detetives e os primórdios do cinema. In CHARNEY, Leo e SCHWARTZ, Vanessa (orgs). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001. p 51-52.

³⁶³ M'CLAUGHRY, R. W. Police Protection at the World's Fair. *The North American review*. Vol. 156, Issue 439. p. 714. <http://cdl.library.cornell.edu/cgi-bin/moa/moa-cgi?notisid=ABQ7578-0156-88>

³⁶⁴ Id., p. 711.

³⁶⁵ Id., p. 712.

sugerem que o próprio Bertillon possa ter estado presente à exposição (Figura 123, Figura 124). De qualquer forma, não há dúvida que seu sistema tenha sido apresentado como uma ênfase do progresso obtido graças à ciência e às novas técnicas, no caso exemplificado pela fotografia e sua organização sistemática.



Figura 123. Sistema de arquivo de Bertillon. Foto do álbum de Alphonse Bertillon, de sua participação na *World's Columbian Exposition* em 1883, Chicago. National Library of Medicine (NLM). Disponível em: <<http://www.nlm.nih.gov/visibleproofs/galleries/technologies/bertillon.html>> (23/09/07)



Figura 124. Foto do álbum de Alphonse Bertillon, de sua participação na *World's Columbian Exposition* em 1883, Chicago. National Library of Medicine (NLM). Disponível em: <<http://www.nlm.nih.gov/visibleproofs/galleries/technologies/bertillon.html>> (23/09/07)

Apesar do grande sucesso obtido, o método desenvolvido por Bertillon foi perdendo espaço para um outro sistema baseado na impressão digital. Durante alguns anos um modelo híbrido imperou, de modo que muitos documentos de identificação ainda mantinham, na primeira metade do século XX, o par de imagens fotográficas idealizado para a ficha de Bertillon, ao lado da impressão digital.

Na sinalética, a fotografia, inventada há aproximadamente quarenta anos, coloca-se como uma aplicação prática das possibilidades do emprego da reprodução mecânica com pouca intervenção humana e muita precisão. Um conceito adequado à utilização desejada por Baudelaire que deplora a fotografia como arte, mas clama pelo cumprimento do seu verdadeiro dever: atender às artes e às ciências, servindo, por exemplo, “de secretária e bloco de notas de quem quer que necessite de uma absoluta exatidão material em sua profissão”.³⁶⁶ A fotografia como ferramenta ideal para a identificação de foras-da-lei se estabelece em razão de três aspectos que, segundo Gunning, encontram-se entrelaçados: sua condição

³⁶⁶ BAUDELAIRE, Charles. Salão de 1859. *Poesia e prosa: volume único*. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1995. p. 803.

de índice que aponta para o resultado de uma exposição a uma entidade preexistente, seu aspecto icônico que remete à semelhança direta com o objeto permitindo o reconhecimento imediato e, finalmente, sua natureza destacável que lhe permite referenciar-se a um objeto ausente, distante em tempo e espaço.³⁶⁷ Neste contexto, a fotografia compartilha uma espécie de poder. Algo que Benjamin, sem associar diretamente à fotografia, sugere ao comparar rastro e aura: “O rastro é a aparição de uma proximidade, por mais longínquo esteja aquilo que o deixou. A aura é a aparição de algo longínquo, por mais próximo esteja aquilo que a evoca. No rastro, apoderamo-nos da coisa; na aura, ela se apodera de nós”.³⁶⁸ A evidência revelada na fotografia assume, como um testemunho tecnológico, uma correspondência com a verdade, na medida em que “o aparelho não pode mentir”³⁶⁹ e traz consigo o rastro do corpo que é examinado. É neste contexto que, na sinalética, a fotografia é empregada visando à instrumentação do realismo e a racionalização da visão sobre fundamentos científicos. A fotografia policial permitiu o reconhecimento do referente do mesmo modo que, como vimos anteriormente, a perspectiva e a gravura impressa haviam atuado, ampliando as possibilidades de uma cultura visual através da padronização e da estruturação das convenções visuais.

A análise das configurações visuais do século XIX a partir do emprego de novas tecnologias e de uma nova configuração urbana aponta para uma aparente contradição. De um lado, possibilitando um novo modo de olhar, a recém criada configuração urbana que abre novos espaços, modifica o ambiente e as relações sociais além das novas tecnologias que interferem na compreensão do tempo e do espaço. O olhar se torna panorâmico e lhe é arbitrado o poder de absorver mil coisas. No entanto, esta abertura que o olhar obtém a partir da modernidade, também clama por limites que o organize. Surge, em paralelo uma tendência à padronização e à criação de convenções que tente estruturar, organizar e controlar o que já não tem controle. As influências do olhar são “naturalizadas”, a padronização precisa ser realimentada e o novo acena como alimento permanente para este olhar.

³⁶⁷ GUNNING, T. op. cit., p 45-46.

³⁶⁸ BENJAMIN, Walter. O Flâneur. In: *Passagens...* [M 16a 4], p. 490.

³⁶⁹ GUNNING, T. op. cit., p 66.

3.3. Novas percepções no tempo e no espaço

A partir da segunda metade do século XIX pode-se observar uma crescente alteração dos conceitos de tempo e espaço em paralelo ao desenvolvimento de novas tecnologias de transporte e comunicação. A concepção temporal iluminista, recentemente formulada, começa a se desfazer³⁷⁰, tornando relativas as percepções de tempo e de espaço. Uma nova compreensão das distâncias passa a se constituir, inclusive em relação aos eventos ocorridos em outros lugares e países. O tempo é capturado, reorganizado e disponibilizado, produzindo transformações sobre os modos de olhar.

A compressão tempo-espaço, observada a partir do século XIX, passou a exercer influência sobre diversos campos da atuação humana como, por exemplo, o trabalho industrial. Em 1913, mas ainda no “espírito do século XIX”, Henry Ford instituiu uma outra forma de organização da produção – relacionando a aceleração do tempo à fragmentação das tarefas - na sua linha de montagem. Neste contexto, as ferrovias colocam-se como signo paradigmático da modernização do período. Neste segmento do trabalho, iremos analisar como esta nova tecnologia, apesar de não se tratar de um processo diretamente relacionado à visualidade, atuou na construção de um novo olhar – que se encontra na raiz do nosso contemporâneo modo de ver. Nossa intenção com esta passagem é acentuar o modo como as tecnologias modificadoras da relação tempo-espaço atuam sobre a construção do olhar moderno, ampliando e multiplicando suas possibilidades, ao mesmo tempo em que fixam padrões e convenções que a delimitam e organizam.

3.3.1. As ferrovias

Nenhuma tecnologia exerceu maior influência sobre as percepções de tempo e espaço do que a ferrovia, ao mesmo tempo produzindo mudanças na forma de olhar. A expansão das ferrovias pode ser considerada emblemática das mudanças perceptivas que definem a experiência cultural da modernidade e o trem, seu signo por excelência.

³⁷⁰ HARVEY, D. op. cit., p. 238.

Apesar do trilho de madeira ser usado há séculos em minas de carvão, foi a tecnologia a vapor que possibilitou aos trens ultrapassarem a velocidade dos cavalos. Como afirmou Nadar, em transcrição de Walter Benjamin: “como se fosse de um mágico ou de um diretor de teatro, o primeiro apito da primeira locomotiva deu o sinal de despertar, o sinal de decolagem para todas as coisas”.³⁷¹ As conseqüências imediatas da nova tecnologia foram rapidamente observadas na facilitação do transporte de bens e pessoas. Se, de um lado, as ferrovias favoreceram o surgimento de grandes indústrias e o aumento da produção de matérias-primas e mercadorias acabadas, de outro, também ampliou a circulação de pessoas e idéias, participando da criação de um novo estilo de vida baseado na compressão tempo-espaço que alicerçou a modernidade. Em 1780 uma diligência gastava de quatro a cinco dias para cobrir a distância entre Londres e Manchester enquanto, um século depois, um trem cobria o mesmo trecho em quatro ou cinco horas³⁷².

Textos da primeira metade do século XIX expressavam as alterações temporais em termos de encolhimento do espaço³⁷³, relativizando os conceitos de cidade e país. Em 1850, Lardner escrevia que “as distâncias praticamente diminuem na exata proporção da velocidade de locomoção”.³⁷⁴ Em um artigo no *Quartely Review* de 1839, um autor contemporâneo considera que as nações que pareciam situar-se apartadas no espaço de maneira inalterável, iam aos poucos sendo aproximadas pela redução gradual do espaço e da distância que as havia separado. Na medida em que as distâncias iam sendo aniquiladas, a superfície do país encolhia, tornando-se não maior do que uma imensa cidade.³⁷⁵ De fato, como considera Wolfgang Schivelbusch, a sensação de diminuição das distâncias produzida pelos meios de transporte parece ter criado uma nova geografia que, para além de uma simples contração do espaço, sugere um processo dual onde o espaço é ao mesmo tempo reduzido e expandido. Esta dialética é observada, de um lado, pela relação entre a diminuição do espaço através do encolhimento do tempo de deslocamento e, de outro, pela expansão do espaço através da incorporação de novas áreas territoriais à rede de transportes. Deste modo, a nação

³⁷¹ Nadar, *Quand J'étais Photographe*, Paris, p. 281, apud BENJAMIN, Walter. *Passagens...* p. 129. [C 3a,4].

³⁷² LOWE, Donald. *History of bourgeois perception*. Chicago: The University of Chicago Press, 1982. p. 38.

³⁷³ SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The Railway Journey: the Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Berkeley: University of California Press, 1986. p. 34.

³⁷⁴ LARDNER, D. *Railway Economy*. London, 1850 apud SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 33.

que se contrai em uma imensa cidade, de acordo com a descrição do *Quarterly Review*, também pode ser compreendida como uma cidade em expansão.

A incorporação dos subúrbios e do campo também aparece como consequência da expansão das ferrovias. Em 1851, Lardner observa o fenômeno da mudança dos cidadãos para áreas distantes do centro sem que isso altere a continuidade das suas atividades produtivas.³⁷⁶

A possibilidade de alcançar velocidades maiores e a conseqüente redução das distâncias a frações do tempo anteriormente necessário para cobrir o mesmo trecho produziu novas avaliações para conceitos como “perto” e “longe”, incluindo a discussão sobre a compressão tempo-espaço. Para C. H. Greenhow, autor inglês do século XIX, as viagens de trem produziram praticamente a “aniquilação do espaço e do tempo” através da facilidade com que passaram a permitir a circulação.³⁷⁷ “Podemos agora passar de um extremo a outro da nossa ilha, em menos tempo do que os nossos avôs levavam para preparar a caminhada”.³⁷⁸ Embora o ponto de vista de Greenhow possa parecer restrito, na medida em que se encontra apoiado na questão do deslocamento, a sua conceituação antecipa debates posteriores que chegam até os dias atuais. Neste contexto, a discussão sobre a compressão tempo-espaço ultrapassa os efeitos das ferrovias para englobar as considerações sobre as novas tecnologias de comunicação nas transformações de um mundo pós-moderno. Se o telégrafo e o telefone já foram responsabilizados pelas alterações da dinâmica tempo-espaço, hoje a internet é o grande centro de debates que vão sendo ampliados com a inclusão de conceitos como fragmentação, redes e desmaterialização.

Stuart Hall, ao pensar o impacto da “última fase da globalização” sobre as identidades nacionais, aponta a “compressão espaço-tempo” como uma de suas principais características. Há o reconhecimento de “que o mundo é menor e as distâncias mais curtas, que os eventos em um determinado lugar têm um impacto imediato sobre pessoas e lugares situados a uma grande distância”.³⁷⁹ Esse processo de “aproximação” e aceleração parece – à vista do nosso olhar contemporâneo – ter atingido o seu extremo na época atual. Os conceitos

³⁷⁵ *Quarterly Review*, vol. 63, 1839. p. 22., apud SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 33.

³⁷⁶ LARDNER, D. *Railway Economy*. London, 1850 apud SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 36.

³⁷⁷ GREENHOW, C. H. *An exposition of the danger and deficiencies of the present mode of railway construction with suggestion of its improvement*. London: George Woodfall and son, 1846. p. 2.

³⁷⁸ Id.

apontados por Hall mostram-se pertinentes à experiência do homem urbano do século XIX, o que nos permite imaginar este processo de aceleração como uma espiral, sobre a qual o homem vem sendo movido aos solavancos. Neste contexto, cabe antecipar uma curta reflexão sobre os efeitos da “aniquilação do espaço e do tempo” na construção da cultura visual moderna. Na medida em que compreendemos o olhar como uma atitude perceptiva atuante em conjuntura específica de tempo e espaço, que efeitos podem ser observados com a modificação deste contexto?

Criamos uma metáfora visual para explicar como compreendemos os efeitos da modernização do tempo e do espaço sobre a visualidade. Imaginamos um ambiente, uma sala, por exemplo, com paredes móveis. Neste ambiente, foram dispostas algumas figuras. Para travar contato com estas imagens, o observador disporia de um tempo determinado, ao fim do qual uma campainha soaria. Em certo ponto do nosso experimento, passamos a deslocar as paredes, aproximando-as, de forma a reduzir o espaço interno da exposição. Ao mesmo tempo, o intervalo disponível para a observação foi sendo diminuído de alguns segundos, enquanto o número de imagens permaneceu constante. Em um primeiro momento, a nossa tendência seria acreditar, na medida em que o tempo e o espaço fossem sendo restringidos, na ocorrência de uma diminuição da capacidade perceptiva. No entanto, devemos considerar que este processo não acontece de forma repentina e sim paulatina. Analogamente, as observações dos autores contemporâneos às mudanças provocadas pelas ferrovias evidenciam um processo anterior à adaptação a essas novas condições. Na medida em que estas mudanças vão sendo incorporadas como uma segunda natureza elas vão ser absorvidas dentro da nova capacidade perceptiva. No contexto criado pela metáfora acima, cremos que mais importante do que assinalar uma perda na percepção (em relação à compressão do tempo e do espaço), é considerar a construção de um novo esquema perceptivo.

³⁷⁹ HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1992. p. 69.

Novas percepções no ambiente dos deslocamentos

Diversos meios de transporte e comunicação tiveram influência nas modificações ocorridas no tempo e no espaço ao longo do século XIX e na percepção do ambiente como, por exemplo, as viagens em balões, que permitiu à fotografia aérea mudar as percepções da superfície da terra.³⁸⁰ A bicicleta, redesenhada em 1886, quando passou a contar com rodas de mesmo tamanho, e em 1890 quando ganhou pneus (*pneumatic tires*) favoreceu uma nova percepção a partir da velocidade obtida, quatro vezes maior do que ao se caminhar. Na gravura do periódico *The Graphic* vemos um policial perseguindo um ciclista em sua *Penny Farthing* (Figura 125), por andar pelas ruas sem o emprego de um cinto [?] ou apito. Os passantes parecem mobilizados pelo deslocamento de um veículo que não parece ser de simples utilização, como podemos observar no anúncio de pneumáticos de borracha para bicicleta (Figura 126). Uma curiosidade interessante sobre este anúncio é que, nele, o texto encontra-se em um balão de estórias em quadrinhos. Ao companheiro que caía da bicicleta, o outro homem disse: “Você deveria ter utilizado o processo Bown's ‘Perfect’”.



Figura 125. Policial perseguindo um ciclista, "Penny Farthing". *The Graphic*, 1880. The Illustrated London News Picture Library. <<http://www.ilnpictures.co.uk>> (05/06/07)

³⁸⁰ HARVEY, D. op. cit., p. 240.

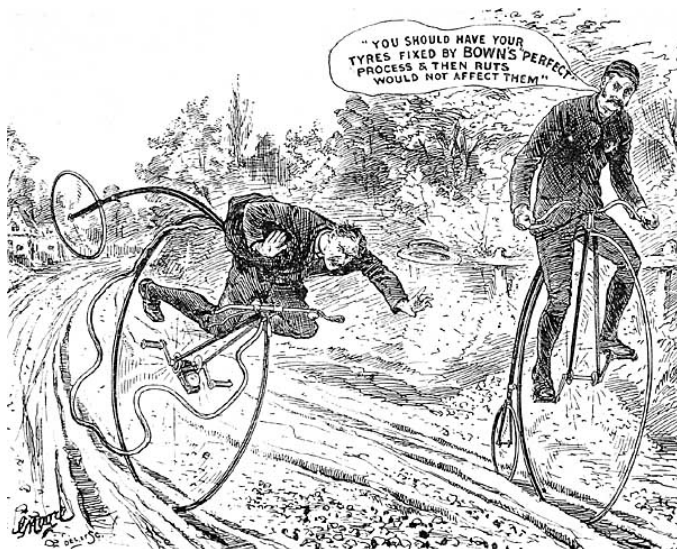


Figura 126. Anúncio de Bown's "Perfect", processo perfeito para fixação de pneumáticos de bicicletas. *Sporting and Dramatic News*, 1887. The Illustrated London News Picture Library. <<http://www.ilnpictures.co.uk>> (05/06/07)

Em 1892, Sylvester Baxter observava que a bicicleta “acelerou as faculdades perceptivas dos jovens, tornando-as mais alertas”.³⁸¹ Um tipo de observação que, nos dias atuais, é dirigida aos jovens que utilizam jogos eletrônicos.

As questões relativas à percepção na metrópole não se limitavam ao fato de acostumar-se a dividir as ruas com veículos “velozes” ou perigosos. Na publicação científica *Revue Scientifique*, publicada em Paris no ano de 1896, um certo Du Pasquier apresenta um artigo investigativo, na área de psicologia, sobre as razões da obtenção de prazer ao utilizar a bicicleta³⁸². Para o autor a razão deste prazer encontra-se no movimento, na sensação de liberdade do seu gesto à custa de um baixo custo de energia necessária para a obtenção da velocidade. Citando trabalhos anteriores, Du Pasquier rejeita a idéia de que o prazer de andar de bicicleta possa estar relacionado à busca e alcance do equilíbrio necessário a essa função.

As observações dos contemporâneos em relação ao uso da bicicleta mostram que a preocupação com o novo não se reduzia apenas às ferrovias, mas trata-se de um embate mais amplo entre o novo e o moderno. Os críticos dos novos meios de transporte gostavam de fazer crer que as tecnologias antigas e pré-industriais

³⁸¹ BAXTER, Sylvester, *Economic and Social Influences of the Bicycle*, *The Arena*, Outubro de 1982, apud KERN, Stephen. *The culture of time and space : 1880-1918*. Cambridge: Harvard Univ., 1983. p. 111.

tinham mais “alma” do que as mais recentes que pareciam, muitas vezes, desenvolver vida própria tal o modo com que produziam influência sobre a percepção humana.

Em relação ao ambiente físico, as ferrovias transcendem a possibilidade de aproximação a novos lugares. Se, de um lado, elas incorporam novos espaços, antes inacessíveis pela distância e o tempo necessário para alcançá-los, de outro, elas suprimem os espaços entre os pontos de partida e o de chegada. A viagem torna-se uma travessia por um espaço intocado. A eliminação do espaço entre os dois pontos é observada significativamente por John Ruskin. Em um texto de 1849, Ruskin comenta que a ferrovia transforma o viajante em um “pacote vivo”³⁸³, na medida em que é levado de um lugar ao outro sem que desempenhe alguma participação neste processo. No pensamento de Ruskin, a viagem de trem deixa de acrescentar experiência ao viajante. Sua crítica encontra alguma sustentação na medida em que a ferrovia pode ser colocada em relação às viagens do mesmo modo que a indústria está para os objetos manufaturados.

John Ruskin considerava que, indiferente ao fato da viagem de trem ser feita ou não de olhos abertos, tudo o que se podia saber sobre o lugar por onde se passa é, “na melhor hipótese, sua estrutura geológica e uma visão geral sobre os modos de vestir”.³⁸⁴ Ao contrário de que pensava Ruskin, muitos contemporâneos consideravam que as viagens de trem produziam novas sensações mesmo avaliando uma eventual perda de controle sobre os próprios sentidos. Greenhow, por exemplo, escreveu em 1846 que “quando um corpo se move em alta velocidade ele se torna um projétil, sujeito às leis que comandam os projéteis”.³⁸⁵ Esta metáfora explicita o poder e a força da tecnologia ferroviária, mas, também, a ausência de controle e da participação do passageiro, além de modificações no seu relacionamento com a paisagem. De acordo com Schivelbusch, o passageiro de trem perdeu a percepção sinestésica, que incluía aromas e sons e passa a ter contato apenas com as qualidades que para Newton eram as que poderiam ser

³⁸² DU PASQUIER, Ch. Le Plaisir d’aller à bicyclette, *Revue Scientifique*, ser. 4, vol. 6., Paris, 1896, p. 144-145. Disponível em <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k215125w>, acesso em 5/6/2007 às 16:10 hs.

³⁸³ RUSKIN, John. *The seven lamps of architecture*. London: Adamant Media Corporation, 2005. p. 210.

³⁸⁴ RUSKIN, John. *The works of John Ruskin*. Vol 36. Longmans, Green, and co., 1909. p. 62.

³⁸⁵ GREENHOW, C. H. *An exposition of the danger and deficiencies of the present mode of railway construction with suggestion of its improvement*. London: George Woodfall and son, 1846. p. 6.

percebidas objetivamente no mundo físico: tamanho, forma, quantidade e movimento.³⁸⁶

No pensamento pré-industrial de John Ruskin, isto é, dentro de uma cultura pré-moderna, encontramos o que Schivelbusch³⁸⁷ considera próximo à uma correlação matemática negativa entre o número de objetos percebidos em determinado período de tempo e a qualidade desta percepção. De certa forma seguindo o tema do olhar inocente, Ruskin escreve sobre a superioridade do olhar da criança diante do frescor das coisas frente aos seus olhos recém abertos.³⁸⁸ Entre os conselhos práticos dados por Ruskin encontra-se a sugestão de contentar-se com o menor número de novidades de cada vez e preservar, tanto quanto possível, as fontes de novidade.³⁸⁹ Em relação ao “menor número possível de novidades”, Ruskin observa que em um passeio no campo, atentar para uma cabana que nunca tínhamos visto antes, seria o suficiente para recuperar o frescor do novo. Observar duas cabanas já seria excessivo. Em linguagem atual, dir-se-ia tratar-se de “muita informação”. Ruskin conclui que uma caminhada tranqüila de não mais do que 10 ou 12 milhas³⁹⁰ por dia seria o bastante para uma viagem recreativa. “Toda viagem torna-se enfadonha na exata proporção de sua velocidade”.³⁹¹ Deste modo, para Ruskin os deslocamentos de trem não poderiam ser chamados de viagens.

As críticas de Ruskin pertencem a um momento de ambivalência, onde as possibilidades de uma nova tecnologia mostram-se, ao mesmo tempo, apreciadas e temidas. Deste modo, trata-se de um excesso de simplificação taxar as opiniões de Ruskin como meramente conservadoras ou contrárias ao desenvolvimento. Em um contexto semelhante, Walter Benjamin observa que “o mesmo Arago, autor do famoso parecer favorável à fotografia, tenha submetido – no mesmo ano (?), em 1838 – um parecer desfavorável à construção das ferrovias planejadas pelo governo”.³⁹² O parecer de Arago, ao qual somaram-se outras 160 vozes, contra 90 favoráveis, argumentava, dentre outras coisas que a diferença de temperatura na entrada e na saída dos túneis provocaria calores e friagens mortais.

³⁸⁶ SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 55.

³⁸⁷ Ibid., p. 57.

³⁸⁸ RUSKIN, John. *Modern Painters*. Vol. 3. Of many things. Adamanta Media Corp. 2000. p. 310.

³⁸⁹ Ibid., p. 311.

³⁹⁰ Entre 16 e 19 km.

³⁹¹ RUSKIN, J. *Modern Painters...* p. 311.

³⁹² BENJAMIN, Walter. A fotografia. *Passagens...* p. 715. [Y 1a,5].

As questões perceptivas discutidas a partir da experiência das primeiras viagens de trem originam-se fundamentalmente no tema da velocidade. Em 1841, George Stephenson, engenheiro a quem é atribuída à responsabilidade da primeira viagem de trem entre Manchester e Liverpool³⁹³, foi questionado pelo parlamento inglês sobre a capacidade do condutor de identificar obstáculos. Segundo Stephenson, se a atenção do condutor se dirigir a um objeto que se encontra à sua frente, ele poderá ter uma visão correta do obstáculo. Mas, se apenas virar-se para o objeto enquanto passa por ele, sua visão será imperfeita.³⁹⁴ A visão do condutor não era apenas motivo de preocupação, mas seu ponto de vista também servia à inspiração e à fantasia. As imagens dos primeiros filmes que apresentavam simulacros de “passeios fantasmas” - tomadas realizadas na parte dianteira de trens ou da proa de barcos,³⁹⁵ almejando reproduzir a sensação de movimento - colocam-se como evidência da curiosidade por este ponto de vista.

As possibilidades de visualização a partir da janela do trem também foram muito discutidas nos primórdios das ferrovias. Jacob Burckhardt escreveu em 1840 que já não era possível distinguir os objetos próximos – árvores, cabanas e outros: tão logo nos viramos para observá-los, eles se foram.³⁹⁶ Anos depois, em 1885, o autor de uma filosofia da mente humana escrevia que numa cabine de trem em velocidade, podemos não identificar o rosto dos passantes, apenas perceber que se trata de seres humanos.³⁹⁷ O jornal médico *The Lancet*, considerava, em 1862, que o movimento constante na alternância de observação entre formas próximas e distantes resultava em fadiga para os olhos e o cérebro.³⁹⁸ Estas análises contemporâneas chamam a atenção para uma nova forma de visualidade sendo produzida no ambiente veloz das ferrovias. Cabia ao viajante adaptar-se a esta forma de percepção visual: compreender que os objetos mais próximos do veículo em movimento não mais se deixavam observar detalhadamente. O segundo plano se oferecia nítido em parte graças à maior

³⁹³ *Railway Readings*. Oxford: J. Vincent, 1848. p. 3.

³⁹⁴ SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 55.

³⁹⁵ GUNNING, Tom. O retrato do corpo humano: a fotografia, os detetives e os primórdios do cinema. In CHARNEY, Leo e SCHWARTZ, Vanessa (orgs). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001. p 41.

³⁹⁶ SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 56.

³⁹⁷ BAILEY, Samuel. *Letters on the philosophy of the human mind*. London: Longman, Brown, Green and Longmas, 1855.

³⁹⁸ The Influence of Railway Travelling on Health reprinted from *The Lancet*. Hardwick, London. In: BIDWELL, W. H. (editor and proprietor). *Eclectic Magazine for foreign literature, science, and art*. vol. LX. New York: September to December, 1863. p. 424-426.

estabilidade fornecida pelos trilhos. Por outro lado, a maior velocidade permitia o desfrute de um grande número de paisagens, mesmo em uma viagem curta. O próprio cansaço da alternância do movimento dos olhos entre os dois planos se mostrou, com o tempo, algo que poderia ser aprendido e gerenciado. O fato inequívoco é que uma nova percepção visual se formava. As viagens de trem têm alguma responsabilidade nesta mudança na medida em que os “passos” de observação anteriores não mais se prestavam à apreensão panorâmica do que podia ser visto pela janela do trem.

O espaço para passageiros nos trens baseou-se no modelo das carruagens, com a diferença que, nestas últimas, os passageiros acomodavam-se nos assentos distribuídos em forma de “U”. Esta disposição facilitava o contato entre os viajantes, sem abrir mão da relação com o ambiente externo. Alguns romances do século XVIII e do início do XIX retratam o companheirismo que surgia nestas viagens que se estendiam por muitos dias. Neste contexto, a expectativa da longa convivência com outras pessoas, estimulava a criação de laços entre elas. Com o trem, esta relação foi completamente alterada. Em primeiro lugar o trem era mais democrático. Em lugar de um único compartimento, haviam diversos, além de uma grande área para a terceira classe. Os passageiros dos trens trocaram a conversa pelo embarço. Além disso, as inúmeras paradas traziam uma sucessão de novas faces, o que também não estimulava contatos interpessoais. A conversa, praticamente, fluía apenas quando se encontravam conhecidos. A leitura nestes veículos parece ter surgido mais como uma forma de superar o desconforto da situação de estar frente a frente com desconhecidos do que uma forma de passar o tempo. George Simmel, no começo do século XX, considerou que as consequências da introdução de novas tecnologias de comunicação e transporte foram sentidas diretamente no surgimento de novas formas de relacionamento. Segundo Simmel, “as relações recíprocas dos seres humanos nas cidades se distinguem por uma notória preponderância da atividade visual sobre a auditiva. Suas causas principais são os meios públicos de transporte. Antes do desenvolvimento dos ônibus, dos trens, dos bondes do século XIX, as pessoas não

conheciam a situação de terem de se olhar reciprocamente por minutos, ou mesmo por horas a fio, sem dirigir a palavra umas às outras”.³⁹⁹

O triunfo da regularidade mecânica sobre a irregularidade do terreno trouxe diversas conseqüências, dentre estas a alienação da natureza, na medida em que o viajante perdeu o contato direto com o ambiente externo. Esta relação é ainda mais exacerbada na passagem por túneis e viadutos capazes de proporcionar, de um lado, a sensação de imersão dentro de uma montanha e, de outro, pontos de vista inéditos e assustadores. Na Figura 127, temos um exemplo de um destes pontos de vista. Na gravura do *Illustrated London News*, vemos a rainha Vitória debruçada para fora da janela do trem que atravessa a ponte Tay, observando o rio embaixo. A sua acompanhante parece mais temerosa e procura um modo de observar a paisagem sem expor-se para fora do trem. No mesmo ano da publicação desta gravura, a ponte Tay ruiu durante a travessia de um trem, resultando em 75 mortes.

As Figura 128 e Figura 129 ilustram um tipo de viaduto construído em meados do século XIX. De uma maneira geral sua estrutura era feita com madeira, o que fazia com que a construção fosse barata, porém frágil e de vida curta. O viaduto de Slade (Figura 129) foi construído em 1849 e reformado em 1893, quando ganhou estrutura de pedra e tijolo. Os detalhes decorativos presentes nos arcos apontam para uma preocupação com o ornamento em um contexto onde funcionalidade e precisão são essenciais. Além disso, as enormes construções que permitem a passagem do trem parecem rasgar as paisagens, abrindo espaço para a passagem do progresso. No entanto, o mais significativo é imaginar a sensação de encontrar-se em movimento, a 31 metros de altura, sobre uma paisagem ampla e aberta, em outras palavras, sem o limite visual proporcionado pelas margens da estrada: suas árvores e casas. Neste contexto, estas ilustrações valorizam a grandeza e a precisão do espaço percorrido pela máquina.

³⁹⁹ BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas III. Charles Baudelaire...* p. 36.



Figura 127. Rainha Victoria viajando sobre a ponte Tay, Dundee. *The Illustrated London News*, 5 de julho de 1879.

<<http://www.ilnpictures.co.uk>>
(17/09/07)

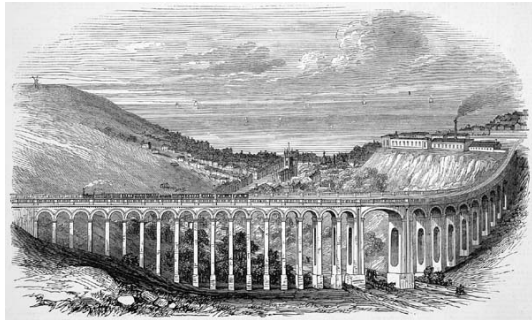


Figura 128. Viaduto Brighton sobre a rodovia Preston. *The Illustrated London News*, 13 de junho de 1846. The Illustrated London News Picture Library. <<http://www.ilnpictures.co.uk>>
(17/09/07)



Figura 129. Viaduto Blatchford em Slade, Devon, meados do século XIX. Litografia colorida manualmente. Science Museum/Science & Society Picture Library. <<http://www.ingenious.org.uk>> (17/09/07)

Abordamos anteriormente como o desenvolvimento da ferrovia mostrou-se fundamental para o surgimento do que pode ser considerado como a segunda revolução industrial. Ao mesmo tempo em que as estradas de ferro podem ser explicadas como uma resposta à industrialização e à urbanização, elas também atuaram como estímulo para o crescimento das duas últimas. Até o início efetivo das linhas ferroviárias, a produção e o consumo de bens permaneciam integrados em um quadro regional, constituindo parte da identidade local. Com o transporte moderno, o lugar da produção é separado do espaço de consumo. Neste momento,

de acordo com Marx, o produto se transforma em mercadoria.⁴⁰⁰ Wolfgang Schivelbusch relaciona a observação de Marx com o conceito de “perda da aura”, desenvolvido por Walter Benjamin. Para Benjamin, a aura é uma presença “singular, composta de elementos espaciais e temporais: a aparição única de uma coisa distante, por mais perto que ela esteja”⁴⁰¹ e este valor genuíno seria destruído pela reprodução. Segundo Schivelbusch, a ferrovia – e depois as rodovias – participam de um movimento semelhante de destruição da aura na medida em que favorecem que regiões outrora inexploradas se abram para o turismo. “Quando a distância espacial não é mais experimentada, as diferenças entre o original e a reprodução diminuem”.⁴⁰² Embora a associação apresentada por Schivelbusch possa ser questionada, ela assinala o surgimento do turismo industrial como mais uma consequência das ferrovias. Nos dois cartazes do ano de 1889, aqui reproduzidos, (Figura 130; Figura 131) vemos exemplos de como o distante era trazido para o alcance do olhar do turista: “o mar do Canal da Mancha, via trem rápido, em apenas três horas e meia”, “trem expresso quatro vezes ao dia”. Ambos os cartazes trazem imagens das paisagens importantes de cada local.



Figura 130. Estrada de ferro du Nord. Boulogne sobre o mar. Temporada de 1889.
<<http://gallica.bnf.fr/>> (25/09/07)



Figura 131. Estrada de ferro du Nord. Le Tréport-Mers. Temporada de 1889.
<<http://gallica.bnf.fr/>> (25/09/07)

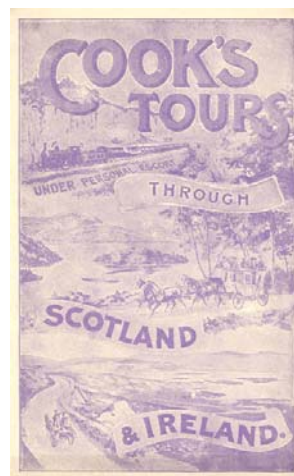


Figura 132. 'Cook's Tours' pela Escócia e Irlanda. Capa de folheto publicitário, sem data. Thomas Cook Archive/The ILN Picture Library. <<http://www.ilnpictures.co.uk/>> (17/09/07)

⁴⁰⁰ MARX, Karl. *Grundrisse*. Apud SCHIVELBUSCH, W. *The Railway Journey: the Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Berkeley: University of California Press, 1986. p. 40.

⁴⁰¹ BENJAMIN, Walter. *A obra de arte na era ...* p. 170.

⁴⁰² SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 42.

Neste contexto surge o turismo em grande escala desvinculado da experiência única e romântica das viagens. O crítico francês Jean Cassou discute o deslocamento do sentido de “viagem” para “turismo” ocorrido a partir do final do século XIX, quando o desenvolvimento do sistema de transportes e das agências de viagem possibilitou ao grande público viajar.⁴⁰³ As viagens de ricos e aventureiros aparentemente surgiram a partir do século XVIII com o intuito de conhecer monumentos históricos ou entrar em contato com os costumes de outros povos e nações. Muitas obras do romantismo francês têm origem na experiência de viajantes que partiram em busca de amor, aventura, exotismo ou tudo isso ao mesmo tempo. Para Cassou, a agência de viagens desnaturalizou a experiência da viagem ao eliminar as possibilidades de novas descobertas.

Na Figura 132 vemos um cartaz do primeiro agente de viagens do mundo, Thomas Cook. Embora sem data, o cartaz indica os primeiros roteiros criados pela agência na década de 1840. Cook, ao constatar as dificuldades trazidas pela ausência de integração entre as vias férreas, alugou um trem para um determinado evento, vendendo diretamente. Deste modo, teve início o turismo da era industrial. O turismo de massa oferecia ao cidadão urbano um cardápio de aventuras e novas experiências. Mas, ao mesmo tempo em que fazia uso de um passeio padronizado, o usuário também buscava uma experiência única, o que podia tornar problemática uma visita às “novíssimas descobertas de Pompéia” e a aquisição de “autênticos *souvenirs*”. Os espaços dignos de serem visitados foram rapidamente mapeados, padronizados e disponibilizados à degustação do olhar moderno em escala industrial. Apesar da padronização dos roteiros e da gradação de interesses do que deve ou não ser visitado, não se pode deixar de considerar como as visitas a outros países e culturas acrescentaram elementos à formação da cultura visual moderna, minimamente pela oferta de novas possibilidades a serem observadas.

Mesmo considerando que uma viagem sempre resulta em “novas vistas”, parece evidente que o turista moderno vive uma experiência mais passiva a partir da era industrial. Na maioria das vezes, viaja de acordo com um roteiro preconcebido pelo agente de viagens e que exclui a possibilidade do erro e da aventura. Ele vive as experiências que lhe são indicadas e observa o que deve ser observado. Neste sentido, sua prática encontra-se distanciada do perambular do

⁴⁰³ CASSOU, Jean. Du Voyage au tourisme. *Communications*, 10(1967):25-34. apud KERN, S. op. cit., p. 352.

flâneur e de sua observação anônima. No entanto, diversos autores consideram a semelhança entre o *flâneur* e o turista. Para Hall, o turista seria a contrapartida do *flâneur* na modernidade tardia⁴⁰⁴. Segundo Urry, o *flâneur* foi um precursor do turista do século XX e, particularmente, de sua atividade emblemática: a tomada de fotografias⁴⁰⁵. Antes dele, Susan Sontag, reconhecia a fotografia como “uma extensão do olho do *flâneur* de classe média”.⁴⁰⁶ O fotógrafo seria uma versão armada do caminhante solitário que faz o reconhecimento do inferno urbano, observando o mundo “pitoresco”. Apesar destas aproximações, a autora finaliza com uma frase que acaba por apartar definitivamente o *flâneur* do turista de massa:

O *flâneur* não se sente atraído pelas realidades oficiais da cidade, mas por suas esquinas escuras e remendadas, por seus habitantes esquecidos – pela realidade não-oficial que está por detrás da fachada da vida burguesa e que o fotógrafo “apreende”, tal como o detetive captura o criminoso.⁴⁰⁷

Neste contexto, a aproximação entre o modo de olhar do *flâneur* e o do turista só parece fazer sentido quando deixamos de considerar o turismo de massa e suas limitações de tempo em visitas pré-estabelecidas pelos agentes de viagem. Por outro lado, o olho aberto ao “pitoresco” segue sendo um resquício da experiência do *flâneur* na prática de qualquer turista, mesmo dos que respeitam o roteiro do “que deve ser observado”.

Alguns posicionamentos ambivalentes aparecem em relação aos primeiros tempos do transporte ferroviário. De um lado, admirava-se a facilidade, suavidade e segurança de um meio que sugeria a sensação de “estar voando”. Ao mesmo tempo, a ferrovia carregava o medo da violência e da destruição potencial. A possibilidade de acidentes e a impossibilidade de interferência no controle do veículo colaboravam com esta ansiedade. Segundo Schivelbusch, é possível estabelecer uma relação entre o grau de eficiência e desenvolvimento de uma tecnologia e sua capacidade de catástrofe e destruição em caso de colapso. Haveria uma relação direta entre a capacidade da tecnologia controlar a natureza e a gravidade dos acidentes.⁴⁰⁸ O autor justifica esta observação apontando para o fato de que na Enciclopédia de Diderot, a palavra “acidente” encontrava-se

⁴⁰⁴ HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1992. p. 33.

⁴⁰⁵ URRY, John. *The tourist gaze*. London: Sage Publications, 2002. p. 127.

⁴⁰⁶ SONTAG, Susan. *Ensaio sobre a fotografia*. Rio de Janeiro, Ed. Arbor, 1981. p. 55.

⁴⁰⁷ Ibid. p. 56.

⁴⁰⁸ SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 131.

relacionada a conceitos gramaticais e filosóficos. As catástrofes da sociedade pré-industriais eram predominantemente relacionadas a desastres naturais, ou seja, ligadas a fatos exteriores à sociedade. Com o desenvolvimento da industrialização, as catástrofes começaram a vir de dentro da sociedade. A destruição produzida pelo aparato tecnológico é parte do seu poder e leva à destruição o próprio veículo no caso de um acidente. A quebra do eixo de uma carruagem no século XVIII interrompia e atrasava uma viagem enquanto a quebra de eixo de uma locomotiva que em 1842 viajava de Paris para Versalhes produziu a primeira catástrofe das ferrovias, espalhando pânico pela Europa. Dois anos após este acidente, o artigo “acidentes” na *Encyclopédie des chemins de fer et des machines à vapeur* tinha nove páginas.⁴⁰⁹

O fato é que a segurança do transporte ferroviário era bastante precária nos primeiros tempos e acidentes aconteciam freqüentemente por colisões entre veículos, com objetos sobre os trilhos, descarrilamentos ou rompimento de pontes. Gravuras detalhadas de acidentes envolvendo trens passaram a ilustrar as publicações da época. A Figura 133 mostra uma colisão. Segundo a legenda em *The Illustrated London News*, o condutor do trem de passageiros tentou, em vão, alertar o outro trem com a luz vermelha. Na Figura 134, o peso do próprio trem fez ceder a viga mestra. Aos poucos, a segurança ferroviária passou a ser uma preocupação.

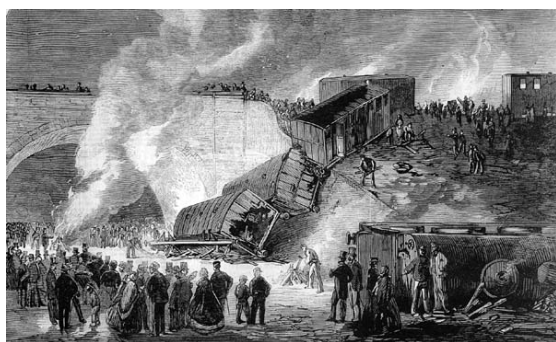


Figura 133. Acidente de trem em Kentish Town, na junção da linha Hampstead. *The Illustrated London News*, 7 de setembro de 1861. ILN Picture Library. <<http://www.ilnpictures.co.uk/>> (17/09/07)

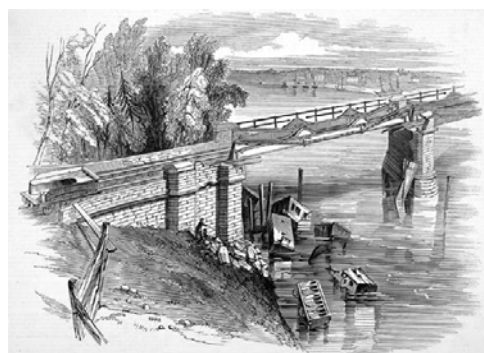


Figura 134. Acidente de trem na Ferrovia Chester, com estragos na ponte Dee. *The Illustrated London News*, 12 de junho de 1847. ILN Picture Library. <<http://www.ilnpictures.co.uk/>> (17/09/07)

⁴⁰⁹ SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 131.

A Figura 60 publicada em 1880 em *The Illustrated London News* mostra uma plataforma de trem do subúrbio. Segundo a legenda, quinhentos londrinos acotovelavam-se para entrar nos vagões de segunda e terceira classe, aproveitando os feriados bancários para uma excursão. Os cartazes no muro da estação apresentam um bom sumário do que se anunciava à época: chás, remédios, eventos musicais, passeios e *fait-divers*: “acidentes de todos os tipos”. Outra indústria se desenvolveu em função dos acidentes de trem: a indústria de seguros. O anúncio da Figura 135 apresenta uma mistura de boas vindas ao ano novo e ameaças em relação à possibilidade de acidentes. Apresentando seis fotografias de acidentes com diversos veículos acidentados, pergunta: “Você já esteve envolvido em um acidente? Não? Mas, qualquer dia destes, poderá. Você está protegido para 1912?”.



Figura 135. Anúncio de seguradora.
The Sphere, 6 de janeiro de 1912.
The ILN Picture Library.
<<http://www.ilnpictures.co.uk/>> (17/09/07)

Um aparato tecnológico que se tornou complementar as ferrovias, inclusive atuando diretamente sobre a segurança foi o sistema de telégrafo elétrico. Embora o telégrafo tenha se aperfeiçoado a partir do início do século XIX, foi apenas com o avanço das ferrovias que ele encontrou uma aplicação prática. Ao longo do seu desenvolvimento, as ferrovias muitas vezes eram percebidas como um conjunto

mecânico que incluía não apenas a locomotivas, mas os seus carros e, também, as estradas férreas. Neste contexto, com o fim de evitar acidentes e choques, muitas vezes, uma ou mais pessoas tinham a tarefa de observar à frente a linha do trem para divisar obstáculos no caminho. No trem da Figura 137 vemos alguns homens imediatamente atrás da locomotiva, provavelmente cumprindo esta função. Na mesma figura do trem dos correios, vemos à direita um homem com um sinalizador luminoso. As três luzes na parte da frente indicam tratar-se de um trem expresso. Como se pode perceber a partir da simplicidade deste sistema de sinais, a sinalização ferroviária não se mostrava satisfatória. Os primeiros sistemas óticos e acústicos que foram projetados para este fim, provavam-se pouco efetivos no escuro, na neblina, em condições de ruído excessivo e, ainda, na passagem por túneis.⁴¹⁰ Foi justamente nas passagens por túneis que o telegrafo apresentou a sua primeira aplicação prática. O sistema, primeiramente constituído para túneis e depois expandido ao longo de toda a linha, consistia na divisão da linha em “blocos”, cada um deles atendido por um transmissor telegráfico. Este transmissor sinalizava para o bloco seguinte quando a linha encontrava-se liberada. Deste modo, o condutor e seus auxiliares deixaram de ser responsáveis pela avaliação da linha, que passou a ser sinalizada por um centro telegráfico distante.

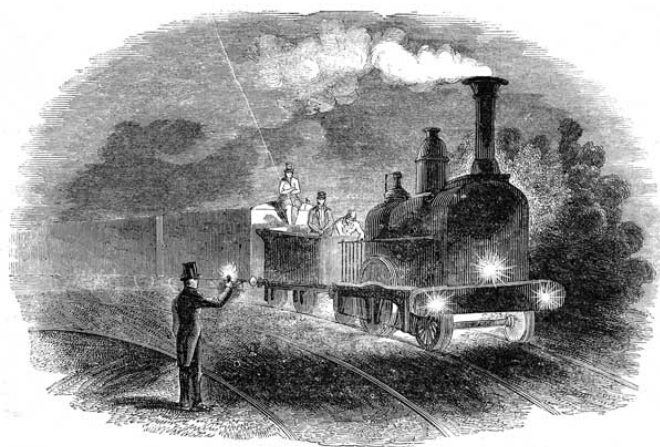


Figura 137. Trem dos correios indo de Folkestone para Londres. *The Illustrated London News*, 1844. The ILN Picture Library.

<http://www.ilnpictures.co.uk/> (17/09/07)

Não nos interessa o aspecto funcional da aplicação do telégrafo às ferrovias, mas o seu efeito sobre a visualidade. Explicando melhor: com a instituição deste sistema de sinais, os postes telegráficos passaram a acompanhar as ferrovias. Os

⁴¹⁰ SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 30.

postes e fios do telégrafo integraram-se como parte do conjunto mecânico das ferrovias, ocupando um campo à frente da paisagem descortinada pela janela do trem, mediando esta visão. A “passagem” acelerada dos postes pela janela do trem passou a criar um ritmo visual, através do qual era possível supor a velocidade empreendida pelo equipamento.

3.3.2. Vista e visão panorâmicas

Apesar das inúmeras críticas que acompanharam a implementação das ferrovias, não havia unanimidade em relação às mudanças perceptivas resultantes das transformações geradas por este meio de transporte. Nem todos viam as ferrovias como ruína e prejuízo, nem com enfado. O escritor Christian Andersen, por exemplo, afirmou com veemência, em meados do século XIX, uma opinião bastante positiva. Para ele a poesia sucumbia à estreiteza das viagens de diligência. O calor e a poeira incomodavam no verão, enquanto o inverno proporcionava péssimas estradas. O trem era um cavalo mágico que voava como as nuvens em uma tempestade, fazendo o espaço desaparecer.⁴¹¹ Para Andersen, a verdadeira oportunidade de observar a paisagem se encontrava sobre os trilhos. Esta outra interpretação ao mesmo tempo em que nos conduz a uma nova capacidade de observação também apresenta uma nova paisagem criada pela ferrovia. Os objetos modificam-se a partir do apelo da velocidade. O movimento cria novas associações entre objetos que se encontram separados no espaço. Os elementos que foram apontados por alguns com o significado de perda ou detrimento passam a ser assumidos como enriquecedores. A velocidade é transformada em estímulo para a nova percepção e dá nova vida à antiga paisagem.

Neste contexto, Wolfgang Schivelbusch apresenta um excelente apanhado de depoimentos e textos de autores contemporâneos através dos quais é possível constatar as respostas à experiência visual trazida pelo movimento das ferrovias no século XIX. Um viajante americano, por exemplo, escreveu em 1853 que as

⁴¹¹ *Railway Readings*. Oxford: J. Vincent, 1848. p. 8.

belezas da Inglaterra nunca apareceram tão charmosas do que quando se precipitam sobre uma locomotiva a 40 milhas por hora.⁴¹²

Nada pelo caminho requer uma observação atenta, e apesar dos objetos mais próximos parecerem rasgar-se em descontrole, os campos distantes e suas árvores dispersas não parecem determinados a iludir a observação; eles permanecem o tempo necessário sob o olhar para [que possam] deixar uma impressão eterna. Tudo é tão tranquilo, tão fresco, tão pleno e destituído de objetos proeminentes capazes de aprisionar o olho ou distrair a atenção do charme do todo, que me faz amar o sonho de navegar no ar, rapidamente, como se estivesse montado em um tornado.⁴¹³

Um certo Benjamin Gastineau, cujos ensaios publicados em diversos jornais foram reunidos no ano de 1861 em um livro chamado *La Vie en chemin de fer*⁴¹⁴, considera que o movimento do trem através da paisagem transfigura-se no movimento da própria paisagem. A ferrovia coreografa a paisagem. “Antes da criação das estradas de ferro, a natureza não criava mais; era uma Bela Adormecida no bosque...; até os céus pareciam imutáveis. A estrada de ferro animou tudo...”.⁴¹⁵ O movimento do trem encolhe o espaço e, deste modo, exhibe uma sucessão de objetos e elementos cênicos que originalmente pertenciam a diversos domínios espaciais. O viajante que observa o mundo a partir da janela do trem adquire uma nova habilidade que Gastineau chama de “filosofia sintética do relance” (*la philosophie synthétique du coup d’oeil*) e que consiste em perceber elementos descontínuos indiscriminadamente à medida que estes se sucedem sob a janela. Embora Gastineau não utilize a palavra “panorama”, o cenário que ele descreve corresponde a esta forma de visualização: a partir da mudança contínua de ponto de vista vêm-se, em rápida sucessão, cenas diversas - alegres ou tristes, burlescas ou brilhantes, de vida ou de morte. Todas as imagens desaparecem tão logo sejam vistas.

Em outro texto contemporâneo de 1865, Jules Clarétie, jornalista e publicitário parisiense, utiliza o termo panorama para caracterizar a vista da janela do trem: uma paisagem evanescente, capaz de ser captada em sua totalidade graças à velocidade do movimento. Clarétie escreve que em poucas horas a

⁴¹² WARD, Matthew E. *English Items or, Microcosmic Views of England and Englishmen*. Liverpool, 1830. pp. 47-8 apud SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 60.

⁴¹³ Id.

⁴¹⁴ GASTINEAU, Benjamin. *La Vie en chemin de fer*. Paris, 1861. p. 31. apud SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 60.

⁴¹⁵ Ibid., pp. 37-38. apud BENJAMIN, W. *Passagens...* p. 631 [U 10a,1].

ferrovia pode expor à vista toda a França, desenrolando diante dos nossos olhos “um panorama infinito, uma vasta sucessão de quadros charmosos, de novas surpresas”.⁴¹⁶ De uma paisagem podemos ver uma vista geral: “não pergunte sobre os detalhes, mas por um todo vivo. Depois de termos nos encantado com suas habilidades pictóricas, ele [o trem] repentinamente pára e, simplesmente, deixa-nos descer aonde queremos chegar”.⁴¹⁷

Um outro autor, Dolf Sternberger, utiliza o conceito de panorama para descrever a tendência de olhar os elementos individuais e descontínuos de forma indiscriminada, um modo de percepção ocidental, predominantemente européia, surgida no século XIX. “A paisagem profundamente transformada do século XIX permanece visível até hoje, pelo menos em seus rastros. Ela foi formada pela estrada de ferro”.⁴¹⁸ Para Sternberger, a vista das janelas da Europa haviam perdido sua profundidade e os objetos transfiguraram-se em meras partículas de um único mundo panorâmico que nos envolve como uma superfície pintada⁴¹⁹. Esta visão do autor é creditada às ferrovias que “transformam o mundo de terras e mares em um panorama que pode ser experienciado”.⁴²⁰

Em nosso ponto de vista, a visão panorâmica não destrói de maneira alguma a experiência da tridimensionalidade. A crença nesta idéia baseia-se no fato de que as figuras que se encontram em primeiro plano, mais próximas da janela, são vistas borradas, nubladas. Embora não se possa negar este fato, há um outro fator que garante a tridimensionalidade. Trata-se da velocidade. Uma paisagem é constituída por muitos planos: árvores dispersas, casas, outros veículos, pessoas espalhadas por diversos pontos da paisagem. O movimento do trem faz com que estes diversos pontos do plano pareçam se modificar a cada momento. Deste modo, uma grande árvore que parecia ocultar uma casa, em determinado momento aparece reduzida de tamanho como a figura de um escorço, enquanto a casa avança para mostrar-se.

Neste contexto, não se trata de uma paisagem apreendida como se projetada sobre um plano bidimensional o que garante a idéia da visão panorâmica, mas a separação entre o espaço de percepção e o espaço dos objetos percebidos. Na

⁴¹⁶ CLARÉTIE, Jules. *Vouages d'un parisien*. Paris, 1865. p. 4. apud SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 61.

⁴¹⁷ Id.

⁴¹⁸ STERNBERGER, Dolf. *Panorama, oder Ansichten vom 19. Jahrhundert*, 3rd. ed. Hamburgo, 1938. pp. 34-35. apud BENJAMIN, Walter. *Passagens...* p. 520. [N 12a,2].

⁴¹⁹ Ibid., p. 50. apud SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 62-63.

percepção “tradicional” os espaços são compartilhados, não há separação entre eles. Na percepção “moderna”, “o viajante de trem vê os objetos e a paisagens através do aparato que o movimenta mundo afora. O veículo e o movimento criado por ele integram-se à sua percepção visual”.⁴²¹ A mobilidade da visão, que para os sentidos tradicionais de alguém como Ruskin, era vista como um agente de dissolução da realidade – torna-se pré-requisito dentro da “normalidade” da visão panorâmica. “A visão não mais experiência o movimento fluido dos objetos. A fluidez tornou-se parte da nova realidade visual”.⁴²²

A visão panorâmica, oferecida pelas janelas dos trens, já havia sido oferecida como uma ilusão nas décadas anteriores pelos panoramas e dioramas. Schivelbusch associa a vivência real nas estradas de ferro à experiência “virtual” nos panoramas e credita o desaparecimento da moda dos dioramas (por volta de 1840) ao surgimento das ferrovias⁴²³. Em nossa opinião, esta simultaneidade não é o bastante para configurar a decadência da experiência panorâmica dissociada da vivência real. Considere-se a este propósito, a fase final dos panoramas, na virada do século XIX para o XX, em um momento em que a visão panorâmica já podia ser considerada completamente naturalizada.

3.3.3. Panoramas e espetáculos visuais

Os panoramas e sua instituição como espetáculo contribuíram fundamentalmente para o desenvolvimento de novas características do olhar, avançando sobre a fronteira da representação ilusionística e antecipando em um século o debate em relação ao valor artístico da fotografia e, posteriormente, do cinema, vídeo e da mídia eletrônica.⁴²⁴ A palavra “panorama” tem origem na língua grega e significa “tudo ver”. O neologismo surgido em uma matéria do *The Times*, no ano de 1792, anunciava um novo espetáculo: uma pintura circular e absolutamente realista colocada sobre a parede de uma rotunda construída especialmente para este fim. O público, após subir uma escada no interior do

⁴²⁰ Id. Ibid., p. 62.

⁴²¹ SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 64.

⁴²² Id.

⁴²³ As linhas de Paris para Orléans e Rouen passaram a operar a partir de 1843. SCHIVELBUSCH, W. op. cit., p. 62.

panorama, atingia uma plataforma de onde se podia observar a representação, guardando uma distância que garantia a ilusão (Figura 138). A luz natural emanava do teto da construção e era suavizada por véus ou por um telhado, de modo a encobrir as bordas da pintura. As representações às vezes seguiam temas militares (batalhas) ou podiam retratar a própria cidade e, ainda, cidades distantes ou exóticas. As grandes dimensões e a necessidade de compensar o grande formato e a circularidade da tela encontravam-se entre as grandes dificuldades do meio. O trabalho de construção de um panorama era organizado como uma linha de montagem, onde especialistas assumiam partes específicas da pintura como o céu, paisagem de fundo, os figurinos e as armas.



Figura 138. Plataforma de observação do panorama com espectadores e detalhe da vista panorâmica de Constantinopla, por Jules-Arsène Garnier em exibição em Copenhagen. c. 1882. Gravura em madeira, C. V. Nielsen. Museu da Cidade, Copenhagen. In: COMMENT, Bernard. *The Panorama*. London: Reaktion Books, 1999. p. 6.

No panorama, marcando a transição da representação para a ilusão⁴²⁵, tudo era arranjado de modo a criar um jogo óptico e uma atmosfera ilusionista. A imagem não procurava simplesmente apresentar a natureza de forma idealizada, mas buscava substituir a realidade ao proporcionar uma experiência pessoal.

O panorama era um empreendimento de custos elevados. De modo a ampliar os lucros muitas vezes uma tela, após ter sido exposta em Londres por

⁴²⁴ MILLER, Angela. *The Panorama, the Cinema, and the Emergence of the Spectacular*. *Wide Angle*. Summer, 1996. p. 43.

⁴²⁵ COMMENT, Bernard. *The Panorama*. London: Reaktion Books, 1999. p. 19.

alguns anos, era vendida para outras rotundas em outras cidades inglesas, na Alemanha, França ou Holanda. Não poucas vezes, pintava-se o novo tema sobre a antiga tela. Até desaparecer em 1861, o Panorama de Londres punha em exposição uma ou duas novas mostras a cada ano, tendo exibido não menos de que 126 obras.⁴²⁶

Os panoramas fizeram um grande sucesso em dois períodos distintos. O primeiro período durou de sua invenção, na virada dos séculos, até 1820 e contou com uma audiência estimada entre trinta mil e cinqüenta mil visitantes por ano. A partir da década de 1820 o número de visitantes diminuiu para 15 mil por ano.⁴²⁷ Embora não tenhamos dados que corroborem a nossa hipótese, verificamos que este período corresponda à invenção dos aparelhos de visualização, de uso individual, que mereceram um estudo detalhado de Crary em relação às modificações ocorridas na visualidade.⁴²⁸ Ao longo da segunda geração de panoramas, no último quarto do século XIX, a média de espectadores aumentou substancialmente, para noventa mil espectadores entre os anos de 1860 e 1865, alcançando duzentos mil entre 1872 e 1885.⁴²⁹ Este número, que pode nos parecer excessivo, contém uma estimativa que inclui não apenas os países da Europa, mas de outras partes do mundo. Os panoramas também fizeram sucesso em diversos outros países, como o Brasil e os Estados Unidos, onde versões itinerantes percorriam várias cidades. A sua decadência sofreu influência não apenas das viagens, mas também das revistas e da ampla gama de publicações e espetáculos. O cinema realizou o golpe final.

Os panoramas e suas diversas variantes surgidas ao longo do século XIX parecem resumir uma necessidade de expansão da visualidade nos sentidos físico, geográfico e histórico⁴³⁰. Como narra Benjamin:

Havia panoramas, dioramas, cosmoramas, diafanoramas, navalaromas, pleoramas, (*pleo*, “eu navego”, “passeios náuticos”), o fantoscópio, fantasma-parastacias, experiências fantasmagóricas e fantasmaparastáticas, viagens pitorescas pelo quarto, georamas; vistas pitorescas, cineoramas, fanoramas, estereoramas,

⁴²⁶ Ibid., p. 25.

⁴²⁷ Ibid., p. 115.

⁴²⁸ CRARY, Jonathan. *Techniques of the observer: on vision and modernity in the nineteenth century*. Massachusetts: The MIT Press, 1992.

⁴²⁹ COMMENT, B. op. cit., p. 115.

⁴³⁰ MILLER, A. op. cit., p. 36.

cicloramas, um panorama dramático. “Em nossa época, tão rica em pano-, cosmo-, neo-, mirio-, kigo- e dioramas.”⁴³¹

Havia ainda uma outra variante, o *Kaiserpanorama*, que surgiu em Breslau em 1880 e chegou a Berlin em 1883. Seu inventor chegou a estabelecer uma rede com algo em torno de 250 pontos através da Alemanha. O *Kaiserpanorama* não era de fato um panorama, mas um carrossel de estereoscópios que retratavam paisagens e cidades. Os cinquenta espectadores postavam-se sentados em volta do aparato e cada vez que o carrossel girava tinham a oportunidade de observar uma diferente localidade. Fotógrafos eram contratados para viajar e produzir imagens para alimentar as duas diferentes seções a cada semana. Aproximadamente 125.000 imagens estereoscópicas foram produzidas para este espetáculo. Walter Benjamin em seu texto *Infância em Berlin*, comenta o seu contato com o *Kaiserpanorama* e o efeito incômodo da campainha que soava antes de cada mudança de imagem.⁴³²

O principal rival do panorama era o diorama, surgido em 1822. Consistia em uma tela plana ou ligeiramente curva que de acordo com as mudanças na iluminação apresentavam a mesma paisagem de dia e à noite. O efeito dependia da transparência da tela e da variação de iluminação – se pela frente ou por trás. As apresentações duravam aproximadamente quinze minutos em salas que acomodavam até 350 espectadores. Apesar de concorrer com o panorama, sua origem pode ser encontrada nas *fantasmagorias* ou na lanterna mágica, “que não conhecia a perspectiva, mas com a qual a magia da luz se insinuava de modo bem diferente nas habitações ainda pouco iluminadas”.⁴³³ A aproximação do diorama com a mágica e o encantamento é evidenciada no *Salão de 1859* onde Baudelaire, após apontar os efeitos maléficos da fotografia, escreve:

Gostaria de ser levado de novo para os dioramas cuja magia brutal e imensa sabe me impor uma útil ilusão. Prefiro contemplar alguns cenários teatrais onde encontro, expressos com arte e concentrados de forma trágica, meus sonhos mais caros. Essas coisas, porque falsas, estão infinitamente mais próximas da verdade, enquanto a maioria de nossos paisagistas são mentirosos justamente porque negligenciam mentir.⁴³⁴

⁴³¹ M. G. Saphir no *Berniler Courier*, 4 mar. 1829, cit. em Erich Stenger, *Daguerres Diorama in Berlin*, Berlim, 1925, p. 73. BENJAMIN, Walter. *Panorama. Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG, São Paulo: Imprensa Oficial, 2006. p. 569. [Q 1,1].

⁴³² BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas II. Rua de Mão Única*. São Paulo: Brasiliense, 2000. p. 76.

⁴³³ BENJAMIN, Walter. *Panorama. Passagens...* p. 572. [Q 2,3].

⁴³⁴ BAUDELAIRE, Charles. *Salão de 1859. Poesia e prosa: volume único*. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1995. p. 840.

Enquanto o diorama apresentava afinidade com a mágica, o panorama buscava ampliar a experiência a partir da crescente importância dada à percepção visual no período. Neste contexto, os panoramas em movimento com suas simulações de viagens por rios ou estradas foram muito atuantes. Nos espetáculos de panoramas em movimento os espectadores eram colocados em barcos ou carruagens com pouca iluminação ladeadas por telas que eram movidas vagarosamente. Alguns panoramas em movimento bastante sofisticados foram apresentados na Exposição de 1900, apesar de, neste período, o espetáculo já se encontrar em seus últimos estertores. Dentre estes, o *Panorama Ferroviário Trans-Siberiano*, que simulava a viagem de trem entre Moscou e Beijing, onde os passageiros eram instalados em três carros luxuosos dos quais podiam vislumbrar as paisagens através da janela. Um sistema mecânico permitia que quatro camadas sucessivas de paisagens se movessem em velocidades diferentes. O *Mareorama* combinava a simulação de movimento com a genuína configuração circular dos panoramas. Até 700 pessoas eram colocadas em uma enorme plataforma que se fazia passar pelo deque de um transatlântico. As gigantescas telas simulavam o movimento do navio. O vento passando por uma camada de algas marinhas sugeria a brisa e o cheiro do mar. Era um show imersivo, uma obra de arte total, sinestésica.

O apelo dos panoramas encontrava-se, sobretudo, no seu aspecto de substituição da realidade, onde os espectadores poderiam vivenciar a experiência do estrangeiro e do exótico sem os inconvenientes da viagem.⁴³⁵ A natureza espetacular do novo meio oferecia a um público em formação, experiências normalmente fora do seu alcance, mas de forma editada e domesticada. O espaço real (da rotunda) era transformado em um outro espaço, onde os traços da realidade eram ocultados. Arquitetura e pintura atuavam juntas para articular a experiência. O continuum espaço-temporal dos panoramas rompeu a doutrina *Ut Pictura Poesis* que segregava em diferentes dimensões as artes irmãs, pintura e poesia. Com os panoramas, as distinções entre tempo e espaço, visual e verbal, foram destituídas das artes. Apesar disso, o status artístico desta representação foi muito contestado como sucedeu posteriormente com a fotografia, o cinema e a

⁴³⁵ MILLER, A. op. cit., p. 41.

mídia eletrônica. Como entretenimento popular, o panorama ofereceu um amplo acesso à informações visuais, mas, ao contrário de outras formas de arte, ele não requeria nenhum conhecimento especializado anterior, assim como nenhuma expertise estética. Justamente pela oferta de ilusão pictórica, além da total aproximação com a natureza, o panorama era desprestigiado como arte. “A arte encanta porque relembra, não porque engana”.⁴³⁶ Neste contexto, a imitação da realidade constituiu a base do prazer popular da classe média do século XIX – um prazer alicerçado na experiência dos sentidos.⁴³⁷

J. A. Eberhardt em suas críticas aos panoramas, escritas em 1807, descreve o terror, a vertigem e a náusea que os espectadores poderiam padecer:

Nem o conhecimento da proximidade com o ponto de vista, nem a luz do sol, nem o contraste com a vizinhança imediata são capazes de me resgatar deste sonho terrível, do qual tenho que me forçar contra minha inclinação. Deste modo, alguém pode por um fim à ilusão no momento em que ela se torna desagradável; mas a técnica não se encontra ao alcance de todos os espectadores do panorama.⁴³⁸

Bernard Comment em *The Panorama*, além de considerar a ética deste tipo de representação, analisa nesta passagem a distinção entre representação e ilusão.⁴³⁹ Em nosso ponto de vista, ela aponta para uma pulsão escópica que em nossos dias é mais evidente na dificuldade de afastar o olhar das telas de TV encontradas em locais públicos. Do mesmo modo, a resistência a este tipo de impulso, requer um autodomínio que talvez não se encontre ao alcance de todos. Neste sentido, é importante destacar a força com que algumas tecnologias são capazes de se infiltrar sobre o olhar.

3.3.4. O tempo padronizado

A compressão tempo-espço resultante da aceleração produzida pelas novas tecnologias de transporte e comunicação produziram uma modificação concreta na forma como o tempo é compreendido e utilizado de maneira coletiva. Embora o relógio mecânico já existisse desde o século XIII e o relógio de pêndulo desde o

⁴³⁶ In: RHODE, Eric. *A History of the Cinema: From its origins to 1970*. New York: Hill and Wang, 1976. p.

8. apud MILLER, A. op. cit., p. 44.

⁴³⁷ MILLER, A. op. cit., p. 44.

⁴³⁸ EBERHARDT, J. A., *Handbuch des Aesthetik*, 1807. apud COMMENT, B. op. cit., p. 97.

⁴³⁹ COMMENT, B. op. cit., p. 97.

XVII, foi apenas no século XIX que eles passaram a ser produzidos em massa e com peças intercambiáveis.⁴⁴⁰ A utilização cada vez mais utilitária do mecanismo, mais do que uma necessidade da época evidencia a crescente importância de um tempo objetivo e impessoal sobrepondo-se ao tempo pessoal e subjetivo do indivíduo. O historiador alemão Karl Lamprecht observou nas últimas décadas do século XIX um crescente aumento na produção e importação de relógios de bolso (ele estima 12 milhões de relógios importados para uma população alemã de aproximadamente 52 milhões). Ao mesmo tempo, as pessoas passaram a prestar maior atenção aos pequenos intervalos de tempo.⁴⁴¹ A crescente utilização de relógios é ao mesmo tempo causa e consequência do aumento do senso de urgência, de um maior desejo de velocidade através de uma maior compreensão da pontualidade. Já em 1900, Simmel afirmava que “pontualidade, calculabilidade, exatidão são introduzida à força na vida pela complexidade e extensão da existência metropolitana e não estão apenas muito intimamente ligadas à sua economia do dinheiro e caráter intelectualístico”.⁴⁴²

A idéia de um tempo heterogêneo pertence ao terreno das subjetividades, aos romancistas, psicólogos e outros estudiosos interessados em examinar as diferentes formas que os indivíduos se relacionam com o tempo. Em *O retrato de Dorian Gray*, Oscar Wilde aponta para um tempo que passa, ou melhor, que não passa para o protagonista, enquanto o seu retrato, escondido no sótão, vai registrando as mudanças que deveriam estar no corpo e no rosto de Dorian. Para Proust foi um pequeno bolo “curto e rechonchudo”, uma *madaleine*, que o fez viajar no tempo em um processo que o autor passou a chamar de *memória involuntária*, levando-o a concluir que o passado encontrar-se-ia “em um objeto material qualquer, fora do âmbito da inteligência e de seu campo de ação”. Em qual objeto, isso não se sabe, e é mesmo uma “questão de sorte se nos deparamos com ele antes de morremos ou se jamais o encontramos”.⁴⁴³

Uma importante consequência direta da influência das ferrovias foi a instituição do *World Standard Time* que representou a implantação de um tempo homogêneo, público e unificado. Em outras palavras, a transformação do tempo

⁴⁴⁰ LOWE, D., op. cit., p. 35.

⁴⁴¹ KERN, S. op. cit., p. 110-111.

⁴⁴² SIMMEL, G. op. cit., p. 15.

⁴⁴³ PROUST, Marcel. Em busca do tempo perdido. Vol. I: *No caminho de Swann*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1992. p. 55-56. A tradução reproduzida aqui é a de BENJAMIN, *ibid.*, p. 106.

em uma categoria social.⁴⁴⁴ Ao mesmo tempo, a instituição de um tempo unificado tem como consequência a perda da identidade temporal regional. Com um tráfico regional lento, as diferenças temporais não tinham importância alguma. Em 1840, as diversas companhias ferroviárias inglesas fizeram uma primeira tentativa de padronização do tempo, mas não houve um empenho coletivo e a hora era acertada por cada companhia diariamente. Neste quadro, permaneceram as disparidades de horário.

Apesar dos argumentos científicos e militares em prol de um tempo universal, foram as companhias ferroviárias que finalmente o instituíram⁴⁴⁵ e mesmo quando estas decidiram adotar em conjunto o tempo indicado pelo Observatório Real de Greenwich, foi preciso esperar até que este tempo fosse amplamente incorporado. Até 1879, um viajante que partisse de Washington com destino a São Francisco com a intenção de acertar o seu relógio em cada lugarejo que passasse, deveria fazê-lo mais de duzentas vezes⁴⁴⁶. Algumas regiões da França apresentavam quatro horários diferentes. Por outro lado, já em 1890 havia máquinas que registravam o horário de entrada e saída dos seus empregados de forma a determinar o tempo trabalhado e o pagamento a receber⁴⁴⁷. Deste modo, a industrialização também foi fundamental para a necessidade de implantação de um tempo coletivo, com precisão de menores segmentos e que dispensasse a referência do mundo natural. Em 1880, o “tempo ferroviário” foi adotado como padrão na Inglaterra, seguido pela Alemanha em 1893. Na Exposição Universal de Paris, realizada em 1889, um dos congressos internacionais realizados discutiu a unificação do tempo.⁴⁴⁸ Neste mesmo ano, os Estados Unidos foram divididos em quatro zonas de tempo ligadas às ferrovias, o que já era uma excelente padronização para quem, trinta anos antes, possuía 80 diferentes horários relacionados às ferrovias. Apenas em 1918, estas zonas passaram a ser compreendidas como faixas de horário seguidas até os nossos dias. A fotografia de 1908 da Figura 139 ilustra o funcionamento do sistema de horário das ferrovias. Cada seção do painel representa uma hora, subdividida em intervalos de

⁴⁴⁴ Um conceito desenvolvido por Durkheim. Ver em KERN, S. op. cit., p. 19.

⁴⁴⁵ KERN, S. op. cit., p. 12.

⁴⁴⁶ KERN, S. op. cit., p. 12.

⁴⁴⁷ Kern descreve um artigo de 1893 na *Scientific American* que descreve esta máquina. KERN, S. op. cit., p. 15.

⁴⁴⁸ SCHROEDER-GUDEHUS, Brigitte et RASMUSSEN, Anne. *Les fastes du progrès. Le guide des Expositions universelles 1851-1992*. Paris: Flammarion, 1992. p. 118.

cinco minutos. A linha horizontal indica a distância entre as estações. Um fio é estendido do ponto de partida até o ponto de chegada de cada trem. O importante é que nenhum destes fios se cruze para que não haja acidentes. A complexidade do processo parece oferecer poucas garantias de sucesso deste intento.

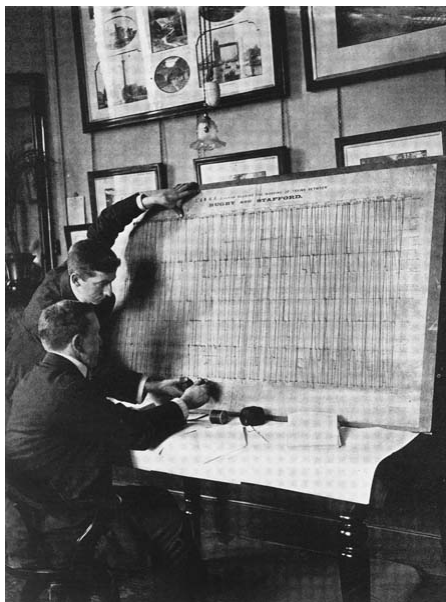


Figura 139. As linhas do sistema de horário das ferrovias. *The Illustrated London News*, 6 de junho de 1908. The ILN Picture Library
<<http://www.ilnpictures.co.uk>> (17/09/07)

Neste segmento do trabalho, apresentamos como as modificações resultantes das novas relações tempo-espço, predominantemente originadas no contexto de influência de novas tecnologias, produziram influências na formulação de um novo modo de observar o mundo e de uma nova cultura visual moderna. Harvey observa, a partir de Bourdieu, “se as experiências espaciais e temporais são veículos primários da codificação e reprodução de relações sociais, uma mudança no modo de representação daquelas quase certamente gera algum tipo de modificação nestas”.⁴⁴⁹ A natureza da mudança gerada pelas experiências espaciais e temporais assumiu grande evidência com o advento da arte moderna no final do século XIX e início do XX. Hall engrandece esta discussão ao lembrar que tempo e espaço constituem as coordenadas básicas de todos os sistemas de *representação*. Apesar de, como assinala o autor, diferentes épocas culturais estabelecerem diferentes formas de combinar estas coordenadas⁴⁵⁰, elas

⁴⁴⁹ HARVEY, D. op. cit., p. 225

⁴⁵⁰ HALL, S. op. cit., p. 70.

encontram-se traduzidas em todos os meios de representação que envolva imagens estáticas ou em movimento.