

Utopia e silêncio: vida pedestre, imagem e emoção em Brasília

Inaê Elias Magno da Silva – Câmara dos Deputados – CAM, Brasília

RESUMO

Este artigo busca compreender como determinadas escolhas feitas pelos planejadores do espaço urbano de Brasília influenciam a vida pedestre na cidade e, em conseqüência, atuam, também, sobre a produção das imagens e dos sentimentos que orientam uma representação social corrente da capital brasileira como uma cidade fria, vazia e solitária. O estudo da experiência pedestre em Brasília e seus reflexos nos campos emocional e representacional aponta a relevância de investigações sobre os resultados imateriais produzidos pela arquitetura e pelo urbanismo racionalista – de base modernista ou não.

Palavras-chave: Brasília. Pedestre. Silêncio social. Emoções. Utopia modernista.

ABSTRACT

This article aims to understand the influence of both some Brasília's urbanistic and architectural structures to the production of its social representation as an empty, cold and lonely city. The analyses focus at two different but related issues: the pedestrian experiences and both the images and feelings produced by dwellers about the city. The study of pedestrian experiences and its reflection on both emotional and representational fields shows the relevance of studies about rationalist's both architecture and urbanism immaterial results.

Keywords: Brasilia. Pedestrian. Social silence. Emotions. Modern utopia.

As reflexões aqui apresentadas constituem fragmento do trabalho intitulado *Brasília, a cidade do silêncio*, tese de doutoramento defendida em 2003 junto ao Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília com o objetivo de apresentar uma explicação sociológica para a representação social de Brasília como uma cidade fria, vazia, solitária, dentre outros atributos. O estudo partiu da premissa de que essa é uma representação presente – e não pretérita – da cidade, mas não se ocupou em quantificar sua prevalência.

A cidade estudada sob o título *Brasília* foi intencionalmente delimitada entre quatro Regiões Administrativas do Distrito Federal¹: Plano Piloto, Lago Norte, Lago Sul e Cruzeiro². As razões para essa delimitação registram-se na própria natureza do problema de pesquisa, bem como na conceituação de espaço utilizada: “Um produto material em relação a outros produtos materiais – inclusive as pessoas – as quais se envolvem em relações sociais [historicamente] determinadas que dão ao espaço uma forma, uma função e um sentido social” (CASTELLS, 1999, p. 500).

Partindo da conceituação de espaço oferecida por Castells (1999), o estudo do qual este texto constitui fragmento delimitou a cidade de Brasília, no corpo do Distrito Federal, com base em três conjuntos de indicadores unificadores do espaço investigado: o tipo de representação social dirigido ao Plano Piloto e às três áreas adjacentes – Lago Norte, Lago Sul e Cruzeiro –, marcado pela presença das imagens de vazio, solidão e frieza; a composição socioeconômica dessas áreas, com notório predomínio dos estratos superiores da pirâmide social local; e a integridade de seu texto urbanístico-arquitetônico harmonizado em torno do projeto modernista de cidade e de sociedade pensado para a nova capital brasileira.

O texto que ora se apresenta constitui estrato modificado do quinto capítulo da tese anteriormente referida e busca compreender como determinadas escolhas feitas pelos planejadores do espaço de Brasília – em particular, a segregação espacial das funções urbanas e a conseqüente extinção do centro; a eliminação da rua-corredor e a segregação das vias de circulação automotiva e pedestre por meio

- 1 O Distrito Federal é constituído por um único município, Brasília, dividido, à época de confecção do presente estudo, em 19 Regiões Administrativas (RAs): Brasília, Ceilândia, Taguatinga, Guará, Cruzeiro, Gama, Núcleo Bandeirante, Paranoá, Planaltina, Samambaia, Santa Maria, São Sebastião, Sobradinho, Recanto das Emas, Lago Sul, Riacho Fundo, Lago Norte, Candangolândia, Brazlândia. Algumas dessas RAs, por possuírem força e atributos de cidade, são chamadas de cidades-satélites, à exceção da RA Brasília, entendida como a cidade central, e das RAs Lago Norte, Lago Sul e Cruzeiro, que dada a contiguidade geográfica com o Plano Piloto são representadas localmente mais como bairros de Brasília que propriamente como cidades em si.
- 2 Algumas das RAs foram desmembradas para fins administrativos, havendo atualmente no Distrito Federal 29 RAs. Para os fins do presente estudo, o desmembramento mais importante ocorreu na RA Cruzeiro, com a criação da RA XXII, formada pelos setores Sudoeste e Octogonal. Para os objetivos expressos no estudo de que é fragmento este artigo, bastaria que fossem investigados os setores Sudoeste e Octogonal e não a totalidade da RA Cruzeiro. A ausência de dados específicos sobre esses dois setores na ocasião, todavia, determinou a inclusão de toda a RA Cruzeiro na delimitação da cidade investigada.

de amplas áreas não edificadas; e a padronização estética das construções – influenciam a vida pedestre na cidade e, em conseqüência, atuam, também, sobre a produção das imagens e das emoções que orientam a representação social estudada.

A categoria *silêncio social*, que adjetiva, no transcorrer do texto, ora a arquitetura, ora a sociedade, ora o conjunto socioespacial que constitui a cidade de Brasília, pretende, por meio de uma metáfora da exclusão social, o silêncio, reunir e resumir os efeitos societários – e seus reflexos nos planos emocional e imaginário – produzidos pela combinação entre as escolhas arquitetônico-urbanísticas e o tipo de estratificação social que constituíram e conformam Brasília como cidade. Esses efeitos *silenciosos* – que são reflexos da morfologia espacial tanto quanto da morfologia social de Brasília –, a estas não se restringem, mas podem ser claramente notados nas quatro seguintes manifestações urbanas presentes na capital federal: insulamento social; segregação espacial das classes subalternas; fragilidade de identidade e identificação socioespacial; e carência de efervescência social.

O Brasil que se mostra em Brasília – e que o presente texto pretende retratar por meio da experiência pedestre – é aquele que o planejamento contemporâneo, em menor escala, tem reproduzido a braços largos nas demais cidades brasileiras sob a fórmula dos bairros novos destinados ao consumo dos estratos superiores da classe média e às elites. Esses bairros, que em geral caracterizam-se por reunir edifícios ou condomínios residenciais luxuosos e cercados, *shopping centers*, áreas de lazer e trabalho, costumam ser entrecortados por amplas vias de circulação de automóveis, caracterizando-se, ademais, pela repetição das paisagens e da natureza artificialmente implantadas. Comparativamente ao que ocorre no centro das cidades ou em bairros tradicionais que também misturam residência, consumo, lazer e trabalho, mas o fazem de modo orgânico, com pouca ou nenhuma ação do planejamento de tipo acadêmico³, a paisagem pedestre, nos “bairros novos” – por efeito da mesma combinatória socioespacial que caracteriza Brasília, qual seja, a de um espaço racionalizado e de uma sociedade segregada das classes populares – tende a ser esvaziada e mormente funcionalizada nas formas do *cooper*, da caminhada ou de seus congêneres.

3 O que chamo de planejamento acadêmico são as obras de arquitetura, urbanismo e engenharia elaboradas e produzidas por profissionais formados em instituições de ensino técnico ou superior. A autoconstrução, em particular aquela projetada e efetuada pelos próprios moradores, também contém um tipo de planejamento não propriamente acadêmico: prático, empirista, com preocupações e resultados distintos daqueles próprios ao tipo acadêmico.

A presente discussão, ao adentrar nas respostas emocionais⁴ e imaginárias que o homem comum apresenta à experiência de vida em uma cidade cujo espaço edificado é resultado direto da utopia racionalista de cidade, de sociedade e de nação, pretende questionar os limites desse modelo, bem assim o próprio conceito de “qualidade de vida” que se costuma associar às iniciativas contemporâneas de racionalização espacial, tais como as que se observam nos bairros ou condomínios de classe média-alta Brasil afora. A *flânerie* – essa poesia do urbano, como diria Balzac (2006) – é aqui utilizada como imagem-símbolo de um tipo de consumo pedestre fragilizado pelas transformações modernas orgânicas da cidade e pelos excessos totalitários expressos pela utopia modernista no campo de ação da arquitetura e do urbanismo.

FLÂNERIE, UMA ALEGORIA PEDESTRE

No luminoso século XIX, flunar por Paris era uma prática social cultivada com zelo. Andar lentamente, sem nada em mente, sem paradeiro, observar sem ser observado, perder-se anônimo em meio à multidão, vagar a ermo por entre as vitrines iluminadas das grandes galerias. Perambular e observar eram, então, as ordens correntes do *flâneur*. Alguns se deixavam acompanhar por tartarugas, diz-nos Benjamin (1989), para assim saberem-se sempre em um ritmo em conformidade com o locomover-se sem qualquer função. Mesmo os que passeavam a sós podiam fazê-lo em subversão aos relógios e seus imperativos rítmicos. Flunar por Paris era um dos muitos prazeres que a capital do século XIX proporcionava a seus praticantes.

Como diz-nos Baudelaire (1985), todavia, Paris mudou! O tempo moderno e suas transformações resultaram em profundas alterações no modo de viver Paris e, claro, também no modo de flunar por seu espaço. A *flânerie* descomprometida, sem pressa, teve que se submeter ao tempo alucinado da vida moderna e à razão instrumental capitalista. Flunar hoje?! Apenas quando nada mais há para se fazer, apenas no tempo reservado ao lazer – tempo do ócio legitimado –, apenas por um tempo delimitado. Mas

4 Utilizo os termos *emoção* e seus derivados não exatamente como “os surtos espasmódicos de sentimento que surgem em respostas a estímulos externos” (WALTON, 2007, p. 20), mas como o fenômeno sentimental em si, seja ele expresso em resposta imediata a um estímulo exterior ou não. Assim, para os fins da presente análise, sentimentos e emoções são tratados indistintamente, sendo utilizados ambos os termos analogamente.

Paris, a despeito das exigências modernas, ainda convida ao caminhar. Seus bulevares arborizados, as vitrines da Champs Elysées, o interior das grandes galerias, os pequenos comércios que se misturam aos estúdios residenciais, os jardins, os monumentos e sua história, os bistrôs com seus aromas peculiares e suas cadeiras voltadas para a rua, as ruas estreitas e aconchegantes, com calçadas, esquinas e movimento, e, sobretudo, as pessoas que nelas se acumulam, com seus interesses, seus atrasos, seus trajes, seus charmes individuais, sua sonoridade cosmopolita, seu colorido particular, sua efervescência. Tudo isso é ainda vivo em Paris e mantém válido o convite da cidade ao perambular curioso. Evidentemente, só pode responder ao convite quem tem o tempo a seu favor. Assim é que os turistas, *flâneurs* por opção e oportunidade⁵, ainda se permitem ao prazer de vagar pela Cidade Luz, juntamente com aqueles que encontram chances para tal em suas vidas atribuladas.

Essa mesma cidade, hoje nervosa, ruidosa, frenética, que no século XIX antecipava sua forma atual e que viveu conturbadamente os primeiros anos do século XX em função de um fluxo populacional gigantesco, foi severamente criticada pela arquitetura modernista por simbolizar um mundo caótico, síntese de um tempo social em decomposição. Diante do anarquismo espacial parisiense, da sobreposição de variados tempos arquitetônicos em um único sítio, das construções geminadas que não permitiam a entrada do sol nos meses de inverno, das ruas estreitas, sem saneamento e dotadas de uma geometria confusa que inviabilizava o trânsito seguro de pedestres e veículos e acumulava as pessoas em multidões, das casas postadas vizinhas a fábricas e oficinas, da sonoridade exaustiva de sirenes e buzinas, e dos supostos perigos que uma tal situação poderia trazer à própria vida parisiense, Le Corbusier (1992) sugere reerguer Paris, reconstruí-la de acordo com as exigências da moderna sociedade capitalista que se consolidava a olhos vistos na Europa. Era anseio do arquiteto suíço que Paris – símbolo urbano da modernidade emergente – se tornasse uma cidade mais racional e funcional, conseqüentemente, em sua leitura, mais saudável. Paris e tantas quantas fossem as cidades que trouxessem as marcas de uma espacialidade pré-moderna como ferida a ser sanada em seus corpos e suas almas. Esta era, então, a certeza funcionalista: “a de que a cidade é uma gigantesca fábrica de homens modernos” (GORELIK, 1999, p.

- 5 Bauman (1998) utiliza o binômio turistas/vagabundos para, por meio de uma metáfora da vida contemporânea, discutir aquele que considera o mais essencial entre os fatores de estratificação social da pós-modernidade: a liberdade de escolha. O turista, em um extremo, e o vagabundo, em outro, representam a bipolaridade respectiva das condições de inclusão e exclusão social no capitalismo contemporâneo. O direito de flunar do turista é, precisamente, a expressão de sua condição de inclusão em um mundo onde estar incluído corresponde a ter liberdade para fazer escolhas, dentre elas, a escolha de partir e de, havendo partido, fazer o uso que se queira do tempo-espço estrangeiro.

68) e que a ação de um planejamento racional seria capaz de moldá-la às exigências do mundo que então emergia com voracidade, um mundo da razão, da ordem e do progresso. O cerne da utopia modernista residia, pois, no sonho de uma cidade ordenada – a-histórica –, antagonista à espontaneidade caótica que tipificava a cidade pré-moderna – histórica. A cidade utópica, emergida da vitória da razão sobre o mito e a barbárie, seria a sede de uma nova sociedade, sábia, íntegra, harmônica e funcional, e relegaria ao outrora as mazelas que até então haviam tipificado o mundo dos homens.

Outros arquitetos e urbanistas, estudiosos da espacialidade das cidades e adeptos da racionalização da arquitetura, somavam-se a Le Corbusier em defesa de reformas estruturais nas cidades pré-modernas. Era preciso, defendiam eles, fundar as condições espaciais – e em decorrência destas, também sociais e culturais – apropriadas à justa consolidação da modernidade emergente. A Carta de Atenas, possivelmente o mais importante documento redigido por esses estudiosos, delimita estes que são os mais significativos pressupostos da chamada escola Funcionalista de urbanismo:

A obrigatoriedade do planejamento regional e intra-urbano, a submissão da propriedade privada do solo urbano aos interesses coletivos, a industrialização dos componentes e a padronização das construções, a limitação do tamanho e da densidade das cidades, a edificação concentrada porém adequadamente relacionada com amplas áreas de vegetação [...], o zoneamento funcional, a separação da circulação de veículos e pedestres, a eliminação da rua-corredor e uma estética geometrizar (SCHERER, 1993, n. p).

Alguns dos pressupostos acima são de fundamental importância para a investigação de uma *arquitetura do silêncio* na cidade de Brasília, na medida em que se apresentaram como premissas mais ou menos ortodoxas para as opções dos planejadores do Plano Piloto. A combinação destes elementos – padronização das construções e separação por meio de amplas áreas verdes; zoneamento funcional, com conseqüente extinção do centro urbano; segregação entre pedestres e veículos; eliminação da rua-corredor; e limitação da densidade e do tamanho das cidades –, paralelamente às propriedades inerentes à cultura moderna em sua expressão metropolitana, tais como, individualismo, impessoalidade e consumismo, resultou, não involuntariamente, em forte comprometimento à possibilidade da *flânerie* tradicional em Brasília, com sua substituição, se possível for, por uma variante “modernizada” dessa prática, qual seja, a contemplação do mundo urbano através das janelas dos carros ou, o que mais se

coaduna ao componente mercadológico da *flânerie*⁶, a contemplação da mercadoria no anonimato dos *shopping centers* ou das feiras.

Não foi Brasília, de certo, com sua espacialidade maquinal, que decretou o fim do caminhar urbano ocioso. A própria modernidade, com seus passos nervosos, para a qual a arquitetura racional preparou cidades modernas – Brasília, em particular – dá a tônica de um mundo econômico instrumentalizado, que circunscreve a vida social em um tal universo de compromissos e preocupações individualistas, mormente centrado no trabalho – ele próprio maquinal e alienado –, que termina por racionalizar o ócio, circunscrevendo suas práticas a um tempo-espaço específico. A Londres de Allan Poe, na visão de Benjamin (1989), já havia decretado a morte da *flânerie* por sua multidão alucinada de trabalhadores, gigantesca demais até mesmo para o *flâneur*, que depende do anonimato produzido pelas aglomerações humanas para exercer sua ociosidade observadora de caminhante. A própria multidão que autoriza a *flânerie* parece, assim, aniquilá-la por seus excessos.

Não é, todavia, a multidão, assim como não é a cidade de Brasília, quem extingue, de fato, a *flânerie* tradicional e a joga para as ruas interiorizadas das galerias e, posteriormente, para os interiores “urbanizados” dos grandes magazines, dos *shopping centers* ou dos *malls*. Não é, também, propriamente na multidão que reside a essência do anonimato urbano, do individualismo dos olhares que não se cruzam, dos corpos que se agregam sem se notarem como pessoas, da esquizofrenia da *solidão acompanhada*. A multidão é um símbolo: o símbolo da massificação capitalista, da mercadorização do ser humano; uma forma: a forma da concentração espacial capitalista de força de trabalho e de resíduos; uma imagem mais facilmente apreensível, por sua obviedade: a imagem da “massificação dos indivíduos por meio do acaso de seus interesses privados” (BENJAMIN, 1989, p. 58). Não mais que isso. Assim como as formas do ambiente construído podem ser utilizadas como códigos para se ler as estruturas básicas dos valores dominantes de uma sociedade (CASTELLS, 1999), também as práticas desse ambiente são parte dessa codificação, sendo a multidão, de um lado, e o vazio demográfico, sua antítese, de outro, expressões materiais e simbólicas de uma sociedade mercantilizada, massificada, instrumentalizada e individualizada.

Residissem na multidão o anonimato, o individualismo e o isolamento humano modernos, Brasília seria, então, a mais humanizada das cidades, visto a raridade dos grandes aglomerados. O

6 Segundo Benjamin (1989), o *flâneur* é um ser enebriado pela multidão que o refugia no anonimato e, de fato, pela mercadoria com sua “alma” empática, atraente, promissora.

anti-social, ao qual Poe (1993) joga na multidão para proteger a si mesmo justamente por meio do anonimato que ela autoriza, não é, essencialmente, o homem da multidão, mas o homem da modernidade posto em meio a tantos outros de si, todos, como ele próprio, incógnitos para os demais e temerosos de qualquer manifestação de intimidade.

SER PEDESTRE EM UMA CIDADE SEM CENTRO

As cidades brasileiras que assistiram ao nascer e ao avançar da modernidade sobre uma urbanidade pré-moderna são dotadas de um tipo de experiência urbana que Brasília jamais teve. Elas guardam em seu imaginário social reminiscências de um passado próximo, compostas por alguns elementos figurativos essenciais para a formação das imagens da cidade no Brasil: os bairros residenciais, distintos em novos e tradicionais, de elite ou populares, com suas feiras itinerantes, paróquias, festas, escolas, residências típicas; certos passeios públicos e praças, abrigando as sociabilidades específicas do *footing*, dos flertes ou namoros, das festas; certos sítios de sociabilidade boêmia, tais como bares, cafés, restaurantes, bilhares (GAMA, 1998). Ao lado disso tudo, ou antes, figura obrigatoriamente o centro comercial, político e de negócios, espaço maior de convergência social da cidade, imagem-síntese da própria vida urbana. Não há cidade no Brasil de passado pré-moderno que não traga em seu imaginário as marcas contundentes do centro urbano.

No centro, como indicam Vogel, Vogel e Leitão (1995, p. 35-36):

Os dias são regidos pelo movimento e pela multidão. Há densidade e burburinho em todos os lugares. Um ritmo, constante e rápido. Vaivém de carros e pessoas. Agitação e anonimato. Parece um formigueiro. [...] O motivo é simples: na cidade, todos são escravos do tempo, de uma ou outra maneira. Ricos e pobres são comandados pelo relógio. [...] Muitas pessoas eventuais, preocupadas, apressadas. Não são dali. Não têm compromisso com o lugar. Passageiros da cidade, trabalhando, comprando e vendendo, visitando, percorrendo. [...] No Centro da cidade, as pessoas se transformam em indivíduos. Perdem sua identidade de pessoas, pois esta só existe quando reconhecida. E para reconhecer é preciso conhecer. Na cidade, no meio da multidão, não há conhecidos, e, portanto, não há pessoas. Só indivíduos igualmente anônimos uns para os outros. Este discurso confunde Centro e cidade, e não é à toa. Se a

cidade é mistura de gente e atividades, o Centro é o lugar onde essa mistura é maior. Se a cidade é agitada (em comparação com o campo), em nenhum lugar é tão agitada como na sua área central. [...] O Centro é a hipérbole da cidade.

As investigações que deram origem à presente análise demonstraram que, mesmo entre as pessoas que nasceram e se criaram em Brasília, uma cidade notadamente sem centro, o centro figura no coração das representações sobre a cidade, mais especificamente, sobre a *cidade grande*, a cidade da modernidade. As imagens associadas à *cidade grande*⁷ tenderam a girar em torno de elementos urbanos que são, em geral, melhor sintetizados pelo centro do que pelos bairros. Observando o conjunto das imagens associadas pelos entrevistados à *cidade grande*⁸ é possível perceber que esta é notada mais em função de sua temporalidade alucinante, seu ritmo frenético e descontrolado, sua propriedade de impessoalização dos sujeitos sociais, sua aparência insegura e suja, sua sonoridade caótica, sua relação com o capital e com amplas oportunidades de trabalho, diversão, cultura e realizações pessoais do

- 7 Este texto encontra fundamento empírico em dados coletados por meio de um conjunto metodológico composto por uma etnografia da vida cotidiana em Brasília, conversas informais com pessoas selecionadas aleatoriamente e entrevistas semi-estruturadas. As falas citadas e analisadas no texto pertencem às pessoas formalmente entrevistadas entre julho e dezembro de 2002, sendo fictícios os nomes atribuídos aos entrevistados. Foi solicitado a cada entrevistado que apresentasse as três primeiras imagens que lhe vinham à cabeça quando pensava em “cidade grande”. O objetivo da questão era captar as imagens que predominam na representação da “cidade grande”, cruzando-as com as imagens predominantes a respeito de “cidade”, “cidade pequena” e “Brasília”, a fim de saber quais as imagens predominantes em cada caso, e qual a relação imaginária de cada tipo de cidade entre si e dessas com Brasília. Em alguns casos, as imagens relativas à “cidade” foram muito próximas – ou as mesmas – que aquelas associadas à “cidade grande”, o que permite constatar uma certa intercambialidade entre esses termos no universo imaginário dos entrevistados. Por outro lado, as imagens associadas à “cidade pequena” tenderam a se diferenciar em muito daquelas que se relacionavam tanto à “cidade” quanto à “cidade grande”. Por fim, as imagens relativas a Brasília variaram entre elementos que se relacionavam a algum dos três tipos de cidade ou elementos totalmente novos, como o cerrado, o céu ou o Poder.
- 8 As imagens associadas a “cidade grande” pelos entrevistados foram: “*anonimato de gente correndo o tempo todo para todo lugar, em uma busca insaciável não se sabe do quê*”, “*poluição*”, “*negócios*”, “*comércio*”, “*trânsito*”, “*violência*”, “*edifícios*”, “*agitação*”, “*concertos de música*”, “*insegurança*”, “*mais individualidade*”, “*caos urbano*”, “*céu cinza*”, “*multidão*”, “*correria de pedestres todos atrasados*”, “*formigueiro humano*”, “*capital*”, “*lugar onde mora muita gente*”, “*impessoalidade*”, “*desorganização*”, “*engarrafamento*”, “*barulho*”, “*assalto*”, “*individualismo*”, “*estresse*”, “*loucura*”, “*anonimato*”, “*cultura*”, “*possibilidades*”, “*vida completa*”.

que, propriamente, em função de um tipo específico de espacialidade. A cidade é grande não por possuir amplas dimensões espaciais, mas por sua densidade, por concentrar um número impressionante de pessoas que se misturam em uma massa de anônimos, com seus interesses particulares – de trabalho, estudos, consumo, diversão; pessoas sempre atrasadas, movendo-se alucinadamente a pé, de ônibus, metrô ou carro, em um ambiente cinzento, barulhento, inseguro, desconfortável. Mesmo quando a grande cidade é vista em seus aspectos positivos, todos relacionados a trabalho, consumo, cultura ou diversão, a ambientação é a acima descrita, a qual se refere, ainda que inconscientemente, sem sombra de dúvida, ao centro urbano. É no centro que as pessoas se aglutinam, movem-se na massa impessoal da multidão, correm como loucas contra o relógio, sem se notarem umas às outras. É no centro onde, tradicionalmente, pode-se encontrar trabalho, comércio, cultura, lazer. O centro é inseguro, sujo, barulhento. O centro é, enfim, o coração da cidade, o local de todos os contatos, todas as misturas, o ponto máximo da efervescência social urbana, o lugar mais urbano da cidade.

Mesmo em cidades que vivenciam alterações significativas em sua centralidade, como é o caso de São Paulo (CALDEIRA, 2000; RIBEIRO, 2000; GAMA, 1998), onde o centro histórico tem passado a conviver com uma múltipla centralidade comercial, financeira, cultural e de entretenimento, situada em outros “centros” – os centros de bairros outrora exclusiva ou predominantemente residenciais – ou em “centros artificiais”, tais como os enclaves fortificados comerciais e empresariais, o centro urbano – centro da cidade propriamente dito – ainda figura no plano imaginário como a marca mais própria da cidade, em especial, da cidade grande brasileira.

A questão do centro urbano, todavia, não se restringe ao plano superestrutural da cidade brasileira. Não é uma questão ideal, presente apenas na memória ou no imaginário dos cidadãos. O centro é um fato. Mesmo que, no passado, os centros urbanos possam ter possuído maior importância simbólica e real, eles são, ainda hoje, elementos materiais presentes e relevantes nas cidades brasileiras, vivos em seu espaço e não somente em sua memória. Mesmo naquelas cidades hoje multacentradas é possível ir ao centro, ver os grandes prédios de outrora e outros mais recentes, comprar nas distintas lojas que se aglomeram, a despeito da concorrência com os *shopping centers*, ver a multidão, perder-se em meio a ela, respirar um ar mais carregado de gente, mistura, aromas e sons do que aquele que existe nos bairros. O centro pode ter perdido sua exclusividade, mas, seguramente, não perdeu sua hegemonia como espaço-síntese e principal referência simbólica da cidade.

Se muitas cidades brasileiras, cuja história remete a uma urbanidade pré-moderna que se viu alterada pelas exigências de um capitalismo de desenvolvimento tardio e voraz, não perderam, de fato, o espaço material e simbólico do centro como referencial urbano, ainda que este tenha sofrido significativas alterações, o caso de Brasília é, todavia, muito diferente. Brasília é uma cidade nascida adiante

de qualquer experiência pré-moderna. Seu espaço edificado, voluntariamente planejado para impossibilitar a centralidade típica da espacialidade urbana brasileira – espacialidade urbana pré-moderna –, suprimiu-lhe ambos os elementos de reconhecimento do centro como referencial de urbanidade: o centro como fato e como reminiscência. Essa dupla ausência é fator relevante na determinação de uma particularidade da cidade: a de ser dotada de uma urbanidade atomizada em pequenos círculos sociais e espaciais de convivência, os quais não possuem qualquer referência material ou simbólica em uma urbanidade centralizada (SILVA, 2003).

A ausência de um centro urbano como tal em Brasília não foi identificada espontaneamente pelos entrevistados como um elemento diretamente relacionado a qualquer aspecto de seu *silêncio social*, a saber, seu vazio, sua frieza. Todavia, vários entrevistados, em um momento ou outro afirmaram que a setorização da cidade – o que, implicitamente corresponde, também, à ausência de um centro urbano como o que se vê em outras cidades brasileiras – teria responsabilidade direta, ainda que não exclusiva, pela ausência de pontos de convergência social, onde fosse possível ver-se regularmente mistura e multidões aglomeradas. A ausência desse tipo de espaço liminar responderia, assim, por parte da imagem de vazio que se atribui ao espaço de Brasília. O vazio de uma cidade onde não se vê gente concentrada, sobretudo pessoas de distintas origens sociais, tampouco gente ocupando as ruas na condição de pedestre, como discutido mais adiante.

Por outro lado, a setorização da cidade e a inexistência de espaços liminares de convergência concorreriam, também, segundo os entrevistados, para o insulamento das relações sociais locais em grupos fechados, formados, em geral, no interior das instituições de trabalho, estudo, esporte, religião. Sendo uma cidade setorizada – que extingue o centro urbano, segrega os locais de trabalho, moradia, lazer e consumo, e substitui os bairros por unidades de vizinhança auto-suficientes (SILVA, 2003) – Brasília teria conformado um padrão muito particular de urbanidade: uma urbanidade atomizada em círculos fechados, grupos de pares, “guetos”⁹.

9 Essa análise espontânea – dada a inexistência de uma questão que investigasse diretamente esse aspecto – apareceu em alguns depoimentos. Todavia, não houve nenhum depoimento em que tenha surgido a leitura contrária – a de que a urbanidade de Brasília é caracterizada pelas misturas, pelos contatos entre indivíduos de origem social diferente, ou pela multidão, por exemplo. Mesmo quando as pessoas negavam que Brasília fosse uma cidade fria, vazia ou solitária, os argumentos jamais indicavam uma cidade de misturas e grandes contatos sociais, mas sim experiências pessoais de inserção que não permitiam aos entrevistados visualizarem aqueles elementos como característicos da cidade.

Brasília não tem e nunca teve, de fato, um centro. Aqui, uma intersecção viária marca o espaço mais central da cidade, nada mais. Nela situam-se dois centros comerciais verticalizados – o Conjunto Nacional e o CONIC –, uma rodoviária central, para onde converge boa parte dos ônibus que circulam na cidade, além do Teatro Nacional.

A intersecção viária mencionada anteriormente não é realmente uma intersecção, visto que o eixo que cruzaria perpendicularmente aquele acima descrito localiza-se em um plano inferior, de modo que ambos não se cruzam a não ser imaginariamente. Ela, tampouco, é um centro comercial, tendo sido planejada para ser o centro de diversões da cidade ou, nas palavras do próprio Lúcio Costa, urbanista responsável pelo planejamento do Plano Piloto, uma “mistura, em termos adequados de Picadilly Circus, Times Square e Champs Elysées” (COSTA, s.d, n.p). Hoje em dia, todavia, pouco há naquela intersecção imaginária que lembre a mistura descrita por Lúcio Costa, a não ser o Teatro Nacional, com suas três salas de espetáculo, mais foyer para exposições e outros tipos de reuniões, e as duas edificações mais recentes da Esplanada dos Ministérios: a Biblioteca Nacional e o Museu da República, ambos inaugurados em dezembro de 2006.

A rodoviária, evidentemente, é apenas uma rodoviária: um ponto para o qual convergem pessoas de passagem, um espaço de transição ou, como diria Augé (1994), um não-lugar. Possui algumas casas comerciais, bancas de jornais, lanchonetes, vendedores ambulantes, lambe-lambes, mas nada que a possa qualificar como parte componente de um centro de diversões. O Conjunto Nacional é um *shopping center* e o CONIC, um centro misto, que abriga atividades diversas, desde escritórios comerciais até faculdade, teatro, sedes de partidos políticos, lanchonetes, restaurantes, comércio em geral, casas de prostituição e igrejas evangélicas, substitutas recentes de tradicionais cinemas da cidade.

A presença da rodoviária e dos dois centros comerciais – Conjunto Nacional e CONIC – na área planejada para ser o centro de diversões da cidade faz com que a mesma, a exemplo do que ocorre no centro de outras cidades brasileiras (VOGEL; VOGEL; LEITÃO, 1995), aglutine, em certos horários e dias da semana, uma importante quantidade de pessoas transitando de um lado a outro – no espaço restrito às três edificações mencionadas –, o que, de um modo geral em Brasília, costuma ser uma imagem atípica. Esse movimento de pedestres, bem como a centralidade espacial da área, permitem a algumas pessoas localizarem ali – no eixo rodoviária-Conjunto Nacional-CONIC – o centro de Brasília¹⁰.

10 Quando perguntados “onde fica o centro de Brasília em sua opinião?” os entrevistados não foram consensuais. Vários locais distintos foram apontados como sendo o centro de Brasília: o eixo rodoviária – CONIC – Conjunto Nacional;

Outras pessoas, por sua vez, atentas, talvez, menos à centralidade espacial do centro e mais às suas características socioambientais – dinamismo, polifonia, densidade, efervescência social – enxergam o centro de Brasília nos Setores Comerciais Norte e Sul, este mais evidenciado que aquele. Esses setores, em especial aquele localizado na Asa Sul, reúnem em edifícios comerciais um número importante de trabalhadores dedicados às tarefas burocráticas e comerciais. No Setor Comercial Sul é sempre possível ver muitas pessoas caminhando, fazendo compras nas barracas de camelôs ou nas lojas populares, comendo em quiosques ou nos restaurantes comerciais, esperando a condução na parada, dirigindo-se aos *shopping centers* que se localizam em sua proximidade¹¹, enfim, locomovendo-se – em geral, a pé – e realizando seus afazeres pessoais cotidianos ou eventuais. Essa paisagem é algo diferente no caso do Setor Comercial Norte, onde o fluxo de pedestres é menor e, em geral, dirige-se diretamente dos poucos edifícios comerciais ali situados para os três *shopping centers* próximos¹², ou para a rodoviária, que também está próxima.

Por fim, notando a importância social, econômica, cultural e espacial da cidade de Brasília em relação ao Distrito Federal, logo, às demais cidades nele situadas, algumas pessoas julgam que as Asas Norte e Sul – o Plano Piloto – é que constituem o centro de Brasília. Note-se, nesses casos, a ambigüidade territorial de Brasília: a cidade é seu próprio centro.

A forma como as pessoas pensam e delimitam a centralidade de Brasília indica que se o centro não existe, de fato, como realidade material presente ou pretérita, ele não há de existir, igualmente, como referência simbólica ou imaginária coletiva coerente. Em Brasília, as pessoas simulam um centro – a exemplo do que fazem com relação aos bairros –, quando a isso são solicitadas, e o fazem a partir das distintas referências que possuem a respeito do que possa ser um centro. Algumas pessoas, vindas de outras experiências urbanas, trazem consigo certas reminiscências da centralidade em outros contextos. Outras, nem isso. Se, como afirma Pesavento (1999), é a memória coletiva quem informa o imaginário, é de se supor que, na ausência de uma forma propriamente comum de memória, esse imaginário torne-se carente de referências unificadas. Quando as pessoas se recordam do centro, recordam-se,

o Plano Piloto (Asas Norte e Sul); o eixo Setor Comercial Sul-Setor Comercial Norte; o eixo Setor Comercial Sul-Setor Comercial Norte-Setor Bancário-Setor de Autarquias; o eixo rodoviária-Setor Comercial Sul; as quadras 304/305 Sul; e toda a Asa Sul.

11 Os referidos *shoppings* são: Pátio Brasil e Venâncio 2000.

12 Os referidos *shoppings* são: Conjunto Nacional, Liberty Mall e Brasília Shopping.

cada qual, do centro das cidades onde viveram ou, quando menos, de um centro visto, lido ou informado em filmes, revistas, imagens de televisão, fotografias, conversas de terceiros. Jamais se recordam do centro de Brasília, porque este, de fato, nunca existiu. Não há um conteúdo comum na memória local que possa consubstanciar um imaginário coletivo a respeito da centralidade urbana. Assim é que o centro – quando faz-se necessário pensar a cidade por meio dessa categoria – ora se localiza no marco zero, ora nas áreas de maiores movimento e efervescência, ora mistura-se com a própria cidade, a qual é dotada de um estatuto territorial evidentemente ambíguo relativamente às demais formações urbanas do Distrito Federal.

O centro só existe na vida social brasiliense como simulacro e, assim mesmo, quando solicita-se do praticante da cidade que a pense em termos de sua centralidade. Não é absolutamente comum em Brasília as pessoas dizerem que vão “ao centro”, ou “à cidade” – como ocorre em muitas outras realidades urbanas brasileiras – quando dizem que vão àquelas localidades que, quando solicitado, representam o centro para si. O que se diz, simplesmente, é: “vamos nos encontrar no Conjunto Nacional”, “vou ao Setor Comercial Sul resolver algo”, “estou indo para a rodoviária”. Nenhuma referência ao centro.

Um dos entrevistados, quando perguntado se em sua adolescência – passada na cidade do Rio de Janeiro – costumava freqüentar o centro, fornece-me uma resposta que indica com clareza a intercambialidade imaginária existente, em outros contextos, entre o centro e a cidade, apontando, ademais, a importância simbólica e material do centro na vida urbana brasileira: *“Eu freqüentava a cidade. Porque é o seguinte, é um traçado completamente diferente, né? Então, por exemplo, aqui você vai ali no centro, que eu considero que é o Setor Comercial Sul ou Norte, se você quiser ir de bermuda e de camiseta, você vai. Na cidade, lá no Rio, você não poderia ir desse jeito. Eu não sei se hoje em dia já vão, mas você tinha que botar uma roupa melhor pra ir à cidade. No bairro onde você morava, você andava de chinelo, bermuda, camiseta, mas na cidade você não ia assim, você tinha que botar uma roupa caprichada, né? Então, o centro, ou seja, a cidade da cidade do Rio de Janeiro, eu, na minha adolescência, eu freqüentava” (Marcelo, nascido no Rio de Janeiro-RJ, morador do DF há 39 anos, grifos nossos).*

SER PEDESTRE EM UMA CIDADE SEM RUA

A supressão voluntária do centro por meio do planejamento urbanístico é algo de vital importância para a compreensão de alguns aspectos próprios à vida social de Brasília – em especial a impressão de vazio humano que a cidade parece transmitir a determinadas pessoas em boa parte de suas áreas internas –, assim como o é, igualmente, a supressão voluntária da rua e sua substituição por vias de circulação.

Em Brasília, o espaço urbano pensado para ser moderno buscou aniquilar a cultura urbana pré-moderna do perambular desprovido de objetividade, tencionando substituí-la por algo mais condizente com a era da máquina, da velocidade, da razão instrumental: o circular objetivo de um ponto a outro, por meio de veículos a motor. Daí o título brasiliense de “capital do automóvel” e, paralela a ele, a conclusão generalista – presente na opinião de vários entrevistados – de que é impossível andar a pé em Brasília.

De fato, ao combinar zoneamento funcional – segregação espacial das funções urbanas de habitação, lazer, trabalho e circulação –, segregação espacial de veículos e pedestres, eliminação da rua-corredor e separação dos conjuntos de edificações por meio de áreas verdes projetadas em escala monumental, o espaço de Brasília resultou amplamente restritivo às formas de circulação não motorizadas para além dos estreitos limites das unidades de vizinhança ou dos centros de atividades específicas, tais como o eixo rodoviária-Conjunto Nacional-CONIC e os setores comerciais Sul e Norte.

Com exceção, evidentemente, da zona central do Plano Piloto que é entrecortada por amplas vias de circulação de veículos e canteiros centrais monumentais, ambas estruturas urbanísticas comprometedoras de qualquer modalidade da atividade pedestre, parece evidente não haver maiores dificuldades em se caminhar nas outras áreas da cidade, seja nas alamedas arborizadas, calçadas, planas e segregadas dos automóveis que predominam nas superquadras residenciais, ou nos passeios planos que abundam na maior parte das áreas destinadas ao trabalho, a exemplo dos Setores Comercial, Bancário e de Autarquias Norte e Sul, da Esplanada dos Ministérios e dos comércios locais.

De onde viria, então, sabendo-se das boas condições estruturais para o caminhar, a crítica corrente de que o espaço de Brasília inviabiliza as locomoções a pé? Qual a base factual da brincadeira, comum nos primeiros anos de vida da cidade, de que o corpo humano, em Brasília, divide-se em três partes: “*cabeça, tronco e rodas*”¹³?

A resposta àquelas indagações encontra-se, segundo Holston (1993), na própria orientação conceitual da arquitetura racionalista, que substitui o caminhar pelo circular, ou seja, um ato de sociabilidade por uma variante objetiva e instrumentalizada do movimento humano, submetida, por concepção, a uma forma maquinal e individualista de transporte: a circulação em automóvel particular. Negando a rua – não apenas em sua dimensão espacial, mas, igualmente, em suas dimensões sociais, culturais, simbólicas e emocionais (DO RIO, 1995) –, o planejamento modernista em Brasília restringiu,

13 Depoimento do entrevistado Marcelo, falando a respeito de um dito popular comum nos anos iniciais de Brasília, relativo ao hábito de se andar sempre de carro na cidade.

por conseguinte, as diversas artes de viver a rua (CERTEAU, 1994), dentre elas, inúmeras variantes do caminhar.

É possível caminhar por Brasília, sem dúvida. Mas por que caminhar ociosamente em um espaço que convida tão explicitamente à objetividade? Caminha-se em Brasília, seguramente, mas talvez não se flane por ela, a não ser sob o encantamento da mercadoria que, nesta cidade, não se expõe a olhos vistos em todos os cantos. Em Brasília, até o espetáculo da mercadoria – aquele que, como afirma Simmel (1979), marca a paisagem metropolitana em geral, seus ritmos, sua sonoridade e faz da grande cidade um espetáculo em si – encontra-se limitado a uma razão espacial segregacionista, que dá a cada coisa o direito de existir, quase que exclusivamente, em seu espaço determinado. Houve um tempo em que as pessoas costumavam caminhar pela via W3, um dos eixos que cortam horizontalmente a cidade de uma Asa a outra. Paravam seus carros em um dos extremos e seguiam a pé até o final, motivados pela mercadoria que se expunha nas vitrines das casas comerciais. Gradativamente, o comércio da W3 foi cedendo espaço – como ocorre em muitas outras cidades brasileiras – ao comércio centralizado nos *shopping centers* e nas feiras. Aos poucos, o caminhar pela W3 viu-se morto e a *flânerie* moderna – companheira inseparável da mercadoria – aprisionada àqueles “setores”, por assim dizer, reservados à mercadoria e à sua contemplação.

CIDADE, ESPAÇOS, LUGARES, NÃO-LUGARES

Falando a respeito de Belleville, bairro parisiense onde viveu quando de sua chegada à cidade, Castells (1999, p. 512-513) afirma:

O bairro de Belleville em Paris é um lugar. [...] Sua paisagem física tradicional de subúrbio pobre, mas harmonioso e histórico, foi misturada com pós-modernismo plástico, modernismo barato e jardins saneados em meio a casas ainda de certa forma em ruínas. E assim mesmo, Belleville em 1999 é um lugar claramente identificável, tanto na aparência quanto no conteúdo.

Assim como Belleville e outras localidades parisienses, o Rio de Janeiro descrito por João do Rio (1995) acolhia em suas ruas uma vida social e espacial pulsante nos contrastes, nas misturas, nas opções estéticas atraentes ao olhar, na polifonia dos estudantes, dos caminhantes, das pessoas dispostas nos grandes salões de chá, dos mascates com seus alaridos, dos comerciantes de tecidos e vinhos e remédios

e tudo o mais que se pudesse vender a granel, dos motores das oficinas e dos automóveis, conformando, por tudo isso e muito mais, não apenas um, mas diversos lugares urbanos. Esses lugares, vivos, plurais, efervescentes, identificáveis, únicos, convidavam à flânerie, posto que convidavam à rua, ao público, ao aberto, ao social.

Brasília, de sua parte, silencia-se em alguns pontos – ordenando espacialmente o som e sua ausência –, homogênea-se em outros, organiza as misturas, padroniza as estéticas e faz da efervescência social e da pluralidade plástica reminiscências que habitam a memória do migrante e do turista, não seus cotidianos contemporâneos. Se a *flânerie* é uma prática pedestre com vistas à experimentação da cidade, cumpre questionar quais suas possibilidades de sobrevivência, como prática social, em um espaço urbano mais tendente à homogeneidade que à multiplicidade¹⁴. Por que flunar, afinal, quando se tem a impressão de que, a despeito da locomoção, a paisagem atual é exatamente igual à que passou? quando as pessoas parecem ser, elas próprias, tipos indistintos entre si? Em que espécie de sentido estético, ritual e social pode residir o prazer de descortinar um espaço artificial, carente de efervescência, repetitivo, vazio de diversidade, vazio de pessoas, vazio de alternativas? Um não-lugar, como, sem fazer uso explícito do termo, descrevem alguns entrevistados:

“Rua, aqui não existe. Todo mundo que vem de fora: ‘oh, meu Deus, como a gente se localiza aqui?’ Você fica perdido porque tudo é igual. [...] Pra quem mora aqui não é. Mas [...] vai parecer igual, porque sempre tem uma árvore, a entrada das quadras são ligeiramente parecidas, toda entrada de quadra tem uma banca, tem quase sempre o mesmo número de prédios, os prédios das 100¹⁵ [...] todos

14 Cumpre notar que, a despeito das aceleradas e incessantes transformações que a cidade de Brasília vem sofrendo nos últimos anos, algumas das quais respondem, por exemplo, pela aglomeração de carros e pessoas em certos comércios locais ou áreas específicas, seja em virtude de um restaurante, bar ou instituição de ensino, os questionamentos aqui apresentados fundamentam-se no modelo espacial instalado por meio do planejamento racional, o qual, como pretensão utópica, resultou em uma formação espacial bastante particular do ponto de vista da cosmologia urbana. Que o praticante da cidade (CERTEAU, 1994) subverta sua lógica naquilo que lhe pareça ilógico é constatação que não nega, entretanto, o fato de, em Brasília, a força do planejamento se fazer sentir notoriamente no plano emocional da vida cotidiana desse praticante.

15 No Plano Piloto não há denominação de ruas, apenas a numeração de quadras e vias de circulação. As quadras residenciais e os comércios locais possuem uma numeração que combina suas localizações horizontal e vertical no corpo do Plano. Horizontalmente, iniciando-se a contagem em 2, a partir da zona central da cidade, também conhecida

têm 6 andares, das 400 todos têm 3. Então, realmente eu acho uma coisa bizarra e muito bonita. Eu sei que [...] confunde muito as pessoas de fora” (Cláudia, brasiliense nata, 21 anos).

“A impressão que eu tenho é que eu posso tirar um prédio daqui e botar ali, outro aqui e botar lá, e não vou mudar em nada, sabe, eu vou só brincar de dominó com Brasília. Eu não consigo imaginar Brasília como vida própria. É uma cidade robótica. Uma cidade que eu pensei nela assim, fiz ela assim, as pessoas vêm, moram nela e depois vão procurar um lugar onde elas se identificam” (Mara, 37 anos, natural de Coatina-ES, moradora do DF há 32 anos).

“Eu não sei pra onde que eu vou, eu ando assim e digo ‘olha, eu nunca vim aqui’, a minha irmã, ‘nossa, você passou ontem’. Parece tudo igual, tudo igual, tudo igual” (Camila, 39 anos, nascida em Vizeu-PA, moradora do DF há aproximadamente 2 anos).

“Eu tinha que ir e voltar pro colégio de ônibus era tudo igual, eu achava tudo igual, eu tinha que contar as paradas para eu poder parar, porque eu não conseguia identificar, não tinha nada que identificasse” (Rosa, 39 anos, nascida no Rio de Janeiro-RJ, moradora do DF há 28 anos).

Na explicação de Castells (1999, p. 515-516), lugares são lugares “exatamente porque suas qualidades físicas/simbólicas os tornam diferentes”. São, como define Mauss (1974), expressões de uma cultura identificável no tempo e no espaço, a cultura do “aqui”, do “nosso”, do “agora”. Ainda que Augé (1994) restrinja os não-lugares a certos espaços de trânsito ou de fluxo no contexto da supermodernidade, entendo que o conceito de não-lugar, como opositor ao de lugar, transborda a essa restrição, permitindo sua transposição também para a análise dos espaços de permanência atemporalmente considerados. Não-lugares, assim, não seriam apenas os aeroportos da contemporaneidade que, com sua beleza fria, fazem os passageiros encararem sua terrível verdade: “estão sozinhos em pleno espaço de fluxos; [...] estão suspensos no vazio da transição” (CASTELLS, 1999, p. 509). Os espaços edificados sob a égide de arquiteturas totalizantes, que subtraem à poética do espaço (BACHELARD, 2000) sua maior riqueza – os não ditos, as entrelinhas, as descobertas – podem igualmente, a meu ver, ser lidos como não-lugares. Não

como o corpo do avião, as quadras vão de 2 a 16. Verticalmente, tendo como limite o Eixão, eixo rodoviário que corta horizontalmente a cidade de uma ponta a outra, as quadras se contam em 100, 300, 500, 700 e 900, acima do Eixão, e 200, 400 e 600, abaixo do Eixão.

exatamente por se trataram de espaços físicos de transição, tais como os aeroportos e as estações, mas por constituírem espaços simbólicos de não pertencimento. Nesse sentido, o não-lugar passaria a ser o espaço que transcende o “nosso”, o “daqui”, o “agora”. Ele seria, assim, o espaço em relação ao qual o “eu” não se reconhece como parte, uma vez que seria a exclusão do sentido de pertença o que conferiria aos espaços totalizantes a característica de não-lugares.

O cineasta alemão Win Wenders (1994), ecoando, a seu modo, os pensamentos de Castells e Mauss a respeito do lugar, entende que, na vida urbana moderna, cada vez mais dotada de uma espacialidade totalizante, tomada por mega-estruturas arquitetônicas como os grandes arranha-céus e monolitos, a vida social clama por alternativas estéticas que permitam ao cidadão ganhar forças para resistir à repetição. É justamente naquilo que não é grandioso, nas coisas pequenas, nos detalhes poéticos do espaço, que o praticante da cidade encontra proteção “contra a hegemonia do que é grande” (WENDERS, 1994, p. 187). Os monolitos e arranha-céus, segundo Wenders (1994, p. 187), “só são suportáveis e habitáveis quando se encontra em sua sombra uma alameda com uma pequena loja e um pequeno café que constituam uma alternativa”: uma alternativa às práticas sociais instrumentalizadas, ao automatismo espacial moderno, a estéticas autoritárias, aos sentidos condicionados à repetição maquinal ordenada pela razão funcional, ao embrutecimento racionalista da poética espacial.

Onde encontrar essas alternativas em uma cidade cuja espacialidade segrega funções e pessoas, troca um espaço de convívio (rua) por uma função de escoamento (via), dota-se de uma estética padronizada nos formatos, nas alturas, na disposição das cores, dos sons, dos aromas, nas presenças e nas ausências dos elementos materiais e imateriais da vida social?¹⁶ Se, ao olhar Manhattan do topo do hoje inexistente edifício do World Trade Center, Certeau (1994, p. 169) viu uma “ilha urbana, mar no meio do mar, [...] ondas verticais” de edificações que se alternavam entre os conjuntos daquelas mais altas sucedidas por outras mais baixas e novamente por grandes arranha-céus, nota-se em Brasília, quando muito,

16 A apropriação do espaço urbano pelo cidadão ou, em outras palavras, a gradual conformação de uma cidade propriamente dita no espaço apenas planejado para isso em Brasília, tem subvertido, no nível do cotidiano, alguns aspectos da rigidez conceitual emprestada à edificação da capital federal brasileira. Aos poucos, a ocupação plural e superposta do espaço edificado vai tentando se firmar como a regra da vida urbana local e não como mera reminiscência de práticas urbanas estrangeiras, por assim dizer, ao que suposta – ou utopicamente – seria ou deveria ser a cidade de Brasília. A diversidade de ocupação dos comércios locais ou mesmo a concentração espontânea de atividades em alguns deles são exemplos contundentes dessa tendência de “abrasileiramento” de Brasília. A respeito da questão da relação distância-proximidade de Brasília com os valores urbanos brasileiros cf. Holston (1993).

uma praia aplainada, sem maiores surpresas, estável e equilibrada por sua disposição espacial pouco heterogênea.

A carência de diversidade estética, por atuar sobre os universos sensorial e sentimental do indivíduo, pode se constituir em um elemento de enfraquecimento da *flânerie* tradicional com seu caminhar não funcional, na medida em que torna o espaço do caminhar menos atrativo à observação curiosa, às descobertas, às arqueologias do cotidiano.

Por outro lado, outras escolhas funcionais da arquitetura local, como separar as áreas de edificações por meio de vazios monumentais, somam-se aos aspectos descritos anteriormente de forma a dificultar não somente a *flânerie*, mas igualmente a locomoção pedestre de caráter funcional. As distâncias a percorrer em Brasília podem ser desumanas a depender da combinatória origem-destino que se tenha em mente. Do extremo de uma Asa ao extremo de outra há 15 km; a intersecção central da cidade (rodoviária do Plano Piloto) dista 7 km de cada uma das pontas de Asa, cerca de 30 km do Lago Sul, de 20 km do Lago Norte, e aproximadamente 7 km do terminal rodoviário do Cruzeiro Velho (CODEPLAN, 1997). Isso, evidentemente, sem mencionar as cidades-satélites, que chegam a distar até 52 km do ponto central do Plano Piloto, como no caso da cidade de Brazlândia.

Há, evidentemente, quem se sinta bem com a espacialidade brasiliense, mesmo a despeito de toda sua repetição ou de suas distâncias. Esse sentimento de satisfação fundamenta-se, ao que parece, em um sentido afetivo de pertencimento a um espaço dominado, conhecido e reconhecido, confortável justamente pela ausência cômoda de surpresas e inconvenientes, acolhedor por sua previsibilidade. Afinal, para muitas pessoas, é verdadeira a sugestão de Quentin Crisp (apud WALTON, 2007) de que o segredo de uma vida bem-sucedida reside na ausência de emoções, estas entendidas – de modo negativo – como rompantes indesejados e não controlados de sentimentos em resposta a estímulos externos. Assim, para aqueles que se sentem identificados, esse espaço de tradução óbvia, essa cidade-casa, porque demasiado funcional, transforma-se, pois, em uma cidade-lar¹⁷, um espaço de acolhimento, domínio e tranqüilidade. Por outro lado, aqueles que não conseguem identificação com a cidade – ou enquanto

17 O debate entre cidades-casa (*house cities*) e cidades-lar (*home cities*) foi-me introduzido pelo professor Piotr Stompka durante um seminário no qual apresentei uma síntese daquilo que a tese da qual este texto é fragmento se propunha a ser. Naquela ocasião – 09/2001, 2º Laboratório Internacional para estudantes de doutorado, promovido pela Associação Internacional de Sociologia (ISA) – o professor Stompka sugeriu que eu pensasse a respeito das cidades que, por sua dureza arquitetônica, seriam mais cidades-casas do que propriamente cidades-lares. Aproveitei essa contribuição, mas noto, agora, que as cidades serão tanto menos casas e mais lares quanto maior for a identificação do seu praticante com ela e maiores os afetos que – por razões plurais, de ordem subjetiva – o mesmo a ela dispense. Assim,

com ela não se identificam – negam-na, dentre outras coisas, justamente por sua paisagem maquinal, entediante, esvaziada de pessoas, misturas e calor humano, conforme demonstram os depoimentos a seguir:

“Aquela coisa de cidade grande, você tá andando na rua, você tem uma farmácia, você tem um açougue, você tem um prédio, você tem uma casa, né, uma delegacia de polícia, tudo uma coisa uma do lado da outra, sabe. E aqui você não tem isso. É uma coisa esquisita. [...] Eu gosto muito de cidade com cara de cidade. Brasília não tem essa cara de cidade. [...] Isso falta em Brasília. É tudo muito certo, muito Lego [jogo infantil de peças para montar]” **(Rosa, 39 anos, nascida no Rio de Janeiro-RJ, moradora do DF há 28 anos).**

“Eu gostaria de morar no litoral, eu gostaria de morar em cidades pequenas, eu gostaria de morar em casas, que fossem casas, que tivessem quintais, que tivessem árvores que nasceram ali, que não são todas do mesmo tamanho, nem em fileiras” **(Mara, 37 anos, natural de Coatima-ES, moradora do DF há 32 anos).**

Ainda que, do ponto de vista da experiência humana, espacialidades redundantes como a de Brasília tendam a ser mais pobres que os espaços sociais que apresentam alternativas e pluralidade, conforme sugere Wenders (1994), elas tendem, por outro lado, a ser mais condizentes com expectativas cotidianas derivadas de visões de mundo instrumentais, que orientam escolhas, gostos, desejos e devaneios no sentido de uma valorização utilitarista de todas as coisas, aí incluída a própria cidade.

A análise que Machado e Magalhães (1985) fazem da forma como a vida em Brasília é percebida por seus moradores indica a existência de uma forte relação entre as características espaciais da cidade e o modelo urbano sonhado pela classe média brasileira. As autoras argumentam que não haveria nenhuma especificidade em Brasília, se comparada a outros centros urbanos nacionais, a não ser o fato de que sua morfologia permitiria, com maior facilidade e tranquilidade, a realização do modo de vida desejado pelas classes médias urbanas brasileiras. Esse modo de vida relaciona-se, sobremaneira, a aspectos nitidamente individualistas, que colocam o próprio indivíduo e seu grupo imediato, a família nuclear, no centro de importância das coisas do mundo.

uma mesma cidade pode apresentar-se como casa para alguns e lar para outros, ou como casa em certo momento, lar em outros e vice-versa.

Para a classe média, segundo as autoras, a cidade é vista como um ambiente no interior do qual é possível, com maior ou menor facilidade, realizar seus projetos individuais de vida, os quais costumam girar em torno de trabalho, consumo, lazer e educação. Quanto mais o ambiente urbano permite aos membros da classe média aproximarem-se desses projetos tanto maior a aceitação desse ambiente. Nisso poderia residir a tendência de muitos moradores em considerar Brasília uma cidade ideal, afinal, por suas condições espaciais, ela ter-lhes-ia permitido aproximarem-se sobremaneira da realização de seus projetos de vida: aqui lhes fora possível alcançar estabilidade financeira, adquirir casa e transporte próprios, prover boa educação para os filhos, desfrutar de boas opções de consumo e lazer. Fora isso, Brasília ofereceria, ainda, um amplo conjunto de áreas livres, quer no interior das quadras, quer nas próprias vias de circulação e nos parques, que permitiriam o desenvolvimento livre e seguro das crianças, bem como a livre circulação dos carros particulares no trajeto casa-trabalho-compras, sem obrigá-los a conviver com o inconveniente dos engarrafamentos do trânsito e das poluições atmosférica e sonora deles decorrentes¹⁸. Por outro lado, a “invisibilidade” das classes populares no interior da cidade – decorrente das imensas distâncias e dos vazios contínuos na área planejada, combinados à segregação controlada das cidades-satélites e dos espaços coletivos de lazer (SILVA, 2003) – faria com que a imagem da cidade fosse menos incômoda e preocupante para os indivíduos das classes média e alta, os quais, só recentemente teriam passado a conviver com o medo da violência urbana que invade o Brasil.

De fato, muitos entrevistados afirmaram gostar de Brasília ou senti-la como uma cidade adequada aos seus interesses pessoais, justamente por notarem uma identificação entre seus projetos individuais de vida – que giram em torno da família nuclear, de trabalho, estudo e consumo em geral – e a forma de organização espacial da cidade, com seus vazios e áreas verdes, que lembram as cidades do interior, seu ritmo menos acelerado que o das grandes metrópoles, a segurança relativa que oferece a seus moradores – a despeito do crescimento notável da violência criminal –, seu ar de cidade mediana, suas opções de trabalho, estudo, lazer e consumo diversas, e uma gama de “facilidades” generalizadamente reunidas sob o título de “qualidade de vida”.

Essa “qualidade de vida”, segundo alguns entrevistados, só não seria melhor pela dificuldade de locomoção decorrente das grandes distâncias, de um sistema viário que privilegia o automóvel e não o

18 Cumpramos ressaltar que o contexto empírico ao qual as autoras se pronunciam dista em mais de vinte anos do atual. No presente, a excessiva quantidade de veículos particulares circulando em Brasília é um dos desconfortos da vida na cidade.

pedestre, e de um sistema de transporte coletivo ruim. Outros aspectos que comprometeriam a qualidade de vida de Brasília seriam o elevado custo de vida; o lazer que, para alguns, não é bom; e a frieza das relações interpessoais locais (SILVA, 2003). Vale lembrar que quase todos os depoimentos deixaram clara a diferença existente entre Brasília e as outras cidades do Distrito Federal no tocante à “qualidade de vida”.

Apesar de, como apontam os próprios entrevistados, não ser usual ou cômodo caminhar por Brasília, e a despeito de a locomoção em automóveis particulares dar lugar à locomoção pedestre ou à locomoção em transporte coletivo, Machado e Magalhães (1985, p. 192) sugerem que isso não se trata de uma particularidade de Brasília, mas sim de um padrão de locomoção das classes médias urbanas brasileiras, as quais, em outras cidades, quando têm poder aquisitivo para isto, “cotidianamente se deslocam de automóvel particular de casa para o trabalho e para o lazer”. Seria, portanto, uma incorreção, na opinião das autoras, defender como característica de Brasília o fato de, nesta cidade, as locomoções cotidianas das classes médias e altas ocorrerem predominantemente por meio de automóveis particulares e não a pé.

Se o caminhar é pensado prioritária ou exclusivamente como ato de circulação – como função urbana, para ater-me à terminologia da arquitetura racional –, a análise precedente parece bastante adequada, uma vez que é, de fato, algo comum ao padrão de circulação das classes médias brasileiras a opção, quando possível, pelo automóvel particular em detrimento do caminhar ou dos transportes de massa. A questão que se coloca aqui, todavia, não diz respeito à função urbana da circulação, ou, se muito, diz-lhe respeito criticamente. Se há algo de particular em Brasília – e isso é premissa do estudo que orienta a presente análise, entendendo, evidentemente, as especificidades urbanas inscritas na relação cosmo/fragmento¹⁹ –, parte dessa particularidade reside em um tipo de razão urbanística demasiado instrumental, que suprimiu do espaço da cidade os atrativos e as possibilidades mais evidentes para a realização de uma atividade cultural tradicional do homem – o caminhar –, substituindo-a conceitualmente por uma “função urbana” objetiva – o circular. Nisso residiria, do ponto de vista de uma *arquitetura do silêncio social*, a particularidade de Brasília quanto à questão do caminhar.

O centro do descontentamento de determinadas pessoas com certos elementos espaciais de Brasília reside não exatamente no fato de que para ir trabalhar, estudar, fazer compras ou se divertir

19 Toda cidade, como universo socioespacial, é tanto cosmo, a saber, única em suas características próprias, como fragmento, parte representativa do universo social mais amplo no qual se insere (SILVA, 2003; 2002).

é preciso possuir um carro – ainda que, no decorrer das entrevistas, tenham surgido críticas tanto ao modelo viário quanto ao deficiente sistema de transporte de massa da cidade, sobretudo entre aqueles que não possuem carro. O que as pessoas rejeitam, quando rejeitam, é a possibilidade de que a morfologia espacial de Brasília tenha negado ou, de algum modo, comprometido, a si e às demais pessoas, o direito de caminhar – independentemente de o fazer funcionalmente ou não – e, desse modo, tenha contribuído para que a cidade se tornasse, na percepção geral, vazia, curiosamente sem gente, tendo seu espaço ocupado mais por carros que por gente. Esse vazio – real ou imaginário –, que se contrapõe às expectativas gerais do urbano no Brasil (HOLSTON, 1993), ecoa no universo emocional dos indivíduos, produzindo, em muitos casos, os sentimentos de tristeza, solidão e isolamento que informam todo um conjunto de representações sociais negativas sobre a cidade.

É justamente porque o indivíduo compreende a cidade real a partir das representações que constrói a respeito da cidade vivida, ou seja, porque ele reconhece como real a cidade projetada pelo filtro de suas próprias experiências, expectativas e sentimentos, que nenhuma cidade é *per se* vazia, ruim ou fria, senão para aqueles cuja complexa experiência subjetiva assim informa. Desse modo, é evidente que nem todos rejeitam Brasília e os elementos materiais que, para alguns, a negativam. Há muitos que admiram a espacialidade da capital federal e sua possível influência diante dos comportamentos sociais, apegando-se, justamente, à ordem, à previsibilidade, à possibilidade de dominarem um determinado espaço sem se sentirem ameaçados pelas surpresas que o mesmo possa esconder em sua diversidade. Uma entrevistada aponta, inclusive, como no detalhe, quando vista de uma forma microcós mica, Brasília não é assim tão vazia, sem gente ou sem vida como poder-se-ia pensar à primeira vista. É uma questão apenas de ponto de vista de quem a observa:

“É ou não é? Acaba sendo, porque quando você tem uma visão geral você acaba vendo poucas pessoas na rua. Mas quando você entra dentro de uma quadra, vai pra um lugar mais fechado, você começa a ver que tem movimento. Brasília tem sim aparência da cidade deserta, a cidade que ninguém anda nas ruas, que as pessoas só saem parece que pra trabalhar, nada mais. Mas quando você tá na sua quadra, [...] eu desço, dou de cara com o parquinho, tem babás, tem crianças, tem velhinhos passeando, sabe, [...] você vê que tem vida. Se você passa de carro pelo Eixinho, você não vê ninguém, ninguém, ninguém” (Cláudia, brasiliense nata, 21 anos).

A “vida” procurada por muitos em Brasília – setorizada como tudo mais na cidade – esconde-se nos detalhes, no microcosmo das superquadras, dos setores comerciais, dos comércios locais, dos parques, dos clubes, dos *shopping centers*, das feiras, das festas fechadas, dos bares e restaurantes, da

rodoviária: naquilo que é discreto. Essa “vida”, em Brasília, não se explicita no centro, nas praças, nas ruas ou nos bairros, a exemplo das demais cidades brasileiras: esses elementos urbanos, aqui, não são mais que simulacros. Aqui, essa tal “vida” precisa ser desvendada como uma descoberta arqueológica, escarafunchada nas minúcias dos pequenos espaços. Para isso, o tempo é grande aliado. Quanto mais tempo é despendido pelas pessoas tentando desvendar Brasília – e a ela incorporar-se como parte orgânica de seus universos social e espacial – tanto mais será possível perceber o movimento, a agitação, a sonoridade que, em escala macro, chegam a parecer inexistentes na cidade, como pretende exemplificar a citação abaixo:

Como muda o olhar que temos dos lugares e das coisas com o passar do tempo. [...] Estas ruas, estes eixos, estes blocos, este ensurdecido silêncio de Brasília já provocaram em mim sensação de vazio e solidão. Nada escutava da cidade, nada me diziam as pessoas. Cheguei a pensar: *que cidade sem voz*. Acontece que entrar, estar, viver em Brasília significa também ‘viver de carro’. Mas andando o tempo inteiro de carro, não se tem muita proximidade com as pessoas. [...] Esta cidade [...] assusta aqueles que a tocam pela primeira vez (RAMÍREZ, 1998, p. 23-24).

Algumas escolhas da arquitetura racional fizeram com que, em virtude de uma atomização da vida social nos microespaços, o homem, em Brasília, fosse transformado em uma variável discreta, uma unidade desagregada, pulverizada em um espaço amplo e esvaziado o suficiente para aniquilar – ou ordenar – a multidão pré-moderna com seus caminhantes ociosos misturados à massa de trabalhadores apressados. A supressão do centro e das ruas, a padronização estética dos ambientes e as grandes distâncias evidentemente não determinaram por si só a preferência pelo automóvel, mas contribuíram, inquestionavelmente, para alterações no caminhar ocioso – que, para muitos, não é de fato um valor –, o qual se vê, em Brasília, “funcionalizado” ora pela atividade física controlada e objetiva das “caminhadas” ou do “Cooper” nas alamedas e calçadas das superquadras ou dos Lagos, nos parques ou no Eixão²⁰, ora pelo caminhar instrumental, e atraído pela mercadoria, dos consumidores nos *shopping centers*,

20 Esses são os espaços preferidos para as atividades físicas de caminhada e Cooper ao ar livre em Brasília. A exemplo de outras cidades brasileiras, o início da manhã e o final da tarde são os horários em que se pode notar a maior quantidade de pessoas caminhando. No caso do Eixão, a frequência de pessoas praticando atividades físicas é mais acentuada aos domingos, quando a via é fechada aos veículos, tornando-se exclusiva para os pedestres.

nas feiras, nos comércios locais. Fora isso, há nas ruas, a pé, aqueles que freqüentam a cidade mas, em geral, nela não vivem. Os homens e as mulheres que lotam os pontos de ônibus e a rodoviária no final do dia, voltando para suas casas nas cidades-satélites ou no Entorno²¹. Ou aqueles que moram em Brasília, mas não dispõem de automóveis particulares para sua locomoção, muitos dos quais se ressentem pelo modelo viário da cidade que faz do carro um imperativo.

Se o que distingue o universo perceptivo dos praticantes de Brasília a respeito da aceitação ou da negação de algumas de suas características espaciais, em especial aquelas relacionadas à repetição formal e ao isolamento pedestre, não é própria ou unicamente uma questão de classe – visto que, mesmo entre membros da classe média, há quem questione, critique e sofra com sua espacialidade –, essa distinção não parece residir, igualmente, no tempo de convivência local ou na presença/ausência de outras experiências urbanas²². A aceitação ou a negação maiores ou menores de certos elementos espaciais totalitários presentes em algumas cidades, tais como aqueles que se vêem nos grandes vazios de Brasília, por exemplo, talvez resida, mais propriamente, no espaço que cada sujeito social, movido pelas visões de mundo resultantes da complexa teia social metropolitana, reserva à busca pelo novo e pelas descobertas, ou, nas palavras de Rouanet (1993), ao *homo viator* existente em cada *homo sapiens*.

Se, como afirma Rouanet (1993, p. 7), “a condição humana e a condição de viajante continuam interligadas”, em alguns homens essa ligação parece ser mais vívida, ativa e incômoda que em outros. Para alguns, “o momento humano por excelência, que movimentava todo o processo [do viajar], a viagem como desejo, a fantasia do novo, a esperança de chegar, o encontro com o país sonhado” (ROUANET, 1993, p. 7-8) não é somente o momento extraordinário das viagens que se fazem para lugares distantes, mas igualmente, aquele momento cotidiano, expresso pelo desejo de descobertas, de novidades, de prazeres sensoriais inusitados. A grande cidade é, por excelência, um universo paradoxalmente conhecido e impossível de se submeter a uma apropriação total, posto que multiforme, polifônico, complexo para

21 Os municípios de Goiás que fazem fronteira com o Distrito Federal constituem uma área denominada Entorno. Boa parte da População Economicamente Ativa do Entorno trabalha no Distrito Federal.

22 Mesmo entre os “filhos de Brasília”, pessoas nascidas e/ou criadas na cidade, encontra-se quem rejeite alguns de seus elementos espaciais, justamente por acreditar que os mesmos dificultam a efervescência característica das grandes cidades ou limitam o universo das experiências sociais e o contato com o novo. Por outro lado, há, entre aqueles recém-chegados, pessoas que mal se desfizeram das malas e da saudade de sua terra natal, quem admire justamente o conforto proporcionado pela ordem da cidade e sua possibilidade de domínio rápido, conquanto se consiga traduzir alguns códigos urbanísticos elementares. A ordem confunde-se com beleza e exprime, assim, uma situação de conforto e satisfação.

todos os sentidos, que torna possível o ato de viajar naquilo que ele guarda de mais humano: o sonho, o desejo do desconhecido. Como diz Rouanet (1993, p. 21-22): “O viajante moderno passeia pela cidade; não é mais o peregrino, o nauta, o corsário – é o *flâneur*. [...] Seu mundo é o das fantasmagorias urbanas. [...] A cidade é tudo para o *flâneur*, sua casa, sua paisagem”.

Para algumas pessoas, nascidas ou não em Brasília, membros ou não das classes média e alta, o desejo do inusitado é um valor, algo tão ou mais importante para a esfera sentimental que as coisas práticas da vida, como trabalhar, comer ou dormir. Se a realização desse desejo é dificultada ou impossibilitada por uma espacialidade massificante das diferenças e das novidades, e limitante da forma mais imediata de apropriação espacial que é o caminhar, seu resultado deverá ser notado, evidentemente, na esfera sentimental. Solidão, vazio, tristeza: eis o que sentem alguns dos praticantes de Brasília diante da conclusão de que não é possível fazer grandes descobertas nesse texto urbano pré-traduzido; diante da percepção de que esse é um espaço de tantos carros e tão poucas pessoas. “*Cidade fantasma*”²³, assim é Brasília para quem espera ver na cidade novidade e gente – em grande quantidade e de todas as origens sociais. Isso, para muitos, é imensa fonte de estranhamento, sofrimento ou angústia, ainda que nada signifique para outros.

“Eu sinto falta de gente aqui. Sinceramente, na acepção da palavra, eu sinto falta de gente! [...]. Eu sinto gente quando eu converso com os porteiros do prédio, entende? Eu sinto gente quando eu converso com os porteiros, com o cara que fica lavando lá o carro. Eu sinto gente assim. [...] Ah, Belém a gente sente gente na rua, quando você passa junto ou senta na praça, na banca de tacacá que tem a cada esquina. [...] No comércio, na rua” (Camila, 39 anos, nascida em Vizeu-PA, moradora do DF há aproximadamente 2 anos).

“O que eu acho muito ruim é você não poder andar na rua, não ver gente na rua. Isso é uma coisa que me incomoda. Eu sinto falta. Então, eu adoro trabalhar no Setor Comercial porque eu saio, desço, eu vejo camelô, vejo gente gritando, vejo gente correndo pra lá e pra cá [...]. Lá no Setor Comercial, a sensação que eu tenho é que Brasília tá viva, entendeu, é uma coisa viva que tá acontecendo ali. Fora isso, parece tudo muito parado, muito quieto, sabe, é uma coisa assim que me incomoda um pouco” (Rosa, 39 anos, nascida no Rio de Janeiro-RJ, moradora do Distrito Federal há 28 anos).

23 Expressão utilizada pela entrevistada Mara para fazer referência a Brasília no tocante a sua sonoridade.

“Gente é o que eu sinto falta em Brasília. [...] Por exemplo, a última vez que eu estive em São Paulo, a gente estava, eu acho que era umas três e meia, quatro horas, sentado num bar e a cidade movimentando, você vendo gente. [...] Vamos dizer que o centro de Brasília é o Plano Piloto, você não vai ver gente circulando, entendeu? Na realidade, eu estranho Brasília não os outros locais, porque era aquilo que eu queria viver, entendeu?” (Sérgio, 38 anos, brasiliense nato).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os problemas enfrentados pelos pedestres – viajantes urbanos – em Brasília, como visto, situam-se não apenas na ordem das coisas práticas – como o imperativo do automóvel particular para a locomoção cotidiana –, mas, igualmente, na ordem das coisas simbólicas, emocionais e imaginárias. A cidade utópico-racional, planejada em consideração a quatro supostas funções urbanas – habitar, trabalhar, divertir e locomover –, parte de uma concepção reduzida tanto de homem – o homem racional – quanto de cidade – uma cidade-coisa, exterior ao cidadão (SILVA, 2006) – e, assim, desconsidera a humanidade das coisas humanas, a qual, como bem aponta Rouanet (1993), encontra-se precisamente naquilo que não se racionaliza: o imaginário, as sensações, as emoções.

Para além das dores metafóricas do *silêncio espacial* de Brasília – cuja importância é circunscrita à sua cosmologia – preocupam os efeitos societários que podem ser produzidos pelas opções do planejamento modernista e seus descendentes, quando tomadas de modo totalitário como a única opção para a construção dos espaços urbanos novos ou para a recuperação ou gentrificação de espaços degradados (LEITE, 2004). Em particular, preocupam: de um lado, a segregação das classes sociais, o esvaziamento do espaço público e o enfraquecimento do sentido público e político do espaço; e, de outro, a fragilização das possibilidades de identidade social e identificação espacial.

O estudo dos efeitos societários e sentimentais produzidos pelo tipo de espacialidade hegemônico em Brasília indica que, para o cidadão, a cidade não se reduz ao conjunto de facilidades espaciais instaladas para dar mais conforto ao viver. A cidade é coisa viva e vivida. Sendo assim, sua experiência não pode ser outra senão a de um exercício subjetivo das relações homem-espaço e homem-homem. Excluindo das funções urbanas a dimensão subjetiva, em suas expressões sentimental, imaginária, onírica e até mesmo sensorial, a utopia modernista busca, em vão, racionalizar o que não se racionaliza. Como resultado, empobrece tanto a experiência urbana quanto a própria cidade, fenômeno, antes de tudo, humano.

REFERÊNCIAS

- AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994.
- BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- BALZAC, Honoré de. **A menina dos olhos de ouro**. Porto Alegre: L&PM, 2006.
- BAUDELAIRE, Charles. **As flores do mal**. 6. ed. RJ: Nova Fronteira, 1985.
- BAUMAN, Zygmunt. **O mal-estar da pós-modernidade**. RJ: Jorge Zahar Editor, 1998.
- BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. SP: Brasiliense, 1989. (Walter Benjamin – obras escolhidas, v. 31).
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. SP: Editora 34: Edusp, 2000.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v. 1.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994.
- CODEPLAN. **Temas CODEPLAN**: perfil socioeconômico das famílias do Distrito Federal. Brasília, 1997.
- COSTA, Lúcio. **Brasília, cidade que inventei**: relatório do Plano Piloto de Brasília. [S.l.], s.d. mimeo.
- DO RIO, João. **A alma encantadora das ruas**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.
- GAMA, Lúcia Helena. **Nos bares da vida**: produção cultural e sociabilidade em São Paulo – 1940-1950. SP: Editora do SENAC, 1998.
- GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: MIRANDA, Wander Melo (Org.). **Narrativas da modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.
- HOLSTON, David. **A cidade modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. SP: Companhia das Letras, 1993.
- LE CORBUSIER. **Urbanismo**. SP: Martins Fontes, 1992.

LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas: Aracaju: Editora da Unicamp: Editora UFS, 2004.

MACHADO, Lia Zanota; MAGALHÃES, Themis Quezado de. Imagens do espaço: imagens de vida. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília, ideologia e realidade**: espaço urbano em questão. SP: Projeto, 1985.

MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Edusp, 1974.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: Universidade/UFRGS, 1999.

POE, Edgar Allan. **O homem da multidão**. Porto Alegre: Paraula, 1993.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (Org.). **O futuro das metrópoles**: desigualdades e governabilidade. RJ: Revan: FASE, 2000.

ROUANET, Sérgio Paulo. **A razão nômade**: Walter Benjamin e outros viajantes. RJ: Editora UFRJ, 1993.

SCHERER, Rebeca. Apresentação. In: LE CORBUSIER (versão). **A carta de Atenas**. SP: HUCITEC: EDUSP, 1993.

SILVA, Inaê Elias Magno da. **Brasília, a cidade do silêncio**. Tese (Doutorado em Sociologia) – Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2003.

_____. Metrópoli y modernidad. **Revista Colombiana de Sociologia**, Bogotá, v. 7, n. 2, 2002.

_____. Pensamento complexo: alternativa para o resgate intelectual da totalidade urbana. **Revista Brasileira de Sociologia da Emoção – RBSE**, v. 5, n. 14/15, ago./dez. 2006.

SIMMEL, George. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

VOGEL, Arno; VOGEL, Vera Lúcia de Oliveira; LEITÃO, Gerônimo E. de Almeida. **Como as crianças vêm a cidade**. RJ: Pallas/FLACSO/UNICEF, 1995.

WALTON, Stuart. **Uma história das emoções**. Rio de Janeiro: São Paulo: Editora Record, 2007.

WENDERS, Wim. A paisagem urbana. **Revista do Patrimônio**, RJ: Instituto do Patrimônio Histórico Nacional, n. 23, 1994.