



No palco das lembranças: Brasília – entre a modernidade e a memória afetiva.

Cléria Botelho da Costa*

Resumo: Neste artigo tentarei desvelar o sentir, as sensibilidades dos habitantes de Brasília em relação à cidade a partir de crônicas sobre a cidade, publicadas no jornal *Correio Braziliense* de 2010-2013 e em poemas de um morador da cidade. Penso que somente uma historiografia que conduza o leitor a captar as sensações de uma época passada poderá compreendê-la, narrá-la e não apenas explicá-la academicamente. O argumento utilizado é o de que as crônicas jornalísticas e as poesias reconfiguram e transmitem memórias afetivas esmaecidas pelo canto do progresso da modernidade.

Palavras chaves: Brasília; cidade; memória afetiva; poesia; crônica.

Abstract: In this article I will try to unveil the feel, the sensibilities of the inhabitants of Brasilia in relation to the city from the city chronicles, published in the newspaper *Correio Braziliense* from 2010-2013 and in poems from a resident of the city. I think only a historiography that leads the reader to capture the feelings of a bygone era can understand it, telling it not just explain it academically. The argument used is that the journalistic chronicles and poems reconfigure and transmit affective memories dimmed by the sing of the progress of modernity.

Keywords: Brasilia; city; affective memory; poetry; chronic.

“O mundo vai acabar (...). Não é particularmente pelas manifestações políticas que se manifesta a ruína universal (...). Será pelo aviltamento dos corações”. Baudelaire

Era meados do século XX, século “presenteísta” como o denominava Hobsbawn (1998, p. 46). Tempo em que o presente se impunha sobre o passado, estilhaçado em miríades e o projeto histórico chamado “modernização” continuava buscando se impor no país. A

* Doutora em História Social pela Universidade de São Paulo (USP). Professora do Departamento de História da Universidade de Brasília (UnB). Contato: cleriabotelho@gmail.com.



industrialização crescente e o deslanche do PIB eram motivos de euforia no país. As cidades transbordavam de migrantes vindos, sobretudo, do mundo rural. Por todos os lados os problemas se acumulavam: as habitações rareavam cada vez mais, as favelas se multiplicavam e a sensibilidade humana, cada vez mais, embotada pela magia do progresso ardiloso da técnica. Tempo em que o desejo, quase frenético, pelas novidades, pelo *nouvelle* se transfigurava em euforia. Era o governo JK.

Neste cenário, os urbanistas e estudiosos das cidades palmilharam diferentes caminhos na tentativa de aliviar a tensão aberta pelo progresso da técnica e criar um mundo melhor, mais humanizado nas cidades brasileiras. A partir de tais princípios, a cidade, hoje capital do país, despontava alvissareira no final dos anos 50.

Com essa compreensão, neste artigo tentarei desvelar o sentir, as sensibilidades dos habitantes de Brasília em relação à cidade a partir de crônicas sobre a cidade, publicadas no jornal *Correio Braziliense* de 2010-2013 e em poemas de um morador da cidade. Penso que somente uma historiografia que conduza o leitor a captar as sensações de uma época passada poderá compreendê-la, narrá-la e não apenas explicá-la academicamente. O argumento utilizado é o de que as crônicas jornalísticas e as poesias reconfiguram e transmitem memórias afetivas esmaecidas pelo canto do progresso da modernidade.

O pensar racional se faz moderno

Era século XVIII quando o pensamento racional, utilizando-se da escrita, tentava descartar a subjetividade, as expressões do desejo do conhecimento, em nome da modernidade. Uma viagem ao passado longínquo que nos conduza há uns cinco mil anos atrás faz-nos ver que a espécie humana vivia na imensa, misteriosa e hostil terra intocada. Só depois da fusão das geleiras, os habitantes de territórios de clima temperado começaram a produzir o próprio alimento, a cultivar plantas e criar animais – surgiram as primeiras aldeias, protótipos primitivos das cidades. No segundo milênio desse novo período da aventura humana, os gregos desenvolveram um modelo exemplar de cidade: a *polis*. Para eles, uma cidade não deveria acolher em seu território mais de 10.000 habitantes. A população poderia ser numerosa para formar um exército de guerra, mas não tanto que impedisse o funcionamento da assembleia. Em outros termos, que permita aos cidadãos conhecerem entre si e escolherem seus magistrados (BENÉVOLO, 2003, p. 236). Para o referido autor, os gregos se distinguiram dos bárbaros do Oriente porque viviam como homens em cidades



proporcionais e não como escravos no meio de multidão. Nesta compreensão, as metrópoles e as megalópoles escravizam os homens pela força destruidora de suas dimensões populacionais.

As lembranças das cidades gregas nos levam a refletir acerca das mazelas do crescimento populacional das cidades modernas e ainda a respeito da cidade enquanto espaço de poder, e, de outra parte também como *locus* de exercício de cidadania. A interpretação dos gregos referente às multidões nas grandes cidades, como elemento escravizador do morador da cidade, certamente, estimulou a preocupação com o crescimento veloz das cidades.

Preocupação semelhante pode ser observada no que se refere à política de reformas urbanas em território brasileiro. Todavia, pensar nos modelos da cidade grega enquanto possibilidade de retorno ao presente não passa de uma quimera, doce ilusão daqueles que relutam em aceitar que a história é consubstanciada pelo tempo, é uma construção humana inacabada de um tempo que não se configura harmonicamente e sim de forma desfigurada, descontínua (BENJAMIN, 1985, p. 222). Conforme a compreensão benjaminiana, a cidade não é um espetáculo a ser meramente assistido, mas a ser construído. Destarte, o modelo grego de cidade pode e até mesmo deve nos servir de inspiração na compreensão das cidades brasileiras. A cidade não é meramente lugar de multidões que palmilham sobre o seu asfalto. A urbe pode ser interpretada como um palco sobre o qual se desenrolam conflitos, angústias, revoltas, mas, também palco de aconchego, de arrebatadoras paixões e do lúdico. Ela é um espaço de experiência sensorial, afetiva. É uma carta escrita por muitos, a espera de ser decifrada. Comenta o autor que, no XIX, as nuvens da escrita tomavam conta da cidade, numa evocação da modernidade, tempo que marcou o surgimento da imprensa e do romance, ou seja, em que a palavra escrita se tornara a musa do conhecimento. As cidades modernas também podem ser interpretadas como símbolos que abrigam uma tensão entre a racionalidade do seu planejamento e o emaranhado da existência dos homens que nela vivem (CALVINO, 2000, p. 85).

Na contemporaneidade, ao direcionar nosso olhar para as cidades, apreendemos um cenário lúgubre. As nuvens escuras, eivadas de fumaças parecem anunciar a insatisfação das cidades diante das parcas condições humanas que propiciam aos seus habitantes. Nelas, *outdoors* reluzentes, placas de sinalização, semáforos, espigões, buzinas frenéticas, ruídos de carros, gritos de ambulantes anunciando suas vendas, carros de propaganda, além do murmurinho de pedestres que lotam as suas ruas e avenidas diariamente, compõem aquele



cenário. Este chega ao homem pela visão, audição e odor, ou seja, pela via da percepção e pode simbolizar uma travessia para o conhecimento das cidades.

Na esteira de Merleau-Ponty (2006, p. 286), a percepção é uma ponte cuja travessia impele os homens aos domínios do sentir, da sensibilidade. Para o autor, o sentir é uma forma pela qual o homem tem acesso ao mundo e de se comunicar com o outro. Assim, para Ponty, o homem é um ser que sente. O pensador realça ainda, que o sentir deve ser um ato consciente, portanto, os sentidos em si não existem, mas apenas a consciência. Desse modo, conhecer, compreender as cidades a partir das sensibilidades, das diferentes maneiras que seus habitantes a sentem, se relacionam com ela, se circunscreve nos horizontes da história cultural. Por este rastro cabe ao historiador reconfigurar as sensibilidades e sentimentos, já que uma das características do tempo presente, herança da modernidade, é o desprezo por tudo aquilo que não é quantificável, incluindo os sentimentos e as necessidades humanas.

Por entendermos que no pretérito estão fincadas as raízes do presente e as esperanças do porvir, novamente, faremos uma viagem ao passado até chegarmos ao porto de nossa ancoragem – Brasília. Os calendários anunciavam o ano de 1956, quando o sonho de Dom Bosco, datado de 1872, se mistura com a realidade do Planalto Central, nas lonjuras goianas, onde a nova capital fora escolhida para vingar.

Ainda no século XIX, Dom Bosco, um salesiano, italiano, sonhara com uma cidade entre o paralelo 15° e o 20°, na região de Goiás, a margem de um lago e de onde emanaria uma grande civilização. Esta cidade imaginária foi, posteriormente, identificada como a futura capital brasileira. Em terras brasileiras ainda, no século XIX homens como José Bonifácio, dentre outros, também sonhavam e já defendiam, em espaços públicos institucionais, a construção de nova capital para o país.

O desejo desses homens do passado cortou gerações e em meados do século XX se aliaram às novas gerações de sonhadores. Essa grande legião de sonhadores pode ser consubstanciada na figura de JK, de milhares de trabalhadores braçais que assumiram os canteiros de obra, de Lúcio Costa e Niemeyer, dentre muitos outros que possibilitaram a concretização da nova cidade, porto das esperanças para a maioria dos brasileiros. Todavia, os sonhos daqueles homens abrigavam sentidos diferenciados. Para uns, a cidade sonhada seria moderna, majestosa, modelada pela tecnologia fria e racional, que irradiaria a civilização por todo o país. Para outros, seria a cidade mística, alicerçada no sonho de Dom Bosco, na religiosidade cristã, mas que receberia todas as religiões de braços abertos, e, para alguns outros, Brasília seria a cidade que centralizaria o poder de toda a nação, a *urbe civita*. Muitos



anos se passaram, em alguns dos quais o sonho da construção da capital ficara encoberto pelo véu do esquecimento, em estado latente, mas não morrera. Nos anos 50 o sonho foi retomado pelo governo do presidente Juscelino Kubitschek. Este fato de reconstrução de fragmentos do passado (sonho) por varias gerações nos faz perceber a modernidade, que ainda inspirava a nação como um véu opaco, mas poroso pelo qual frestas de luz da tradição puderam alumiar outras gerações de brasileiros. Em outros termos, o sonho fora repassado e reconstruído em várias gerações e assim, cerzia as relações entre aquelas gerações do presente, entre o passado e o futuro (ARENDDT, 1968, p. 16).

Anos depois, em abril de 1960, a cidade se dá a ver com um desenho urbano setorizado, amplas avenidas, prédios suntuosos que se destacavam não só pelo desenho arquitetônico em linha reta, mas pela opulência, área verde em abundância, as superquadras (moradas residências) circundadas por vasto gramado e jardins conferiam um ar bucólico à recém criada cidade. Edificada na horizontal, não contava com arranha-céus, marca comum das demais cidades brasileiras. Muitos prédios em concreto, sem pintura, sinalizavam para uma arquitetura *nouvelle*. Sem esquinas, sem muro e sem ruas, a recém criada urbe apresentava poucas semelhanças com as demais cidades brasileiras.

O projeto de construção de Brasília pode ser analisado na compreensão de que a história não é uma ilha, mas um istmo, imagem que nos remete a um liame entre mar e terra, entre o que fomos ontem e o que somos hoje. Nesses termos, o projeto da cidade “mais alevantada do mundo” como coloca Guimarães Rosa, em uma de suas crônicas, historicamente pode ser interpretado como uma recriação da política do Estado Novo de Vargas.

A política varguista estimulou uma política de interiorização do país, bem como o despertar do sentimento de nacionalidade já iniciada nos idos do Império. Com esse propósito criou uma diretriz de integração nacional expressa na conhecida Marcha para o Oeste. Desse modo, a região central do Brasil iniciou o seu processo de visibilidade nacional. Para vencer o atraso, direcionar-se ao progresso e alcançar a tão almejada civilização, a cidade de Brasília tinha um olhar enrijecido para o futuro, só mirava um caminho, a modernidade. Modernidade que também pode ser traduzida pela grande revolução que ocorria nas artes onde o sentido do belo fora reconfigurado. Os artistas abandonaram modelos antigos e se voltaram para o novo, seus olhos só viam o presente apreendido, pelo artista, como fugaz (BAUDELAIRE, 2009, p. 724). Nesse sentido, o belo se misturava com o histórico. Benjamin, entrecruzando temporalidades nos ensina que a modernidade é a convergência do passado e do presente na



forma de um futuro comum (GAGNEBIN, 1997, p. 150). Destarte, o tempo da modernidade é efêmero, fluido, é o tempo da vivência que habita o âmbito privado. Enfim, é um tempo que produz o novo, logo substituído e assim, se torna descartável (BENJAMIN, 1985, p. 146).

Importa rememorar que o XIX foi um século em que a mentalidade iluminista povoava o imaginário da ciência e dos cientistas, em que a racionalidade era o canto dominante que se digladiava com o sentimento dos artistas, dos literatos, senhores das emoções e das sensibilidades. Tempo em que o imaginário era considerado como a “louca da casa” e a nostalgia como uma doença mortal, em que a ordem, nas palavras de Weber era “desmitologizar o mundo”, destituí-lo dos encantos do coração e dos desejos. O mencionado autor, certamente, referendado em Descarte, grande precursor da filosofia moderna, ao proclamar a racionalidade humana, lançou definitivamente o corpo e os sentidos ao ostracismo. Ele reduz o homem ao pensamento.

A seguir tentaremos pontuar um pouco a história da cidade modernista, alguns traços do plano urbanístico e arquitetônico que conformam a cidade como moderna. Mostraremos a baixo, trecho do discurso do presidente Juscelino Kubitschek proferido em 21 de abril de 1960, data da inauguração da cidade e da institucionalização dela como a nova Capital do país:

A construção de Brasília foi “decisiva para que o Brasil deixasse de ser uma “civilização de caranguejos”, na qual quase toda a população concentrava-se no litoral, e se procedesse a ocupação no interior do país (...). Não nos voltemos para o passado, que se ofusca ante esta profusa radiação de luz que outra aurora derrama sobre nossa Pátria. (KUBTSCHECK, 1975, p. 73)

Uma leitura do trecho nos revela que a civilização modernizante, no período, guardava o sentido de progresso linear. Aponta para a compreensão de que na perspectiva da ideia de progresso, a esperança encontrava-se sempre no futuro. Futuro esse espelhado nas esperanças da cidade recém inaugurada e na rota da interiorização do país. Por outro lado, o passado (cidades ao longo do litoral) fora comparado ao caranguejo, marisco que se esconde por entre, as entranhas dos mangues, os quais deveriam continuar submersos na escuridão dos mangues, unguídos pelo óleo do esquecimento, pelas mãos da deusa Mnemosyne. Em outros termos, o passado representava o atraso, um obstáculo ao caminho da civilização, portanto, não valeria a pena ser lembrado. E para vencer esse peso do passado como um fardo a industrialização fora a opção encaminhada pelo governo JK cujo lema era “cinquenta anos em cinco”. Apreendo ainda que o sentido desse discurso reafirma o colocado anteriormente, que a



política do presidente Juscelino fora uma reconfiguração da política do Estado Novo de Vargas.

Planejada dentro da racionalidade técnica que presidia o pensamento de seus idealizadores Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, a urbe ganhou o desenho de um avião o qual é cortado por dois eixos que simbolizam o sinal da cruz. Movido pela audácia modernista JK cria um lago artificial com 117km de linhas divisórias e 40km² de superfície que banha as asas norte e sul (a criação do lago Paranoá envolve questões como clima, política, e possível apagamento de vestígios da história de ocupação do espaço, da cidade). Lucio Costa, ex-aluno de Le Corbusier, implantou em Brasília o urbanismo idealizado por seu mestre. Le Corbusier criticava o modelo de cidades existentes à época e criou um modelo de cidade setorizada inscrita no urbanismo progressista, o modelo de uma cidade do futuro, por excelência, quanto à forma física da cidade e a valorização do tempo presente (CHOAY, 2003, p. 183-195). Na esteira de Lúcio Costa (1995, p. 282), a concepção urbanística do Plano Piloto recebeu a influência de diferentes países: França, Inglaterra, Estados Unidos, dentre outros.

Vejamos como um poeta e morador da cidade apresenta a cidade e as superquadras, espaço residencial de muitos dos moradores da cidade:

Brasília
Blocos, eixos
Quadras
Senhores, esta cidade
É uma aula de geometria
Superquadras
Na entrada um quebra molas e
uma banca de jornal
blocos, blocos, blocos,
blocos, blocos, blocos...¹

Ou ainda, *Brasília Desvairada*:

Mapa na mão
Olho no mapa
Mão no olho
Vamos tentar encontrar
A cidade²

Os fragmentos de poesias apresentados sinalizam para a representação da cidade modernista como uma cidade do futuro pensada dentro de um projeto maior que articulava o

¹ Trecho de um poema do poema *Iorgute com farinha*, do poeta, morador da cidade Nicolas Behr.

² Os trechos apresentados compõem o poema de Nicolas Behr, intitulado *Brasília desvairada*.



progresso à civilização do país. Ao refletirem a beleza das imagens projetadas, os versos tornam permeável o mapeamento da cidade: a geografia dos espaços e sua localização (através de siglas e endereços seriados). No primeiro trecho, o autor faz uma apresentação da cidade destacando o universo vocabular, blocos, eixos, quadras, dentre outros, que só ganharam sentido no universo urbanístico da nova capital. Esse universo vocabular apresentava-se então como uma das novidades tão caras ao pensamento modernista. Ressalta ainda o poeta o traçado racional, geométrico da cidade, o que revela o status alcançado pela ciência como única fonte do conhecimento na modernidade. Este fato me faz lembrar o conto: a *Carta Roubada* de Allan Poe (1978, p. 66), ao colocar: “...não encontrei jamais um matemático puro em que pudesse ter confiança, fora de suas raízes e de suas equações, não conheci um único sequer que não tivesse como artigo de fé que “ x^2+px ” é absoluta incondicionalmente igual a ‘q’”.

No trecho do poema apresentado anteriormente, Behr também se refere ao mapa da cidade, oferece oportunidade de interpretação de que o mapa físico, urbanístico, mostra apenas a cidade planejada, esconde a cidade invisível a olho nu, aquela que se encontra soterrada sob as ruínas do passado, a porção sensível da cidade, a sua memória afetiva, além de mero projeto urbanístico padronizado. Ao apresentar as superquadras de Brasília, Behr destaca dimensões comuns a todas as superquadras do Plano Piloto, todavia parece também expressar a angústia do morador da cidade quanto à dificuldade de vivenciar a concretude da cidade vivenciada em espaços padronizados (blocos, quadras, apartamento e parede) e, conseqüentemente, a ausência de individualidade dos moradores. Desse modo, podemos identificar que no emaranhado da cidade visível se escondem sensações afetivas em relação à cidade onde vivem. Identificamos, assim, uma tensão entre a individualização, o isolamento social decorrente da modernidade, a proposta de padronização e a vida coletiva nas superquadras.

Behr canta a cidade não apenas como capital da Esperança, como o espaço do futuro, mas como um lugar que agrega virtudes e defeitos, uma cidade normal embora diferente de tudo que se fez no mundo em termos de urbanismo e de arquitetura. Talvez por isso, a urbe evoque o sentimento de estranhamento naqueles que visitam ou chegam à cidade para viver. Todavia, à medida em que vamos explorando-a, conhecendo-a em sua cotidianidade, penetrando na cidade invisível que nela habita as vozes do coração, começamos a abraçá-la e senti-la como uma cidade; embora partida como as demais urbes brasileiras, mas que desde os primeiros momentos de sua formação estendeu seus braços para brasileiros de diferentes



rincões do país bem como para pessoas de vários outros países. E, certamente movido por este lastro afetivo com a cidade, Behr, em crônica no Correio Braziliense de 20/06/2007, declara que Brasília é vínculo para sempre:

Enterrem meu coração na areia
do parquinho da 415
e deixem meu corpo
boiando no Paranoá.³

O desejo do poeta representa a aspiração de muitos brasilienses, de nascimento ou por adoção. De moradores cujo conhecimento do espaço urbano já ultrapassou a Praça dos Três Poderes, o Palácio da Alvorada e a Torre de TV, que já conheceram e se apropriaram de muitos outros espaços, símbolos, da miríade de valores culturais diferenciados que pululam nesse espaço urbano, conferindo corpo e cor a cidade. De moradores que já descortinaram o véu da cidade visível e se adentraram pelos meandros das coisas pequenas, do dia a dia, dos meandros secretos da cidade, só percebíveis pelos olhos do coração. E, neste espaço estão fincadas suas identidades.

O pensar e o sentir se cruzam

Já era meados do século XX quando o pensamento racional *descartiano* começa a conviver com outras formas de pensar, de formulação do conhecimento, que a afetividade entra em cena na formulação do conhecimento. Porém, não resta dúvidas que na cidade modernista o *nouvelle* se impôs sobre o tradicional, numa disputa incessante entre as velhas tradições e os novos saberes, entre o pensar e o sentir. Falácia do pensamento modernista, calcado no pensamento racionalista cartesiano, que, se contribuiu efetivamente para o progresso humano, assumiu a forma silogística, que reflete em geral uma linha quase mecânica de exclusão. Pensar dessa forma, é consolidar o pensamento binário, é pensar por exclusão, é aceitar que a constituição do social realiza-se apenas pelo racional. Esta forma de pensar não leva em consideração que o homem é também psique e que o real é sempre perpassado pelo sentir. Nessa perspectiva, defendem os racionalistas que o homem é um ser que apenas pensa.

A história, como as demais ciências sociais, ainda vagueia por entre a dúvida e a certeza quanto à incorporação das sensibilidades, das emoções na construção do

³ Refere-se ao lago artificial da cidade, chamado Paranoá.



conhecimento. A assepsia dos sentimentos, do desejo, ainda continua, em voga, para muitos historiadores. Diante disso, nossa preocupação, neste artigo, é argumentar que as sensibilidades, a memória afetiva são partes constitutivas do ser humano; portanto, não devem ser excluídas do conhecimento histórico e enquanto tais elas devem ser incorporadas no conhecimento produzido pela historiografia.

As abordagens filosóficas sobre o homem abrigam diferentes interpretações. Para os racionalistas (Kant, Descarte, dentre outros), o homem se configura, apenas, como um ser que pensa, que tem raciocínio lógico; essa é, em geral, a primeira concepção de homem que nos é repassada nos primeiros anos do ensino básico. Todavia, outras interpretações fizeram embate com a anterior; Merleau-Ponty (2006, p. 58), por exemplo, parte da compreensão de que o homem, embora portador de razão, é também portador de intensa sensibilidade. Ele, então, o conceitua como um ser sensível. Já Castoriadis (1982, p. 48), outro filósofo francês, argumenta que o que torna o homem diferente dos demais animais é a sua capacidade de criação, que está intimamente vinculada ao sentir. Para ele, é a capacidade de ser sensível que permite o novo não ser mera repetição do velho. Estas diferentes concepções filosóficas do homem orientam diferentes interpretações da História e conseqüentemente os múltiplos caminhos para a compreensão das cidades.

Nesse artigo, nossa ancoragem epistemológica repousa em Ponty, que compreende o homem como um sujeito com corpo, porta de entrada das sensações e de alma ou psiquê. Portanto, dotado de matéria e espírito que se interpenetram. Sob a ótica de Ponty (2006, p. 26), os seres humanos dispõem de um corpo físico, carnal, porta de entrada das sensações, local onde o sentir se inicia. Assim, o conhecimento sensível emerge dos sentidos, vêm do íntimo de cada indivíduo, lida com o emocional, com a subjetividade, com os valores, os sentimentos e emoções que obedecem a outras lógicas e princípios que não os racionais e a sensibilidade é uma forma de ser e estar no mundo sob o signo da alteridade (RICOEUR, 1994, p. 78). Desse modo, os sujeitos humanos, por serem sensíveis, se comunicam com o outro, com a natureza, se abrem para o mundo; enfim, são seres sociáveis.

Em relação à Cidade vale sublinhar que, em geral, a primeira lição que aprendemos é a de recebê-la como pronta, acabada, onde os seus moradores são apenas enfeites que emolduram o espaço urbano, e, apaticamente, assistem ao seu desenvolvimento. Certamente, obra da História grandiloquente de Hegel, aprendemos a ver a urbe em vastos panoramas em que o homem se dilui e se eclipsa diante de forças tão infinitamente superiores às suas. Entretanto, muitas vezes os cientistas sociais esqueceram que essas estruturas colossais eram e



são vividas pelo homem. E, essas forças monumentais eram e são vividas pelo homem, em longa duração que os levam irremediavelmente a um destino, a uma finalidade. Logo, trabalhavam com uma concepção de cidade presidida pela História linear e sem sujeito.

Contudo, hoje, século XXI, para os historiadores que se ancoram na percepção de Ponty e próximos dele, a História saiu das armadilhas da história universal, construção pura da razão humana e a cidade; nessa concepção, pode ser apreendida como uma construção de sujeitos: de homens de carne e osso, que nela habitam, de homens que amam, sofrem padecem de desilusões, mas também trilham por entre alegrias e esperanças. Assim, são edificadores da cidade tanto os reis, as rainhas quanto o sem terra, o estudante, as mulheres, os índios, os letrados, os não letrados dentre muitos outros. Os artífices da História são os sujeitos humanos. Em livro recente, Ranciére (1992, p. 36) analisa como foi possível, na França, numa era democrática, Michelet substituir reis e outros personagens históricos tradicionais pelas massas ao narrar a Revolução Francesa. Foi esse fato, segundo o autor, que possibilitou o surgimento da nova História com Bloch e Lucien Febvre já no século XX. Nessa trilha ganharam relevo temas como a cultura popular, o corpo, a criança, a morte, as minorias, os sentimentos, dentre outros.

No planejamento da cidade de Brasília, a preocupação excessiva com o moderno levou seus idealizadores ao desejo de entregá-la pronta aos seus futuros moradores bem como a desprezar o espaço da rua, onde os pedestres pudessem transitar “o que tomou o lugar da velha rua e das suas funções, foi a alternativa modernista do setor comercial local” (HOLSTON, 2003, p. 36). Há diversas referências ao assunto nos itens do relatório do Plano Piloto de Brasília, onde Costa planifica Brasília dando uma ênfase especial à concepção de uma cidade do automóvel, fazer que muito se compatibiliza com as idéias desenvolvimentistas da época e com a meta de industrialização proposta pelo governo de JK e assentada na concepção de modernidade do país, como pode ser observado em um trecho do referido Relatório defendido por Lucio Costa (1972):

Pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se desumaniza, readquirindo, *vis-a-vis* do pedestre, feição ameaçadora e hostil, quando incorporado à massa anônima do tráfego. [...] É assim que, sendo monumental, é também cômoda, eficiente, acolhedora e íntima. É ao mesmo tempo derramada e concisa, bucólica e urbana, lírica e funcional. O tráfego de automóveis se processa sem cruzamento, e se restitui o chão, na justa medida, ao pedestre.



No trecho do citado Relatório, presenciamos a racionalidade ampla do progresso, em que a figura humana na paisagem da cidade é subtraída pelo automóvel, afirmação do sistema capitalista como novo formulador da configuração social que no redemoinho de transformações que assolava o país se materializa como modernidade. Além da fetichização do automóvel, o que significa uma cidade sem rua, sem esquina sem transeuntes onde nela se atropelam e são atropelados? O que significa a rua?

Nos idos do século XIX, Allan Poe (1978, p. 46), ao estudar as multidões explicita que a rua oferece vestígios para fertilizar a imaginação, dá lições de humildade e ternura; ela nos convence da “inutilidade da cólera e da necessidade do perdão”. Em outros termos, ela é um espaço público onde o gérmen da sensibilidade, dos sentimentos pode florescer. E para João do Rio (2007, p. 9) a rua é linguagem, ela transforma a língua, ela pode oferecer o pólen para a elaboração da arte. Vemos ainda, como um espaço público por onde um oceano de cabeças transitam no cotidiano conferindo cor e alma às cidades. E complementamos, como um espaço por onde a miséria dança, mas que serve como morada para os que não têm lar, esperança para os que não têm emprego e aconchego para os destituídos de uma família.

Vale sublinhar que Brasília, além de não dispor de rua, o material da construção do Plano Piloto fora dominado pelo uso do cimento, do concreto, do ferro, materiais duros, pesados que, simbolicamente, podem significar dureza das emoções, dos sentimentos. Talvez pautados nessa significação, muitos visitantes e até mesmo alguns de seus moradores a rotulam de ‘cidade fria’, de “cidade de pedra”. Sem dúvidas, concordamos com muitos urbanistas para os quais são as pessoas, as multidões que humanizam a cidade, que a conferem alma. Sobre esta questão vale a pena observamos trecho de uma cronista do Correio Braziliense, moradora da cidade, em visita a uma outra cidade brasileira. Vejamos a voz da cronista Conceição Freitas em *Fé na vida urbana*, de 9/6/2013:

(...) Manaus e São Paulo me devolveram a rua que Brasília me tirou. A padaria da esquina, a arquitetura diversificada dos prédios, os comércios misturados às moradias, as calçadas contínuas, as pessoas, as pessoas, as pessoas, as camadas de mais de 300 anos de história demonstram que, por piores e mais maltratadas que sejam, as cidades sobrevivem e seguem abrigando seus habitantes, como prova de que os humanos somos fortes, espécie bravia como um cacto ou uma barata, no que eles têm de mais resistente. As cidades sempre me salvaram. Todas pelas quais passei e especialmente esta que tão generosamente me abriga há quase 30 anos. Elas são o espelho do meu desejo de soerguimento (...). As cidades me devolvem a humanidade porque me lançam ao corpo a corpo com outros da minha espécie. Somos horda, turba, também somos legião, multidão, civilização ou pelo menos trilhamos, há 5 mil anos, um tortuoso caminho na direção de um



projeto civilizatório. A propósito, sugiro a leitura de *Os anjos bons da nossa natureza*, onde o autor, Steven Pinker, em minuciosa pesquisa, tenta provar que os humanos estamos num contínuo processo de civilidade e que as cidades são o território fecundo dessa busca. Planejadas como Brasília, ou desregradas como Manaus e São Paulo, as grandes cidades padecem dos mesmos grandes problemas urbanos. Com algumas diferenças essenciais: nenhuma outra está tão próxima da paisagem original de onde viemos. Os brasilienses vivemos uma constante experiência telúrica e ao mesmo tempo uma rarefeita experiência de convívio urbano. Visitar outras cidades repõe em nós a substância ativa da urbanidade. (FREITAS, 2013, p. 17)

O gênero crônica, tal qual Brasília, é filho da modernidade. Destarte, as cidades visitadas pela cronista sejam nascidas e desenvolvidas em temporalidades diferenciadas guardam especificidades que tanto as aproximam, quanto as distanciam. A crônica, enquanto gênero jornalístico e literário, desponta ainda no XIX e Brasília, nos meados do XX. Mas ambas se consolidaram tomando como suporte o desejo tresloucado de se apropriar da experiência francesa na corrida frenética pelo novo, pelo civilizado. Todavia, reconhecemos que a modernidade do século XIX apresentava matizes que a diferenciava da modernidade já no século XX. É a partir da técnica, do maquinismo e da industrialização que a “modernidade de hoje” se diferencia da “modernidade de ontem”.

Se a racionalidade do planejamento urbano de Brasília a privou das pessoas na rua, a experiência de repórter, jornalista se realizara na busca do diálogo com as pessoas na rua, marco da formação da crônica brasileira. Assim, a crônica expressa um diálogo entre o cronista (narrador) e os demais moradores da cidade. Embora Brasília não disponha de ruas como as demais cidades brasileiras, ela abriga moradores que, a despeito do traçado rígido do Plano Piloto, o pedestre, morador da quadra ou transeunte que atravessa os pilotis dos blocos, suspensos no ar, reconfiguram o espaço urbano deixam suas marcas ao criar trilhos que encurtam caminhos nas superquadras. Esta prática comum nas quadras pode ser interpretada como prática simbólica de resistência à cidade do automóvel, à cidade cujo traçado foi recebido pronto e ao mesmo tempo de desejo de se apropriar do espaço urbano onde fazem sua morada.

Na crônica, o eu do cronista se superpõe à história do presente da cidade (memória coletiva). Nesse sentido, seja nas poesias de Behr ou nas crônicas de Conceição Freitas, a memória coletiva da cidade vai sendo reconstruída. Ou ainda, na crônica ou na poesia, a memória da cidade não surge apenas como um correlato objetivo dos sentimentos do “eu”, pois tais sentimentos existem em função da cidade, de sorte que a auto-descrição é também a descrição da cidade. Diante da paisagem citadina, o cronista ou o poeta não registra e



interpreta o que seus olhos enxergam, mas também as sensações, os sentimentos que a cidade deixa dentro dele, portanto, a imagem dúplice de ambos (LAFETÁ, 1996, p. 53). Compreendemos, então a crônica como um dos múltiplos vestígios que expressam e, ao mesmo tempo, repassam a voz do coração dos moradores em relação à cidade.

No trecho da crônica apresentada anteriormente, interpretamos que ela traduz um canto de louvor e crítica à cidade. Enuncia os sentimentos de muitos brasilienses ao maldizer a herança do planejamento racional da cidade, sobretudo, pela parca experiência de convívio humano por ela propiciado, reafirmando o que apontamos anteriormente. Todavia, agradece a experiência de viver em uma cidade profetizada no sonho de Dom Bosco, no coração do Brasil, de onde emanaria uma nova civilização. Desse modo, a crônica remete seus leitores no tempo presente, um pouco do pretérito, repassa tradições, condição básica para a construção/reconstrução das identidades, da história/memória da cidade, condição básica para a construção/reconstrução das identidades dos que aqui vivem e da construção/reconstrução da memória afetiva. Vale lembrar que a memória afetiva da cidade está intimamente colada à memória afetiva do país por se tratar da capital de todos os brasileiros. Vejamos um trecho de outra crônica, do *Correio Braziliense*, de 20/8/2012, intitulada *415 Sul, Bloco P*:

Alguns acontecimentos são tão brutais que só podem ser observados à distância. A morte de Ananci Conceição de Jesus, carbonizada em vida às margens do pilotis de uma superquadra do Plano Piloto, aos pés de uma árvore franzina do cerrado, é um desses fatos que atordoam nossa vã humanidade. As imagens do círculo de grama queimada a não mais de 20 metros do bloquinho de três andares das Quatrocentos Sul queimam a alma dos que se sustentam na crença de que vivemos entre humanos portadores de razoável sanidade, na qual se inclui a compaixão pelo outro — a de que somos constituídos pela mesma pele, nervos, ossos e sentidos. Tanto quanto pode ser banal, o mal pode ser invisível. Ele pode se esconder num rosto sereno de uma mulher que se parece com muitas outras com as quais cruzamos vida afora. O mal não tem chifres, não é vermelho nem tem rabo. Tem aparência humana e pode sorri quando flagrado. A crueldade pode ser assustadoramente normal. Pode alugar um apartamento num bloco de superquadra, criar os filhos sobre pilotis e usufruir do ambiente harmonioso do modo de habitar aprimorado por Lucio Costa. Triste fracasso da arquitetura e do urbanismo, arrisco-me a pensar, como se esses dois ofícios do conhecimento e da arte de morar e viver em cidades tivessem a responsabilidade de consertar as insanidades humanas. Não têm, mas um dia quisemos que tivesse, projetamos o desejo onipotente de querer cerzir as frestas da imperfeição urbana planejando cada uma das funções da cidade (...). Lucio Costa criava, assim, elegantes colmeias contidas, protegidas pela natureza, afastadas do trânsito intenso, suspensas do chão, modos de morar que nos tornariam mais humanos. É por isso que aquele círculo de grama queimada perto do pilotis queimou minh'alma brasiliense. (BEHR, 2012)



A crônica transmite, aos seus leitores, a preocupação com a violência do mundo urbano que o descaracteriza como mundo humano; salienta a invisibilidade do agressor que, encoberto sob o véu da maldade, pode viver ao nosso lado, ser nosso vizinho, compor a harmoniosa paisagem urbana da cidade. Desse modo, alerta para o simbólico, o cultural, para a cidade invisível que mora no sótão da cidade visível. Essa descrição do mundo urbano como inumano nos remete a Baudelaire na epígrafe desse artigo ao colocar que a destruição se fará pelo aviltamento dos corações, pela não valorização das sensibilidades, das formas de sentir do homem. Após, a descrição e interpretação do acontecido, o eu do cronista se manifesta ao tecer críticas à proposta modernista da arquitetura e do urbanismo, ancoras da cidade e aos seus idealizadores por acreditarem que o espaço urbano fosse capaz de retificar as insanidades humanas. Em outros termos, que somente a beleza física da cidade, admirada por diferentes países do mundo, fosse capaz de assegurar que ela se tornasse diferente das demais metrópoles brasileiras. Ao final, o eu do cronista desvela seu sentimento de pesar pelo mundo inumano, pela violência em Brasília, igual ou quase igual as demais cidades brasileiras. Por outro lado, também demonstra o sentimento de amor, de pertencimento à cidade modernista.

Assim, enquanto morador da cidade, tudo que acontece na urbe reverbera nele, pois, sua relação com a cidade vai além do concreto, das linhas retas. O escritor se sente parte da urbe, ela a apreende com o olhar do afeto. Por fim, entendemos que no espaço urbano circulam sensações, afetos e desafetos e estes simbolizam o sangue que corre nas veias das metrópoles.

Referências bibliográficas

- ARENDDT, Hannah. **Origens do totalitarismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1968.
- BAUDELAIRE, Charles. **Meu coração desnudado**. Belo Horizonte: Autêntica, 2009.
- BEHR, Nicolas Behr. Coração aberto. **Correio Braziliense**, 20/6/2007. Disponível em <<http://www.nicolasbehr.com.br>>. Acesso em 17 jul. 2013.
- BEHR, Nicolas. 415 Sul, Bloco P. **Correio Braziliense**, Caderno Cidade, 20/8/2012, p. 17.
- BENÉVOLO, Leonardo. **História das cidades**. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas**. v. I e III. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- CALVINO, Ítalo. **Cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CASTORIADIS, Cornelius. **A instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- CHOAY, François. **O urbanismo – uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- COSTA, Lucio. **Relatório do Plano Piloto**. Brasília: CODEPLAN, 1972.



- FREITAS, Conceição. Fé na vida urbana. **Correio Braziliense**, Caderno Cidade, 9/6/2013, p. 17.
- GAGNEBIN, Jane Marie. **Sete aulas sobre linguagem, memória e história**. São Paulo: Imago, 1997.
- HOBSBAWN, Eric. **Era dos extremos – o breve século XX – 1914 – 1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- HOLSTON, James. **A cidade modernista**. São Paulo: Schwarcz, 2000.
- KUBITSCHKEK, Juscelino. **Porque construí Brasília**. Rio de Janeiro: Bloch, 1975.
- LAFETÁ, João Luiz. A representação do sujeito lírico na Paulicéia desvairada. In: BOSI, Alfredo. **Leitura de poesia**. São Paulo: Ática, 1996.
- MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.
- POE, Edgar Allan. **Histórias extraordinárias**. São Paulo: Abril Cultural, 1978.
- RANCIÈRE, Jacques. **Les mots de l'Histoire – Essai de poétique du savoir**. Paris: Seuil, 1989.
- RICOEUR, Paul. **Tempo de narrativa** (Tomo 1). Campinas, São Paulo: Papyrus, 1994.
- RIO, João do. **A Alma encantadora das Ruas**. Belo Horizonte: Crisálida, 2007.

Recebido em Setembro de 2013.
Aprovado em Setembro de 2013.