

Roberta Tiburri



“SUJEITO SOCIOLÓGICO” PELAS RUAS DE BRASÍLIA

RESUMO

Este artigo pretende situar o “sujeito sociológico”, conceituado por Stuart Hall (2006), na arquitetura e urbanismo modernistas, utilizando como ícone a cidade de Brasília. Este “sujeito sociológico”, fruto da modernidade em transformação, com suas características de isolamento e individualismo acrescidas de um processo de fragmentação e descentramento das identidades, será conduzido pelas ruas da cidade símbolo de nosso modernismo, concebida, em grande parte, com base nos princípios da Carta de Atenas, que objetivava resolver os problemas decorrentes do rápido crescimento das cidades. Buscamos compreender de que forma os princípios modernistas da Carta de Atenas, manifesto mais significativo do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (Ciam), estão presentes em Brasília e como se dá a relação entre o coletivo e o individual, bem como de que maneira o “sujeito sociológico” pode transitar em seus espaços. Para isto, analisamos os princípios da Carta de Atenas aplicados ao projeto urbanístico de Brasília, e como resultou, na prática, a relação do indivíduo, nosso “sujeito sociológico”, com esta “cidade ideal”, pela observação das relações entre o coletivo e o individual, o público e o privado, o centro e a periferia. Consideramos, também, o período político e econômico do País, na década de 1950 e início da década de 1960, com a política desenvolvimentista do governo de Juscelino Kubitschek, em diálogo com os preceitos da cidade modernista ideal. Sendo assim, nossa análise gira em torno do “sujeito sociológico”, individualista, pertencente à sociedade moderna em transformação, em diálogo com as estruturas do estado-nação, da industrialização, da democracia e do capitalismo modernos, inserido em uma cidade modernista, com aspirações de coletividade e ordem social e espacial, em um País voltado para o futuro, o progresso e o desenvolvimento.

PALAVRAS-CHAVE

Sujeito sociológico, indivíduo moderno, Brasília, Carta de Atenas, urbanismo modernista, cidade modernista, sociologia urbana (Brasília).

EL “SUJETO SOCIOLOGICO” POR LAS CALLES DE BRASÍLIA

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo situar el “sujeto sociológico”, conceptualizado por Stuart Hall (2006), en la arquitectura y en el urbanismo modernistas, utilizando como ícono la ciudad de Brasilia. Este “sujeto sociológico”, fruto de la modernidad en transformación, con sus características de aislamiento e individualismo, a que se añade un proceso de fragmentación y descentramiento de las identidades, será dirigido por las calles de la ciudad símbolo de nuestro modernismo, concebida, en gran parte, a partir de los principios de la Carta de Atenas, que objetivaba resolver los problemas causados por el rápido crecimiento de las ciudades. Tratamos de entender como los principios modernistas de la Carta de Atenas, manifiesto más significativo del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (Ciam), están presentes en Brasilia y cómo ocurre la relación entre el colectivo y el individual, y cómo el “sujeto sociológico” puede transitar en sus espacios. Para esto, analizamos los principios de la Carta de Atenas aplicados al proyecto urbanístico de Brasilia, y cómo resultó, en la práctica, la relación del individuo, nuestro “sujeto sociológico”, con esta “ciudad ideal”, a través de la observación de las relaciones entre lo colectivo y lo individual, lo público y lo privado, el centro y la periferia. Consideramos, también, el período político y económico del País, en la década de 1950 y principios de la década de 1960, con la política de desarrollo del gobierno de Juscelino Kubitschek, en diálogo con los principios de la ciudad modernista ideal. Así, nuestro análisis gira alrededor del “sujeto sociológico”, individualista, perteneciente a la sociedad moderna en transformación, en diálogo con las estructuras del estado-nación, de la industrialización, de la democracia y del capitalismo moderno, insertado en una ciudad modernista, con aspiraciones de colectividad y orden social y espacial, en un País volcado hacia el futuro, el progreso y el desarrollo.

PALABRAS CLAVE

Sujeto sociológico, individuo moderno, Brasilia, Carta de Atenas, urbanismo modernista, ciudad modernista, sociología urbana (Brasilia).

THE SOCIOLOGICAL SUBJECT THROUGH THE STREETS OF BRASILIA

ABSTRACT

This article discusses the sociological subject, as conceptualized by Stuart Hall (2006), in the modernist architecture and urbanism, using the city of Brasilia as an icon. The sociological subject is the result of modernity in transformation, with its characteristics of isolation and individualism, together with a process of decentralization and fragmentation of identities. This idea will be led through the streets of the city-symbol of our modernism, largely designed from the principles of the Athens Charter, which aimed to solve the problems caused by rapid growth of cities. We try to understand how the modernist principles of the Athens Charter, who are considered to be the most significant manifest of the International Congress of Modern Architecture (CIAM), are present in Brasilia and how both the collective and the individual interact as well as how the sociological subject can move about those spaces. To do so, we analyze the principles of the Athens Charter, applied to Brasilia's urban design, and determine how our sociological subject in practice interacts with this "ideal city" by observing the interactions between the collective, the individual, the public and private, the center, and the periphery. We also consider the political and economic conditions in Brasilia during the 1950s and early 1960s, under the developmental policy of President Kubitschek, combined with the precepts of the ideal modern city. Thus, our analysis focuses on the sociological subject, who is individualistic and changes modern society, interacting with the structures of the nation-state, industrialization, democracy, and modern capitalism, and is part of a modernist city, with aspirations of community and social and spatial order in a country facing the future, progress, and development.

KEY WORDS

Sociological subject, modern individual, Brasilia, Athens Charter, modernist urbanism, modernist city, urban sociology (Brasilia).

Como o título anuncia, este artigo pretende situar o “sujeito sociológico”, conceituado por Stuart Hall (2006), na Arquitetura e Urbanismo modernistas, no Brasil, na década de 1950 e início da década de 1960, utilizando como ícone a cidade de Brasília, síntese do modernismo nacional. Tomamos o projeto de concepção de Brasília e sua ocupação inicial, como estudo de caso da cidade modernista, fruto das discussões dos Ciams, e, para tal, nos baseamos no ideário difundido pelo manifesto mais significativo destes Congressos, a *Carta de Atenas*. Nosso foco de análise são as relações entre o individual e o coletivo, o público e o privado, e o centro e a periferia, na sociedade moderna brasileira, sintetizada pela figura do “sujeito sociológico”. Consideramos, também, a política desenvolvimentista do período em questão, com o governo de Juscelino Kubitschek, em contraponto com os preceitos da cidade modernista ideal e suas intenções de criação de “novas formas de associação coletiva, de hábitos pessoais e de vida cotidiana” (HOLSTON, 1993, p. 37).

Inicialmente, apresentamos a definição de “sujeito sociológico” que, conforme Hall, reflete a crescente complexidade do mundo moderno. Esse sujeito se localiza em uma fase mais avançada da modernidade, sendo ainda o indivíduo soberano, com o núcleo centrado no seu “eu real”, porém em interação com o “outro”, com a sociedade, formando-se e modificando-se por meio de um constante diálogo com os “mundos culturais” externos. Esse sujeito transita entre seu mundo pessoal, com sua identidade individualista, e o mundo público, através das estruturas do estado-nação, da industrialização, da democracia e do capitalismo modernos. Assim, o “sujeito sociológico” surge, em grande parte, quando as sociedades modernas se tornam mais complexas, na primeira metade do século 20, adquirindo uma forma mais coletiva e social, quando

[...] o cidadão individual tornou-se enredado nas maquinarias burocráticas e administrativas do estado moderno. Emergiu, então, uma concepção mais social do sujeito. O indivíduo passou a ser visto como mais localizado e “definido” no interior dessas grandes estruturas e formações sustentadoras da sociedade moderna. (HALL, 2006, p. 30)

Nesse período, junta-se ao surgimento das novas ciências sociais, em sua forma atual, o Modernismo, traçando um quadro ainda mais complexo desse sujeito moderno em transformação, que, por um lado, buscava integrar-se à sociedade inundada pelas “maquinarias burocráticas e administrativas do estado moderno” e, por outro, estava tornando-se fragmentado, descentrado e ainda mais individualista. É este indivíduo que tomamos como síntese da sociedade para a qual Brasília foi projetada, com o individualismo do ser humano contrastando com o coletivo da sociedade, e “a figura do indivíduo isolado, exilado ou alienado, colocado contra o pano-de-fundo da multidão ou da metrópole anônima e impessoal.” (HALL, 2006, p. 32).

Quando falamos de modernismo, modernidade e modernização, estamos falando de conceitos extremamente complexos e amplamente discutidos. Conforme Jacques Le Goff, o conceito de “modernidade” surgiu na metade do século 19, no Ocidente, e “constitui uma reação ambígua da cultura à agressão do mundo

¹ Todas as citações mantêm a grafia original do texto citado.

industrial.” (LE GOFF, 1990, p. 149). Já Berman (1986, p.15) conceitua a modernidade como um conjunto de experiências compartilhado por homens e mulheres em todo o mundo, constituída por ambiguidades e contradições, em que

ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que somos.

O autor divide a modernidade em três fases: o período que vai do início do século 16 até o fim do século 18, quando as pessoas começam apenas a experimentar a modernidade; a segunda fase, que tem início com a onda revolucionária de 1790, em que o mundo ainda não é moderno por inteiro, e a terceira fase, no século 20, em que o processo de modernização atinge proporções mundiais, e na qual se situa o “sujeito sociológico” de Hall.

Com relação à América Latina, pode-se concluir, como afirma García Canclini (2003, p. 154), que “*não chegamos a uma modernidade, mas a vários processos desiguais e combinados de modernização*”. O estudioso adota a seguinte distinção entre os termos modernidade, modernização e modernismo:

*[...] a modernidade como etapa histórica, a modernização como um processo socioeconômico que vai construindo a modernidade, e os modernismos, ou seja, os projetos culturais que renovam as práticas simbólicas com um sentido experimental ou crítico.*¹ (CANCLINI, 2003, p. 23)

Na Arquitetura, a discussão sobre a modernidade também é muito vasta e, como afirma Frampton (1997, p.9), “*quanto mais rigorosamente se procura a origem da modernidade, mais atrás ela parece estar.*” Quanto ao conceito de modernismo, estamos cientes de que este, por si só, concentra um alto nível de complexidade e variabilidade, como ilustram Bradbury e McFarlane (1989, p.18), em seu artigo *O nome e a natureza do modernismo*. Os autores apontam diferentes interpretações sobre o termo, entre elas, aquela que trata o modernismo como o movimento que reflete o perfil geral das artes do século 20, de alcance internacional, resultando em formas que refletem o pensamento, a consciência e a experiência do homem moderno. Outra interpretação associa o termo modernismo a uma “*nova era de alta consciência estética e não-figurativa, em que a arte passa do realismo e da representação humanista para o estilo, a técnica e a forma espacial em busca de uma penetração mais profunda da vida*”, com características de abstração, descontinuidade e impacto. David Harvey (2004, p.21) também destaca os sentidos conflitantes atribuídos ao modernismo, especialmente “*a conjugação entre o efêmero e o fugidivo e o eterno e o imutável.*” Apesar das inquietações que giram em torno desse termo, decorrentes das contradições inerentes a ele, percebemos uma constância na questão do sentido experimental e crítico do modernismo, tanto estética como socialmente, características presentes na arquitetura e no urbanismo modernistas, dos quais Brasília é referência.

Temos, então, o contraponto entre o “sujeito sociológico”, individualista, fruto da sociedade moderna, em diálogo com as estruturas do estado-nação, da industrialização, da democracia e do capitalismo modernos, inserido em uma cidade modernista, com aspirações de coletividade e ordem social e espacial, que pregava uma nova forma de vida, exigindo “*o domínio da ação coletiva e dos*

direitos coletivos sobre os interesses privados, tanto na ordenação da cidade quanto no controle das forças do desenvolvimento industrial.” (HOLSTON, 1993, p. 47) Junta-se a isso o importante papel de Brasília na política que guiou o governo de Juscelino Kubitschek, baseada nas teorias desenvolvimentistas geradas na década de 1950, em que o presidente intencionava, construindo a nova capital no interior do País, o desenvolvimento regional e a integração nacional, além de conduzir o Brasil a seguir as inovações realizadas em Brasília, saltando do subdesenvolvimento para o desenvolvimento. Ainda segundo Holston (1993, p. 101), “*como o modernismo era a força inovadora na arquitetura e no urbanismo, os desenvolvimentistas viram uma afinidade eletiva entre o design modernista e seu próprio projeto de modernização*”. Observamos, desta forma, a contradição, já estudada por Holston, entre o viés socialista implícito nos projetos modernistas e as intenções de desenvolvimento e modernidade industrial da política nacionalista, a serviço do capitalismo em expansão. A partir desta contradição, introduzimos a questão sociológica referente ao indivíduo que ocupou o projeto de Brasília, nosso “sujeito sociológico”, e as questões decorrentes de sua inserção nesse espaço, nas esferas do individual e do coletivo, do público e do privado, das relações entre centro e periferia. Apesar de nosso foco ser dirigido para essas divergências, salientamos que também existiam, é claro, importantes convergências entre as ideias modernistas na arquitetura e no planejamento urbano e as ideias de governo desenvolvimentistas. Destacamos a negação e o apagamento da história e do passado colonial, como um avanço para o futuro e o desenvolvimento.

Para compreendermos as intenções sociais da arquitetura e do urbanismo modernistas, baseamo-nos nas discussões decorrentes dos Ciams, mais especificamente na Carta de Atenas, resultado do IV Ciam, em 1933. Conforme afirma Irazábal (2001), esse manifesto questionava “*como o paradigma da arquitetura moderna poderia responder aos problemas causados pelo rápido crescimento das cidades, causado, entre outros fatores, pela mecanização na produção e as mudanças no transporte*”. A Carta de Atenas, segundo Galbieri (2008), é

[...] um manifesto urbanístico que expressa o pensamento sobre o meio urbano na época. [...] trata as cidades sob o ponto de vista de arquitetos, que, reunidos, buscam responder aos problemas urbanísticos causados pelo rápido crescimento das cidades. A Carta, de modo geral, analisa o estado atual e crítico das cidades, propondo aspectos que deveriam ser respeitados para a melhoria da estrutura urbana. Com considerações sobre as habitações, o lazer, o trabalho, a circulação e o patrimônio histórico das cidades, a Carta prega, entre outros pontos, a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, através da setorização das áreas e de um planejamento do uso do solo.

O documento demonstrava a preocupação com quatro funções básicas – o habitar, o trabalhar, o recrear e o circular –, traduzidas espacialmente nos setores residencial, de trabalho e de recreação, e nas circulações de pedestres e veículos. Essa setorização reflete o pensamento mecanicista e os ideais de funcionalismo da época, pensando, como afirma Kanashiro (2005, p. 34):

[...] a habitação como uma “máquina de morar”. Admitindo um modelo de homem universal, reduz-se a vida urbana àquelas quatro funções básicas e

ignoram-se as condições específicas do local, tanto em termos físico-ambientais quanto socioculturais. Surgem concepções de cidades baseadas em princípios formais e funcionais, com tendência a uma maior homogeneização dos espaços urbanos.

Certeau nos ajuda a compreender os mecanismos dessa cidade funcionalista, característica do modernismo. Para Certeau (1994, p. 174), “a ‘cidade’ instaurada pelo discurso utópico e urbanístico é definida pela possibilidade de uma tríplice operação.” A primeira delas seria “a produção de um espaço próprio”, onde existe uma organização racional que omite qualquer poluição que possa comprometer essa organização (poluições físicas, mentais ou políticas). A segunda seria “estabelecer um não-tempo ou um sistema sincrônico”, a fim de minimizar, ou até mesmo impedir, a presença da história e das tradições. E a terceira, por fim, seria “a criação de um sujeito universal e anônimo que é a própria cidade”, a fim de conceber um espaço com propriedades estáveis, isoláveis e articuladas entre si, que permitem a especulação e a classificação. Mais adiante, retomaremos esse pensamento, expondo as consequências dessa tríplice operação.

Antes, porém, de adentrarmos na análise proposta, nos resta traçar, ainda, um breve panorama do projeto urbanístico de Brasília, para que possamos melhor compreender de que forma os princípios modernistas da Carta de Atenas estão presentes nessa cidade, e de que forma a relação entre o coletivo e o individual se manifesta, bem como de que maneira o “sujeito sociológico” pode transitar em seus espaços.

O projeto urbanístico de Brasília foi fruto de um concurso promovido pelo governo de Juscelino Kubitschek, em 1957. Esse projeto fez parte da concretização da ideologia do desenvolvimento, presente no País na década de 1950, segundo a qual o Estado era visto como agente de modernização (OLIVEIRA, 2001). A maioria dos projetos seguia o ideário da arquitetura modernista, em sintonia com o desejo do governo de criar uma nova e moderna capital para o Brasil, completamente diferente dos outros centros urbanos do País. O vencedor do concurso foi Lúcio Costa, arquiteto e teórico da Arquitetura, com um projeto que partiu do sinal na cruz, indicando simbólica e poeticamente o ato de fundação de uma cidade, e remetendo, também, ao princípio de organização das cidades antigas (HOLSTON, 1993). A cidade era, fundamentalmente, dividida em duas partes, estruturadas por dois eixos que se cruzam em ângulo reto, como bem descreve Holanda (2002, p. 35):

O Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário, respectivamente e exclusivamente ocupados pelos edifícios governamentais, por um lado, e pelas habitações com seus equipamentos complementares, por outro. Em segundo lugar, o espaço monumental por excelência – a Esplanada dos Ministérios e a Praça dos Três Poderes [...]

O setor residencial era formado por quatro tipos diferentes de moradia, todos seguindo um conceito de habitação coletiva por zoneamento, onde predominava o Setor de Habitação Coletiva, formado exclusivamente por prédios de apartamento, de propriedade pública, formando as chamadas superquadras. Cada superquadra tinha 240 por 240 metros e era composta pelos blocos de apartamentos, comércio, serviços e equipamentos de lazer, que compartilhava com um conjunto de superquadras, formando uma unidade de vizinhança, cercada por uma densa faixa

de vegetação. Os blocos de apartamentos eram, em sua maioria, de até seis pavimentos, edificados sobre pilotis, permitindo a livre circulação. A ideia é que, nestas unidades de vizinhança, não houvesse distinção de classe social, renda ou educação entre seus moradores, todos tendo direito de acesso ao mesmo tipo de residência e aos mesmos equipamentos de educação, saúde e lazer (HOLSTON, 1993). Existiam, ainda, o setor de Habitação Individual Geminada, formado por fileiras de casas geminadas, com as fachadas voltadas para uma área verde, e os fundos definindo uma via local de acesso, o setor de Habitação Coletiva e Geminada, combinando os dois anteriores, e o setor de Habitação Individual, com residências isoladas que compartilhavam áreas verdes de propriedade pública. Já os edifícios que compunham o eixo monumental, projetados por Oscar Niemeyer como grandes esculturas isoladas, com sua forma simples e ousada, contribuíram em larga escala para os objetivos do governo de projetar o Brasil como um País avançado e símbolo de desenvolvimento.

O sonho de uma cidade ideal, baseada em grande parte nos princípios modernistas da Carta de Atenas, é, porém, em muitos aspectos, uma utopia. E aqui começamos nossa análise, relacionando os princípios da Carta de Atenas² aplicados no projeto urbanístico de Brasília, e como resultou, na prática, a relação do indivíduo, nosso “sujeito sociológico”, com esta “cidade ideal”, por meio da observação das relações entre o coletivo e o individual, o público e o privado, o centro e a periferia.

Inicialmente, podemos observar a preocupação da Carta de Atenas em resguardar o interesse coletivo, sustentando-o acima do interesse privado, como bem explicita o seguinte fragmento:

O direito individual e o direito coletivo devem, pois, sustentar-se e reforçar-se mutuamente e pôr em comum tudo o que levam em si de imensamente construtivo. O direito individual não guarda relação alguma com o vulgar interesse privado. Este, que sacia a uma minoria enquanto condena o resto da massa social a uma vida medíocre, merece severas restrições. Deve estar subordinado sempre ao interesse coletivo, de modo que cada indivíduo tenha acesso a esses gozos fundamentais que são o bem-estar do lar e a beleza da cidade. (CARTA DE ATENAS, 1933)

De forma intencional ou não, este desejo de igualdade social, emanado pelos arquitetos e urbanistas modernistas, como demonstra o trecho acima, foi aplicado, em parte, por Lúcio Costa, no projeto urbanístico de Brasília, o que se vê mais explicitamente no setor residencial, no projeto das superquadras e unidades de vizinhança, onde pessoas de diferentes extratos sociais seriam estimuladas à convivência igualitária, por meio dos equipamentos urbanos coletivos.

Essa intenção de estimular a convivência e reduzir as diferenças sociais por meio do desenho da cidade não aconteceu, no entanto, na ocupação desse espaço planejado, pelo nosso “sujeito sociológico”. Por um lado, o Brasil já vinha de um longo período histórico de desigualdades sociais e de predominância de interesses privados sobre interesses coletivos, que se procurou apagar com o projeto da nova capital. Por outro lado, a própria sociedade que ocupou esse espaço podia ser caracterizada pelo individualismo, em um processo de fragmentação e descentramento dos sujeitos. Esses podem ser fatores que apontem para o fato de que, apesar da intenção, do traçado urbanístico de Brasília, de estimular a

² Nossa intenção não é comprovar uma aplicação direta dos princípios da Carta de Atenas no projeto de Lúcio Costa para Brasília, mas demonstrar que este projeto reflete, sim, muitos dos preceitos ditados por esse manifesto, relacionados com nosso foco de análise: a relação entre o público e o privado, o individual e o coletivo e a posição do sujeito sociológico dentro dessa organização.

coletividade e rejeitar as divisões por classes, aconteceu exatamente o oposto, já desde a inauguração da cidade: *“Na inauguração de Brasília, setenta mil trabalhadores estavam presentes. A maioria desses trabalhadores residia nas Cidades Satélites, projetadas repentinamente durante a construção de Brasília.”* (COELHO, 2008, p. 70). Sendo a nova capital uma cidade construída exclusivamente para abrigar as funções do poder público, o acampamento dos trabalhadores que construíram a capital foi executado de forma provisória, e esperava-se que, depois da inauguração, parte deles fosse absorvida pelo mercado de trabalho local, e outra parte voltasse para suas cidades de origem, o que, naturalmente, não aconteceu. A nítida diferença social em Brasília, completamente contrária ao que pregava a Carta de Atenas, dividiu a sociedade entre moradores do Plano Piloto e moradores das cidades-satélite, transformando a “cidade ideal” em uma cidade onde as diferenças sociais e os interesses individuais se sobrepunham nitidamente aos interesses coletivos. Assim, duas cidades distintas se formaram em Brasília, de acordo com as classes sociais que a habitavam: a “cidade monumental”, dos governantes e burocratas, e a “cidade dos barracos”, dos que viviam para servir a “cidade monumental” (FRAMPTON, 1997).

Aqui, retomamos o pensamento de Certeau sobre a cidade funcionalista e mostramos as consequências da tríplice operação já exposta, que define esse tipo de cidade. Esta forma de criação espacial possibilita, por um lado, *“uma diferenciação e uma redistribuição das partes em função da cidade”* e, de outro, a rejeição de tudo que não se encaixa nesse sistema, os “detritos” de uma administração funcionalista, como qualquer anormalidade, desvio, doença, morte (CERTEAU, 1994), e, no caso de Brasília, podemos acrescentar o desemprego, a pobreza e a falta de moradia. O planejamento da cidade pode excluir esses “detritos”, mas, sendo a cidade um espaço vivido, habitado, um “lugar praticado”, os habitantes que praticam o cotidiano da vida urbana trazem consigo suas vivências, suas histórias, suas tradições e, por que não, seus “detritos”, que, ao mesmo tempo em que dão vida a esse lugar geometricamente traçado, trazem consigo seus conflitos e problemas, contrariando qualquer espaço planejado. Certeau (1994, p. 174) conclui que *“a organização funcionalista, privilegiando o progresso (o tempo), faz esquecer a sua condição de possibilidade, o próprio espaço, que passa a ser o não pensado de uma tecnologia científica e política.”*

Esta reflexão sobre a cidade funcionalista nos impulsiona a questionar a ocupação desse espaço pelo sujeito moderno em transformação, pois, afinal, tanto os funcionários públicos, para os quais a cidade foi projetada, quanto os trabalhadores que a construíram estavam vivendo na mesma época, na mesma sociedade, as experiências e inquietações do sujeito sociológico. Assim, de que forma esse indivíduo poderia adaptar-se ao ideal de coletividade sugerido pela Carta de Atenas?

A reinterpretação do marxismo, na década de sessenta, considera, segundo Hall (2006, p. 34), que

[...] os indivíduos não poderiam de nenhuma forma ser os “autores” ou agentes da história, uma vez que eles podiam agir apenas com base em condições históricas criadas por outros e sob as quais eles nasceram, utilizando os recursos materiais e de cultura que lhes foram fornecidos por gerações anteriores.

Sendo este o pensamento da época da criação de Brasília, como podemos pensar que um povo com um histórico tão forte de diferenças sociais e individualismo poderia adaptar-se ao conceito de coletividade imposto pela forma de habitar proposta pelas unidades de vizinhança de Brasília?

A questão da diferença social nos leva a pensar em outro aspecto: a relação centro periferia, marcada, em Brasília, pelo contraste entre o Plano Piloto, de Lúcio Costa, e as cidades-satélite que se formaram, nos subúrbios, desde a sua construção. Segundo Holston (1993, p.283), “*a organização de uma periferia autorizada em torno da capital criou uma espécie de ordem social dual, com segregações ao mesmo tempo legais e espaciais*”. Podemos salientar, assim, a importância de compreender a distribuição espacial de uma cidade, para compreender a sociedade que nela vive. No caso das cidades brasileiras, “*a demarcação espacial (e social) se faz sempre no sentido de uma gradação ou hierarquia entre centro e periferia, dentro e fora*” (DAMATTA, 1997, p. 32). Essa demarcação, ressaltada pela diferença de classes entre o centro e o subúrbio, era uma das grandes preocupações dos urbanistas modernistas:

O subúrbio é o símbolo, ao mesmo tempo, do fracasso e da tentativa. É uma espécie de onda batendo nos muros da cidade. No decorrer dos séculos XIX e XX, essa onda tornou-se maré, e depois inundação. Ela comprometeu seriamente o destino da cidade e suas possibilidades de crescer conforme uma regra. Sede de uma população incerta, destinada a suportar inúmeras misérias, caldo de cultura de revoltas, o subúrbio é, com freqüência, dez vezes, cem vezes mais extenso que a cidade. [...] O subúrbio é um erro urbanístico, disseminado por todo o universo e levado a suas conseqüências extremas na América. Ele se constitui em um dos grandes males do século. (CARTA DE ATENAS, p. 10)

Erro urbanístico rechaçado pelos modernistas e impensado no Plano Piloto da “cidade ideal” de Brasília, mas que, por acompanhar o processo histórico brasileiro, também acompanhou a nova capital desde a sua construção, indo contra o desejo de seus idealizadores e aparecendo, talvez, de forma mais acentuada que em outras cidades brasileiras. A questão da fragmentação social, em Brasília, é ainda mais evidente que em outros centros urbanos do País. O projeto da cidade, como “capital moderna” acabou excluindo as classes menos favorecidas para subúrbios distantes do Plano Piloto, o que torna evidente que as diferenças sociais se traduzem em diferenças espaciais (COELHO, 2008). É com essa sociedade estratificada e por esse espaço dual que transita o sujeito sociológico. Esse espaço físico e social sofre influência do indivíduo moderno em transformação, ao mesmo tempo em que influencia a formação deste indivíduo. Podemos supor, desta forma, que a sociedade e o espaço que o acolhem, em Brasília, apenas contribuem para o processo de fragmentação e descentramento pelo qual esse sujeito está passando.

Partimos, agora, para outra questão, que transita entre o público e o privado, as circulações. Com relação a este aspecto, a Carta de Atenas demonstra a preocupação com o advento do automóvel e sua velocidade, e como inseri-lo na estrutura viária existente, até então ocupada por pedestres e veículos traçados por animais:

O dimensionamento das ruas [...] se opõe à utilização das novas velocidades mecânicas e à expansão regular da cidade. O problema é criado pela impossibilidade de conciliar as velocidades naturais, do pedestre ou do cavalo, com as velocidades mecânicas dos automóveis, bondes, caminhões ou ônibus. (CARTA DE ATENAS, p. 22)

A proposta da Carta de Atenas e do urbanismo modernista foi criar circulações diferenciadas para cada tipo de uso: ruas residenciais, áreas de uso coletivo, avenidas de trânsito e ruas de passeio, interligando-as por cruzamentos e separando-as por massas de vegetação. Retomando as quatro funções da cidade modernista – habitar, trabalhar, recrear-se e circular –, a circulação tem função primordial, interligando as outras três e permitindo a fluência e a troca entre elas. Brasília, seguindo este conceito de circulação, elimina a rua como tal. Holston (1993, p. 109), inclusive, anuncia a eliminação do pedestre e a morte da rua em Brasília:

O balanço de forças que daí resulta [onde o balão ou o trevo substituem a esquina] tende simplesmente a eliminar o pedestre: quem pode, usa o automóvel. A ausência do rito de passagem das esquinas só vem indicar aqui um dos traços mais distintivos e radicais da modernidade de Brasília: a ausência das ruas. Brasília substitui a rua por vias expressas e becos residenciais, o pedestre, pelo automóvel, e o sistema de espaços públicos que as ruas tradicionalmente estabelecem é substituído pela visão de um urbanismo moderno e messiânico.

A rua como espaço público de encontro e convivência, como espaço de aglomeração de pessoas, de vaivém de pedestres, de contemplação do *flâneur*, de sociabilidade em geral não existe em Brasília, o que levou a uma interiorização dos espaços sociais e a uma grande sensação de isolamento.

E como se desenvolve nosso “sujeito sociológico”, aquele indivíduo isolado, com a multidão como pano de fundo, em uma cidade onde não há a rua propriamente dita? E como se desenvolve aquele sujeito exemplificado por Hall (2006, p. 33) como “o *flâneur* (ou o *vagabundo*), que vagueia entre as novas arcadas das lojas, observando o passageiro espetáculo da metrópole” e “aquela legião de figuras alienadas da literatura e da crítica social do século 20 que visavam representar a experiência singular da modernidade?”. Em uma cidade idealmente planejada, uma cidade “onírica”, com zoneamentos bem delimitados, a fim de facilitar o cotidiano da vida urbana e trazer qualidade de vida para a população, incentivando a igualdade social e o convívio entre as classes, esse “sujeito sociológico” em transformação vagueia sem encontrar seu lugar. Falta a ele a “*espontaneidade e o movimento dos centros urbanos*”, como bem explica a afirmação de Coelho (2008, p. 68):

O caráter planejado, moderno e administrativo de Brasília sempre suscitou uma certa estranheza para aqueles provenientes de outras cidades brasileiras. Brasília é freqüentemente considerada uma cidade artificial e pouco humana. [...] Se, de um lado, o aspecto moderno da cidade poderia representar uma novidade para os recém-chegados, por outro lado, a sensação de frieza, de artificialidade e de impessoalidade era muitas vezes acompanhada por um sentimento de estranheza e de não identificação, que originaria dificuldades de adaptação. O caráter organizado de Brasília

tornava o cotidiano mais prático, ao mesmo tempo que parecia privar a cidade da espontaneidade e do movimento presentes em outros centros urbanos.

Ora, o indivíduo moderno estava passando por um importante período de socialização, em diálogo com os “mundos externos” a ele, com as estruturas desse mundo e com os outros indivíduos, estava experimentando a troca entre seu núcleo interior, centrado e individualista, e a sociedade moderna. A rua, sendo um importante espaço livre e democrático de convivência social, talvez o mais significativo dos centros urbanos, foi abolida em Brasília. Podemos concluir, então, que na nova capital nosso “sujeito sociológico” não pode sequer “*vagar observando o passageiro espetáculo da metrópole*”. Seu mais significativo espaço urbano de expressão e convivência não existe, e assim observamos, mais uma vez, de que forma a cidade planejada pode contribuir para acelerar o processo de isolamento e fragmentação do indivíduo moderno.

Ainda na esfera das relações entre público e privado, podemos contrapor os edifícios governamentais, praças e monumentos em relação às unidades habitacionais. A Carta de Atenas adotava o princípio humanista de considerar o homem como a medida de todas as coisas:

O dimensionamento de todas as coisas no dispositivo urbano só pode ser regido pela escala humana. A medida natural do homem deve servir de base a todas as escalas que estarão relacionadas à vida e às diversas funções do ser. (CARTA DE ATENAS, p. 29)

E, por isso, tratava a unidade habitacional como a “*célula social*”, “*o núcleo inicial do urbanismo*”:

O núcleo inicial do urbanismo é uma célula habitacional (uma moradia) e sua inserção num grupo formando uma unidade habitacional de proporções adequadas. Se a célula é o elemento biológico primordial, a casa, quer dizer, o abrigo de uma família, constitui a célula social. [...] A casa é o núcleo inicial do urbanismo. Ela protege o crescimento do homem, abriga as alegrias e as dores de sua vida cotidiana. (CARTA DE ATENAS, p. 33)

Observamos que a unidade habitacional, a superquadra, e até a unidade de vizinhança cumpriram com competência os preceitos ditados pela Carta de Atenas, proporcionado as quatro funções – habitar, trabalhar, recrear-se e circular –, em escala adequada ao cotidiano, e respeitando “*a medida natural do homem*”. Já quando pensamos no caráter monumental da cidade, com seus palácios de governo, praças e grandes avenidas para automóveis, percebemos que aí se perdeu o caráter humanista, a escala do ser humano. Saindo da unidade de vizinhança, nosso “sujeito sociológico” diminui e quase desaparece, na escala monumental de Brasília. Ele vai para as grandes avenidas e se perde em meio às grandes distâncias, aos automóveis e à arquitetura monumental, mais uma vez não encontra seu lugar. O poder do Estado, simbolizado pela grandeza dos edifícios estatais, sobrepõe o interesse individual ao coletivo, impõe seu poder sobre o povo, se eterniza na arquitetura da cidade. Dessa forma, saindo do Eixo Residencial, perde-se a escala humana, tão defendida pelos modernistas, e se impõe, mais uma vez, o poder individual ao coletivo.

E assim termina o passeio do nosso “sujeito sociológico” pelas ruas de Brasília. A cidade modernista e Brasília, mais especificamente, podem suscitar, ainda, outras relações entre o individual e o coletivo, o público e o privado, o centro e a periferia. As análises feitas até aqui, entretanto, nos permitem concluir que, por mais planejado e ideológico que seja o espaço de uma cidade, são seus habitantes, com todo o histórico cultural que carregam, que irão ditar as regras do espaço. As intenções do planejamento modernista, de transformar a sociedade a partir da arquitetura, onde a “*criação de novas formas de experiência social iria transformar a sociedade [...] forjando novas formas de associação coletiva e de hábitos individuais, além de impossibilitar aqueles considerados indesejáveis*” (HOLSTON, 1993, p. 59) não teve sucesso na nova capital brasileira. A utopia da “cidade ideal” não vingou, porque não existia uma “sociedade ideal” para habitá-la. A fase de transformação pela qual passava o sujeito moderno não encontrou um espaço de expressão nas rígidas divisões da cidade planejada. Em parte, o individualismo do “sujeito sociológico” não se adaptou aos ideais de coletividade propostos pelo projeto de Brasília. Contraditoriamente, a ausência da rua desestimulou a interação espontânea com o “outro”, justo em uma fase de socialização desse sujeito. E, por fim, as dualidades entre centro e periferia e entre a escala monumental dos edifícios públicos e a escala humana das unidades habitacionais incentivaram a fragmentação e o descentramento do ser moderno rumo à modernidade tardia. Desta forma, podemos concluir que a cidade planejada, ao mesmo tempo em que não acolheu devidamente o “sujeito sociológico”, contribuiu para a emergência dos atributos que, segundo Hall (2006), marcaram a concepção do sujeito moderno na modernidade tardia: a desagregação e o deslocamento, características latentes em nosso “sujeito sociológico”.

REFERÊNCIAS

- BRADBURY, Malcolm; MCFARLANE, James. O nome e a natureza do modernismo. In: _____. (Org.). *Modernismo: guia geral 1890-1930*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. 586 p.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994. 351 p.
- COELHO, Christiane Machado. Utopias urbanas: o caso de Brasília e Vila Planalto. *Cronos* (Natal), v.9, n.1, jan./jun. 2008.
- Disponível em: <<http://www.cchla.ufrn.br/cronos/pdf/9.1/d5.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2011.
- DAMATTA, Roberto. *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2000. 164 p.
- FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna*. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 529 p.
- GALBIERI, Thalita Ariane. Os planos para a cidade no tempo. *Resenhas Online*, v. 7, n. 79, jul. 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/07.079/3069>>.
- Acesso em: 15 dez. 2011.
- CANCLINI, Néstor G. *Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da Modernidade*. São Paulo: EDUSP, 2003. 416 p.
- HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Tradução de Tomaz Tadeu da Silva, Guacira Lopes Louro. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. 104 p.

- HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 2004. 349 p.
- HOLANDA, Frederico de. *O espaço de exceção*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002. 466 p.
- HOLSTON, James. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993. 362 p.
- IRAZÁBAL, Clara. Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo: qual seu significado para a América Latina? *Arquitextos*, v. 2, n. 19, dez 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.019/821>>
- Acesso em: 15 dez. 2011.
- KANASHIRO, Milena. Da antiga à nova Carta de Atenas: em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, n. 9, p. 33-37, ago. 2005.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990. 528 p.
- OLIVEIRA, Lucia Lippi. A redescoberta do Brasil nos anos 1950: entre o projeto político e o rigor acadêmico. In: MADEIRA, Angélica; VELOSO, Mariza. (Org.). *Descobertas do Brasil*. Brasília: Editora da UnB, 2001. 331 p.
- OLIVEIRA, Lucia Lippi. Cidade e cotidiano como arena cultural: uma reflexão sobre o Rio de Janeiro. *Alpharrabios*, v.1, n. 2, 2008. Disponível em: <http://eduep.uepb.edu.br/alpharrabios/v2n1/pdf/CIDADE_E_COTIDIANO_COMO_ARENA_CULTURAL.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2012.
- SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. *Dicionário de conceitos históricos*. São Paulo: Contexto, 2010. 439 p.

Nota do Editor

Data de submissão: Maio 2012

Aprovação: Janeiro 2013

Roberta Tiburri

Arquiteta e urbanista pela Universidade de Caxias do Sul (UCS). Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Letras, Cultura e Regionalidade da Universidade de Caxias do Sul (PPGLET-UCS). Atualmente atua como bolsista Prosup/Capes. Tem experiência profissional nas áreas de Arquitetura e Cenografia, com ênfase em projetos de Arquitetura Efêmera. Na área de pesquisa, publicou a obra *Cenários em Movimento: Memórias do Curso Alegórico da Festa da Uva*. Formação complementar: *Cenografia – Espaço Cenográfico de São Paulo*
Rua Moreira Cesar, 1843 Bairro Pio X
95034-000 - Caxias do Sul, RS
(54) 3025 7563 e (54) 9196 3513
cenografia@robertatiburi.com.br