

CEUB

EDUCAÇÃO SUPERIOR

ISSN: 2763-7298

REVISTA DA ARQUITETURA:

CIDADE E HABITAÇÃO



Brasília em fragmentos: percursos e biografias

Brasília in fragments: paths and biographies

Aline Stefânia Zim

VOLUME 1 - NÚMERO 2 - JUL./DEZ. 2021

Sumário

APRESENTAÇÃO	5
BRASÍLIA EM FRAGMENTOS: PERCURSOS E BIOGRAFIAS	12
Aline Stefânia Zim	
CHANCELA DO PATRIMÔNIO NATURAL: RELAÇÕES DE POLÍTICAS AMBIENTAIS E PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO COMO PAISAGEM	22
Paulo Afonso Cavichioli Carmona Talita Alves Morais e Rabelo	
CIDADES PARA QUEM?	37
Élida Lorrane Ramalho Almeida	
CLIMA, MEIO AMBIENTE URBANO E A DENGUE EM SALVADOR	43
Manoel Messias Teixeira Júnior Antônio Pedro Alves de Carvalho	
CONTROLE DA QUALIDADE DO AR INTERNO NOS AMBIENTES	56
Chenia Figueiredo Cybelle Faria	
ESTRATEGIAS BIOCLIMÁTICAS PASIVAS PARA LA ZONA BIOCLIMÁTICA 4 EN VIVIENDAS DE INTERÉS SOCIAL DE PERÚ	69
Diana Karen Pari Quispe Joára Cronemberger Silva Caio Frederico e Silva	
ESTUDOS DE CASO PÓS-PANDEMIA: COMO SE COMPORTARÁ A SOCIEDADE	80
Eliete de Pinho Araujo Manuel José Costa de Carvalho e Sousa	
NÚCLEO DE APOIO AO DISCENTE – NAD E CEUB: REFLETINDO SOBRE FUNÇÕES E ACESSIBILIDADE NO CONTEXTO INCLUSIVO	95
Norma Albuquerque Augusto	
O PROCESSO DE GENTRIFICAÇÃO AMBIENTAL E O MICROCLIMA	110
Clarianne Martins Braga Borges Gustavo Alexandre Cardoso Cantuária	

PROJETO ESTRUTURAL EM LIGHT STEEL FRAMING APLICADO AO PROGRAMA DE HABITAÇÃO SOCIAL DE BRASÍLIA..... 122

Pedro Victor de Moraes Guerra
Nathaly Sarasty Narváez

QUALIDADE AMBIENTAL E ASPECTOS PARA A HUMANIZAÇÃO DE UMA UTI NEONATAL: UM ESTUDO DE CASO EM FLORIANÓPOLIS (SC)..... 133

Isamara Gabriela de Souza Pinto
Keli de Farias Alves
Maíra Longhinotti Felipe
Maria Carolina Furlan Romi
Patrícia Biasi Cavalcanti
Tiago Mitsuo Nagasaki

Brasília em fragmentos: percursos e biografias*

Brasilia in fragments: paths and biographies

Aline Stefânia Zim**

Resumo

A partir da perspectiva detetivesca do flânador, percorre-se as superquadras do Plano Piloto em Brasília. A flânerie, como percurso, pode ser entendida aqui na dimensão de uma narrativa não linear, onde os itinerários são abertos, descontínuos e indeterminados, dando margem a novas narrativas, as quais são construídas pelo movimento das possibilidades e incertezas a partir de um olhar aberto a novas aventuras estéticas. O percurso é apontado no texto como um método de se perceber e analisar a cidade, na sua dimensão do caminhar, do objeto arquitetônico e da narrativa não linear tecida de fragmentos de memória, numa perspectiva benjaminiana. Em contraponto ao percurso errante do flânador, propõe-se o conceito da cidade-panorama de Michael de Certeau, sob o seu aspecto reducionista que faz a cidade ser mais esquecida do que rememorada. Como resultado, propõe-se a leitura de Brasília como fragmentos de espaços e tempos, nos interstícios entre o todo e a parte, entre uma caminhada e outra.

Palavras-chaves: percurso; *flâneur*; panorama; cidade.

Abstract

From the detective perspective of the floater, the superblocks of the Plano Piloto in Brasília are covered. The flânerie, as a route, can be understood here in the dimension of a non-linear narrative, where the itineraries are open, discontinuous and indeterminate, giving rise to new narratives, which are built by the movement of possibilities and uncertainties from an open look. to new aesthetic adventures. The route is pointed out in the text as a method of perceiving and analyzing the city, in its dimension of walking, of the architectural object and of the non-linear narrative woven from fragments of memory, in a Benjaminian perspective. As a counterpoint to the wandering path of the floater, Michael de Certeau's concept of the city-panorama is proposed, under its reductionist aspect that makes the city more forgotten than remembered. As a result, it is proposed to read Brasília as fragments of spaces and times, in the interstices between the whole and the part, between one walk and another.

Keywords: route; *flâneur*; panorama; City.

* Recebido em 19/11/2021
Aprovado em 21/11/2022

** Especialização em Direito Civil e Processo Civil pela Escola da Magistratura do Distrito Federal, Brasil(2019)

*** Arquiteta doutora em Arquitetura e Urbanismo pelo PPG da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (2018) em Teoria, História e Crítica, na Linha de Estética, Hermenêutica e Semiótica. É professora e pesquisadora no curso de Graduação em Arquitetura e no Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Brasília (CEUB). É professora substituta na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

1 Introdução

O fato é que a população assimilou a superquadra com grande facilidade; os pilotis livres, a presença dos porteiros, o espaço para correr e brincar, os gramados generosos, permitem que as crianças se soltem desde muito pequenas. E as primeiras crianças conviveram de igual para igual com outras crianças desconhecidas, vindas dos mais diversos recantos do país – não havia lugar para os preconceitos que normalmente existem na classe média nas cidades de origem; as pessoas não tinham sobrenome. Na quadra, todos eram pessoas igualmente novas, num ambiente novo. E foi daí que surgiu uma geração nova, uma maneira de viver nova, que começa a gerar uma nova cultura. A superquadra é a verdadeira raiz de Brasília, que fez a árvore crescer e dar frutos (LEITÃO, 2009, p. 61).

Em Brasília, as calçadas concretadas há 50 ou 60 anos são rasgadas por velhas raízes que revelam a idade dos seus caminhos. As árvores que resistem no Plano Piloto crescem e envelhecem com seus moradores. Imprimem rachaduras no antigo calçamento e desenham uma geografia complexa que talvez revele menos a memória e mais o esquecimento. Para quem anda por ali, são degraus e obstáculos, absoldidos pela escala bucólica que permanece.

Assim como as raízes das velhas árvores, nos apropriamos do lugar onde vivemos. É a partir dessa apropriação que escrevemos a nossa biografia. As histórias de vida e as pequenas narrativas estão impregnadas de referências de espaço e de tempo que trazem elementos importantes na contextualização do lugar.

O envelhecimento – e por que não dizer a evolução – do lugar está incorporado ao envelhecimento dos seus moradores. O lugar envelhece e é incorporado às histórias de vida, como um álbum de fotografias de imagens colecionadas. Essa aventura afetiva do morador com o lugar em que vive pode descrever o seu enraizamento. Segundo Ecléa Bosi (2003, p. 175), “o enraizamento é talvez a necessidade mais importante e mais desconhecida da alma humana e uma das mais difíceis de definir”. A raiz, no sentido da relação do homem com o lugar, teria

uma condição de participação real, ativa e natural na memória, conservação, resistência e sobrevivência dos tesouros – do passado e do futuro – que representam uma certa coletividade.

Ao tentarmos imaginar o fenômeno do enraizamento entre os primeiros moradores na cidade de Brasília, entram em conflito diversas posturas sobre todos os processos de ocupação dessa cidade: a imposição do desenho urbano, as migrações, os acampamentos, a segregação social, a construção da Nova Capital.

Mesmo que a cidade nova tenha sido imposta como solução arquitetônica e urbana ideais aos seus primeiros moradores, predomina o sentimento de luta e superação do pioneiro sobre as dificuldades de se começar uma nova vida. Esse processo de enraizamento é feito de momentos de resistências, transgressões e sobrevivência que escrevem a história da Nova Capital.

Os moradores e visitantes se apropriam da cidade de Brasília diariamente para torná-la possível. Apropriar-se significa, nesse contexto, tomar parte de algo como seu, o que implica a transformação do espaço em propriedade, mesmo que informalmente.

Como lugar praticado pelos seus moradores, o espaço urbano é percebido, tecido e modificado continuamente. Para captar a urgência e a complexidade reveladas na cidade contemporânea é preciso uma postura detetivesca sobre o cotidiano presente, entendendo as forças que movimentaram a cidade moderna e o próprio estigma da modernização que é intrínseco ao nosso tempo.

2 Mapas e percursos

Os métodos de se perceber, analisar e pensar a cidade são em sua maioria planos e reducionistas. Muitas vezes tomam o desenvolvimento criativo e problematizador pelas representações gráficas e abstratas, geralmente os mapas, perfis urbanos e modelagens tridimensionais. Ao perceberem a cidade, tais métodos desconsideram o tempo ou o contexto filosófico/histórico ou a percepção unitária/ordinária.

Como experiência estética da cidade, Francesco Careri (2013) em *Walkscapes*, propõe o percurso como um instrumento transgressor às metodologias tradicionais da morfologia urbana.

Pretendemos propor o percurso como forma estética à disposição da arquitetura e da paisagem. No século XX, a redescoberta do percurso ocorreu primeiro no campo literário (Tzara, Breton e Debord são escritores), a seguir no campo escultórico (Andre, Long e Smithson são escultores), ao passo que no campo arquitetônico o percurso levou a buscar no nomadismo as bases históricas da antiarquitetura radical, e ainda não encontrou um desenvolvimento positivo (CARERI, 2013, p. 31).

Percurso é o trajeto total de um ponto a outro sem paradas¹. Mas no contexto das práticas urbanas, entende-se o percurso como roteiro, a própria ação de se movimentar, o espaço percorrido e o caminho que se deve fazer².

Segundo Careri (2013, p. 31), o termo percurso representa ao mesmo tempo “o ato da travessia (o percurso como ação de caminhar), a linha que atravessa o espaço (o percurso como objeto arquitetônico) e o relato do espaço atravessado (o percurso como estrutura narrativa)”.

O questionamento central desse ensaio se consolida a partir dos desdobramentos de Careri sobre o conceito de percurso: a) ação de caminhar; b) objeto arquitetônico, e c) estrutura narrativa.

2.1 Percurso como ação de caminhar

O estudo do percurso urbano como itinerário de apropriação do espaço revela o processo de formação das cidades. Nem todos os lugares são mapeados pelo trajeto do automóvel. Na cidade de Londres ou Nova Iorque, por exemplo, muitos moradores orientam o seu percurso pelo mapa de sinalização do metrô, seguindo, muitas vezes, um conjunto de referências urbanas coincidentes ou submetidas à estrutura subterrânea.

A superfície de Paris, por sua vez, é uma espécie de espelho de um mapa subterrâneo que desenha

os percursos da água ao longo dos séculos. Os percursos subterrâneos foram necessários para manter a vida na capital francesa. Desde os primeiros séculos o abastecimento de água e de drenagem foram os maiores desafios dessa cidade. Segundo Dubech e D’Espezel (1926, p. 418 apud BENJAMIN, 2009, p. 128), nas *Passagens*, “os poetas poderiam dizer que Haussmann foi mais inspirado pelas divindades inferiores que pelos deuses superiores”. Grande parte da infraestrutura parisiense, ainda hoje, está situada nas galerias abaixo do nível da rua, desenhando percursos de serviços e abastecimentos que resistem ao tempo e revelam, entre encontros e desencontros, a própria história da cidade.

Diferente do roteiro elaborado para o turista, a apropriação do percurso no seu contexto urbano está relacionada aos movimentos de sobrevivência e de afetividade, os quais determinam as rotinas das pessoas ao longo de suas vidas. A casa da infância, a escola primária, os primeiros percursos autônomos, os trajetos diários, os limites do bairro, os locais de encontro e os rituais religiosos: são todos lugares privilegiados que compõem a biografia de cada um. Os percursos do cotidiano, por sua vez, ao se constituírem biográficos, revelam os costumes e a identidade do lugar.

Nem sempre estamos dispostos à aventura da percepção. Temos pressa e somos insensíveis e desatentos à paisagem ao nosso redor e todas as coisas que povoam o nosso mundo. Nossa observação é mediatizada por filtros ou facilitadores – o espetáculo e o enquadramento das telas – e empobrece. Essa falta de proximidade à paisagem urbana assemelha-se ao conceito da paisagem panorâmica e do cartão-postal.

Segundo Michel de Certeau (1994), a cidade-panorama, pode ser compreendida por sua perspectiva aérea, a visão distanciada do voyeur, de cima dos arranha-céus de Nova Iorque, por exemplo, e também, sob uma perspectiva linear e estaticamente horizontal percorrendo-se os eixos do Plano Piloto em Brasília.

O autor define a cidade-panorama como um simulacro teórico e visual que tem como condição a possibilidade do esquecimento das práticas urbanas cotidianas e do desconhecimento dos seus próprios

¹ <http://www.dicionarioinformal.com.br/percurso>

² <http://www.dicio.com.br/percurso>

percursos, reduzindo-os aos mapas turísticos. Segundo Certeau (1994, p. 170-171),

a vontade de ver a cidade precedeu os meios de satisfazê-la. As pinturas medievais ou renascentistas representavam a cidade vista em perspectiva por um olho que no entanto jamais existiria até então. Elas inventavam ao mesmo tempo a visão do alto da cidade e o panorama que ela possibilitava. Essa ficção já transformava o espectador medieval em olho celeste. Fazia deuses. Será que hoje as coisas se passam de outro modo, agora que processos técnicos organizaram um “poder onividente”? O olho totalizador imaginado pelos pintores de antanho sobrevive em nossas realizações. [...] A torre de 420 metros que serve de proa a Manhattan continua construindo a ficção que cria leitores, que muda em legibilidade a complexidade da cidade e fixa num texto transparente a sua opaca mobilidade.

Segundo Oliveira Junior (1994), a paisagem urbana observada a grandes velocidades vira um filme bidimensional, onde o trajeto perde a importância. O que interessa é a partida e a chegada. Hoje, segundo o mesmo autor, o automóvel molda a cidade. Antes dele,

a estrada era vinculada aos fluxos de um lugar para outro. Ela ia até os lugares. Agora vem antes, ela é o lugar por excelência, o resto vem até ela. É o domínio do móvel sobre o imóvel. A cidade, antigo local de encontro, de parada, passa a ser local de passagem, de desencontro. A estrada invade a cidade trazendo consigo tudo o que lhe é característico: drive-in, arquitetura pré-fabricada descartável, outdoor etc (OLIVEIRA JUNIOR, 1994, p. 41).

A paisagem perde a sua profundidade, torna-se superficial e nebulosa (OLIVEIRA JUNIOR, 1994, p. 43). Cada elemento é diferente e, ao mesmo tempo, sempre igual visto do enquadramento da janela do ônibus ou do automóvel. Quando tudo é brilho, nada nos chama atenção. O trajeto urbano passa a ser um conjunto de fachadas repletas de outdoors que refletem a cidade como um lugar de consumo; mas tanta informação visual acaba se tornando monótona ao transeunte.

Figura 1 – Vista aérea do Parque da Cidade, Brasília, DF



Fonte: arquivo pessoal.

Os limites da cidade já não são mais os geográficos, o reconhecimento dos lugares é apagado pelo excesso de informações visuais. É a tecnologia que define os limites urbanos. A cidade acontece até onde os cabos de rede elétrica, as antenas transmissoras e a internet alcançam. Onde os lugares enquadrados pela tela podem ser acessados (OLIVEIRA, 1994, p. 44).

A cidade então pode ser esquecida pelo excesso da sobreposição das imagens fabricadas e de seus percursos vazios ao ritmo acelerado do tempo das pessoas. Uma espécie de cartão postal, que apresenta uma paisagem distante e vista de fora, onde as fachadas urbanas se mostram bidimensionais. As pessoas tem medo de caminhar pelo espaço público e, dentro dos seus automóveis, negam-no.

Segundo Certeau “escapando às totalizações imaginárias do olhar existe uma estranheza do cotidiano que não vem à superfície, ou cuja superfície é somente um limite avançado, um limite que se destaca sobre o visível” (CERTEAU, 1994, p. 171). Os percursos cotidianos são os percursos de consumo, de sobrevivência e da própria alienação às práticas diárias. A apropriação do espaço representa nesse contexto uma força criadora de sentido, de ruptura, de resistência ou até mesmo de destruição. Os modos de consumo podem implicar fluxos de sentidos construídos pela experiência singular autônoma, diferente da abordagem de que o consumidor é propriamente alienado e passivo.

Para captar essa urgência e a complexidade reveladas na cidade contemporânea, é preciso uma postura detetivesca sobre o cotidiano presente,

entendendo as forças que movimentaram a cidade moderna e o próprio estigma da modernização que é intrínseco ao nosso tempo. Nesse sentido, propõe-se o *flâneur*, personagem da literatura moderna, como a construção de uma postura metodológica de observação da realidade a partir do percurso.

O *flâneur* ou flanador é um personagem conceitual de Charles Baudelaire, descrito por Walter Benjamin, que vagueia pela cidade de Paris do século XIX, como um ser errante numa busca velada por aventuras estéticas. Ele deixa para o turista os grandes monumentos; para ele o que interessa é a intimidade dos locais. Ele experimenta a rua buscando uma nova percepção, que é a sua percepção costurada num tempo e espaço específicos, mas não estáticos, ou seja, está disposto a percorrer a cidade para compreendê-la.

O *flâneur* encontra na cidade o seu espaço familiar e, ao mesmo tempo, desconhecido. Segundo o próprio Baudelaire, para o perfeito *flâneur*,

constitui um grande prazer fixar domicílio no número, no inconstante, no movimento, no fugidio e no infinito. Estar fora de casa e, no entanto, sentir-se em casa em toda parte; ver o mundo, estar no centro do mundo e continuar escondido do mundo, esses são alguns dos pequenos prazeres desses espíritos independentes, apaixonados, imparciais, que a língua não pode definir senão canhestamente. O observador é um príncipe que usufrui, em toda parte, de sua condição de incógnito (BAUDELAIRE, 2009, p. 30).

Dentro da perspectiva detetivesca do caminhar ou flunar pela cidade, a experiência torna-se o fio condutor das narrativas urbanas. A *flânerie*, enquanto percurso, pode ser entendida na dimensão de uma narrativa não linear, onde os itinerários são abertos, descontínuos e indeterminados, dando margem a novas narrativas, as quais são construídas pelo movimento das possibilidades e incertezas a partir da cidade praticada.

O percurso então é desenhado pelos passos e os passos tecem os lugares e espacializam a cidade. Assim, Certeau descreve uma possível “retórica da caminhada”.

O traço vem substituir a prática, o ato de caminhar, que é o processo de apropria-

ção do sistema topográfico pelo pedestre, uma realização espacial do lugar e implica relações entre posições diferenciadas por meio de contratos pragmáticos sob a forma de movimentos. Se é verdade que existe uma ordem espacial que organiza um conjunto de possibilidades e proibições, o caminhante atualiza, descola e inventa algumas delas. As variações e improvisações da caminhada privilegiam, mudam ou deixam de lado elementos espaciais, ou seja, são impregnadas de escolhas. Assim o pedestre cria atalhos, desvios e seleciona seus percursos. Por sua natureza diversa, fica impossível reduzir os percursos ao seu traçado gráfico (CERTEAU, 1994, p. 176).

A retórica da caminhada se faz pertinente às discussões sobre desenho e planejamento urbanos. O traço pode aqui ser entendido pelo desenho de modelos de cidades cada vez mais desconectadas da realidade ou, em outra instância, há uma crítica expressa ao próprio planejamento. A oposição entre o traço e a experiência de caminhar, pode ser deslocada também para a diferença entre o ver e o fazer, ou o mapa e o percurso, entendendo “o percurso como um itinerário de uma série discursiva de operações e o mapa uma descrição redutora totalizante” (CERTEAU, 1994, p. 203-205), pode-se deslocar a antítese entre o mapa e o percurso para o traço e a experiência, ou mesmo entre o ver e o fazer.

Figura 2 – Eixo rodoviário aos domingos, Brasília, DF



Fonte: arquivo pessoal.

Praticar o lugar, no sentido da flânerie proposta por Baudelaire, não é somente obedecer a um conjunto de regras. Para além da cidade planejada, as práticas urbanas são narrativas diárias tecidas a partir da apropriação do lugar. O ato de caminhar define, portanto, o espaço da sua própria retórica.

2.2 Percurso como objeto arquitetônico

A paisagem do caminhante na cidade é emoldurada por um campo visual que se revela lentamente enquanto arquitetura e monumento, sob diferentes ângulos. A cidade é compreendida por suas frações, seus quadros, e nunca em sua totalidade. A arquitetura, por sua vez, é revelada aos caminhantes a partir dos seus múltiplos roteiros; o lugar é descoberto aos poucos, por fragmentos.

Figura 3 – SQS 308, Brasília, DF



Fonte: arquivo pessoal.

Alguns autores estudam, a partir das cidades antigas, os elementos que trazem qualidade espacial ao ambiente urbano, considerando categorias de análise morfológica e tipológica e categorias estéticas. Nesse sentido, o urbanista Camillo Sitte, em *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*, texto publicado em 1889, vivencia as grandes mudan-

ças nas cidades modernas no século XIX e início do século XX e compõe uma crítica sobre o planejamento urbano modernista, defendendo a preservação dos centros históricos urbanos e os princípios antigos na concepção dos espaços públicos.

Para esse autor, as cidades deveriam ter uma formação espontânea, já que os princípios do planejamento urbano funcionalista são, por natureza, artificiais e utópicos (SITTE, 1992, p. 197). Nesse sentido, Sitte concentra seu estudo nas praças das cidades antigas medievais, principalmente a partir da observação das perspectivas visuais urbanas. O autor enfatiza que os espaços públicos deveriam configurar recintos agradáveis ao caminhante e proporcionais ao contexto arquitetônico, além de representar a comunidade envolvida e o que é lhe significativo historicamente - ou seja, o que se deve ou não preservar.

As cidades antigas preservadas, segundo o autor, conservaram naturalmente uma tipologia urbana diversificada. Observa-se, por exemplo, a sinuosidade das ruas. Além de dar continuidade às condicionantes físicas e históricas do local, como a adaptação às condições do terreno, a preservação de uma edificação histórica ou de um curso d'água (SITTE, 1992, p. 187), as ruas sinuosas oferecem ao olhar do transeunte horizontes diferentes e, por consequência, percursos mais interessantes. Essas visuais são marcadas mais pelo fechamento, por serem fragmentos urbanos observados na escala humana, do que pela abertura visual, que torna a paisagem revelada e repetitiva, típico nas cidades modernistas.

Sobre a cidade espontânea e a cidade planejada, predomina em Sitte a preocupação estética. Entendendo a superfície da cidade como tratável, no sentido de ser controlada e dominada, Michel de Certeau (1998, p. 172), traz a categoria da cidade-conceito, onde diz que “planejar a cidade é ao mesmo tempo pensar a própria pluralidade do real e dar efetividade a este pensamento do plural: é saber e poder articular”.

Nesse sentido, a cidade é concebida a partir de um número finito de propriedades estáveis, rejeitando-se tudo aquilo que não é tratável. Segundo o mesmo autor, a cidade-conceito se degrada pelas

forças que mantêm o tecido urbano vivo e sobrevivente.

Quando pensamos no espaço urbano como o marco totalizador e mítico das estratégias de controle, redes de vigilância e regulações cotidianas, contraditoriamente – e espontaneamente! – a vida urbana remonta e ressignifica o que o projeto urbanístico excluiu, numa espécie de resistência. A cidade então não se constitui de uma transparência racional, mas é permeada de identidades ilegíveis, inapreensíveis e astutas (CERTEAU, 1998, p. 175).

Trata-se de um movimento de apropriação em direção à diferenciação, espacialmente contraditória, indeterminada e autônoma (CERTEAU, 1998, p. 176). Deve-se considerar, nesse sentido, a “recepção ativa” do desenho e planejamento urbanos, entendendo que, ao vivenciar a cidade como lugar, as pessoas agem sobre o espaço e nem sempre são passivas a ele.

A partir do pensamento de Certeau de que existe uma contradição pulsante entre o modo coletivo da gestão e o modo individual da reapropriação do espaço, a cidade-conceito é imprevisível, diferente de Sitte o qual acredita que a cidade espontânea possa ter um valor estético a ser preservado – e possibilidade de parar o tempo! Acredita-se, então, ser possível a investigação urbana dentro de uma teoria das práticas cotidianas, do espaço vivido e de uma inquietante familiaridade da cidade (SITTE, 1992), ou seja, o caminhar.

2.3 Percurso como estrutura narrativa

Assim como os lugares fazem parte da história de vida de uma pessoa, a cidade é vivenciada pelos percursos cotidianos a partir dos quais se reescreve todos os dias. Dentro da perspectiva artesanal da tecitura das narrativas, propõe-se a perspectiva detetivesca do caminhar pela cidade - ou flunar, onde a experiência do percurso torna-se o fio condutor das narrativas urbanas.

Para que a experiência seja revelada, é preciso rememorar-la e dotá-la de novo sentido, o que só é possível pela presentificação da memória. Entende-se por “memória” a faculdade de conservar e lembrar estados de consciência passados e tudo quan-

to se ache associado aos mesmos³. A reverberação trazida pela memória é condição essencial para a cultura permanecer e as narrativas serem tecidas.

A memória se apropria de fragmentos significativos de realidade ou da experiência vivida, elaborados e apreendidos pelo presente. Esses fragmentos são portanto presentificados pela memória e descontextualizados pela reminiscência (OLIVEIRA JUNIOR, 1994). A presentificação e descontextualização do discurso sugerem um método de escrita benjaminiano⁴.

O processo artesanal da rememoração traz os fragmentos de realidade como imagens que fazem parte de uma coleção impregnada de sentidos e de contexto, que podem ou não se revelar. O que envelhece e não é esquecido, é rememorado no presente, numa correspondência de sentidos onde prevalece a Lei das Semelhanças. A semelhança e a identificação de algo se dá pela sinestesia e o entrecruzamento dos tempos, o que configura a sua própria condição de existência. Como se toda manifestação artística, cultural e ritualística tivesse que se adaptar continuamente para sobreviver ao seu tempo e espaço presentes.

Segundo Bernardo Secci (2009), o espaço construído tem uma duração diferente do tempo do cotidiano na cidade. O “urbanismo e arquitetura se tornam disciplinas do tempo em uma acepção provavelmente diversa daquela de outras disciplinas: do tempo como relação entre coisas que mudam com ritmos diferentes” (SECCI, 2009, p. 81). A assincronia revela a separação dos tempos dos indivíduos, cada vez mais acelerados, e da própria estrutura social, com suas instituições, objetos e todo espaço habitável, mais lentos e sólidos.

Essa contradição evoca uma aceleração do esquecimento e da descontextualização dos objetos, das artes, da arquitetura e do próprio espaço urbano na vida da cidade contemporânea.

A imagem da realidade total cristalizada pelo acúmulo dos fragmentos pode significar a retomada da própria complexidade. Essa é também a linguagem do pensamento, tecida por Benjamin, onde a memória é presentificada e os seus estilos têm o

³ Dicionário Houaiss. Memória.

⁴ Walter Benjamin

seus sentidos ressignificados em outras narrativas impregnadas de novos sentidos.

Nas *Passagens*, Benjamin (2009) descreve o processo de ruptura com a história tradicional e assim nos dá um panorama da sua visão de mundo pelo seu método ensaísta de escrita:

Ensaio crítico a partir de fragmentos de realidade: “Erguer as grandes construções a partir de elementos minúsculos, recordados com clareza e precisão. E, mesmo, descobrir na análise do pequeno momento individual o cristal do acontecimento total. Portanto, romper com o naturalismo histórico vulgar. Aprender a construção da história como tal. Na estrutura do comentário” (BENJAMIN, 2009, p. 503).

O sentido de se apropriar dos fragmentos de realidade vêm da ideia de que o fragmento, além de ser uma parte de um todo, uma fração, é também um pedaço de coisa que se quebrou⁵. Benjamin trabalha com a ideia do fragmento como estilhaço, de algo que foi destruído, vivido, esquecido, para depois ser lembrado, tecido na reminiscência, no sentido de “aquilo que se tece”.

A memória narrada faz do relato de espaço um lugar que foi praticado, pois sugere um tipo de duração, revelando a ideia do percurso. Segundo Certeau (1994, p. 189), os lugares são tempos empilhados, vividos pelas presenças de ausências e por identidades invisíveis e isso constitui a própria definição do lugar, “pela série de deslocamentos entre extratos partilhados e espessuras em movimento”.

Praticar o lugar, no sentido da *flanerie* proposta por Baudelaire, não é somente obedecer a um conjunto de regras. Para além da cidade planejada, as práticas urbanas são narrativas diárias tecidas a partir da apropriação do lugar. O ato de caminhar define, portanto, o espaço da sua própria retórica e o percurso torna-se o fio condutor das narrativas urbanas. A memória narrada faz do relato de espaço um lugar que foi praticado, pois sugere um tipo de duração, revelando a ideia do percurso.

3 Fragmentos de um todo

Na tentativa de compreender ou controlar o crescimento urbano caótico movido pelos novos milhões de consumidores entre o século XIX e XX, surgem teorias e utopias urbanísticas que tratam do planejamento, da regularização e zoneamento urbanos, inclusive dos espaços de comércio.

As tendências do urbanismo moderno foram do zoneamento das atividades comerciais em duas principais: uma de caráter central e diversificada e outra mais restrita e imediata, de caráter local. É o caso do comércio local no contexto do Plano Piloto em Brasília, que foi compreendido em sua dimensão central, pelos setores bancários e de diversão, e na sua dimensão local, pela zona residencial nas quadras e superquadras.

O Relatório do Plano Piloto de Lúcio Costa (CODEPLAN, 1991), ao se referir ao comércio local como estrutura integrante do zoneamento urbano proposto para a Nova Capital, diz que

o mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens, etc, na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as barbearias, cabelereiros, modistas, confeitarias, etc, na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os postos de serviços para venda de gasolina. As lojas dispõem-se em renque com vitrinas e passeio coberto na face fronteira às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas dos pedestres, e o estacionamento na face oposta, contígua à vias de acesso motorizado, prevendo-se travessas para ligação de uma parte a outra, ficando assim as lojas geminadas duas a duas, embora o seu conjunto constitua um corpo só. (CODEPLAN, 1991, p. 30).

Em Brasília 1960-2010, a superquadra é revisitada no contexto dos 50 anos de sua ocupação:

nos comércios locais, a população soube descobrir e criar “esquinas” à sua maneira, adequadas à noção de espaço que o brasileiro tem dentro de si, fruto da soma da serenidade urbana com a presença constante do céu inteiro e dos 360 graus do horizonte do planalto. Os bares, com mesas nas varandas, sempre perto

⁵ Dicionário Houaiss. Fragmento.

de um gramado e de árvores, se multiplicam e os carros descobriram a quadra ao lado para estacionar; surgiu assim, espontaneamente, uma versão já decorrente do próprio plano piloto, daquilo que seu autor chamou de “escala gregária”. Assim também o fato dos comércios locais, que se revelaram comércios de bairro, abrirem suas lojas para a via de acesso e não para a quadra, como havia sido proposto, e sendo livre a instalação das fachadas, deu vida às ruas, e se pode observar que o comércio efetivamente local já descobriu as vantagens de abrir suas portas para os dois lados (LEITÃO, 2009, p. 63).

O ideal do comércio local em Brasília que originalmente se volta para dentro e para perto da vida cotidiana representa a utopia e a esperança de um tipo de realidade que ainda não compreendemos. O que dizer do movimento dos “puxadinhos”, as inversões e adaptações da cidade em direção à velocidade moderna e caótica das pessoas e seus automóveis? Ou dos seus consumidores ávidos e aflitos pela densidade – e ao mesmo tempo felizes sem ela! – entendendo pouco da razão que ainda faz de Brasília uma cidade verde, pura de algumas doenças estéticas contemporâneas tão rasas para quem amou Brasília em algum momento.

É difícil entender Brasília sem a distância do projeto urbanístico, já que sua condição de cidade comum, com seus problemas e normalidades semelhantes às demais cidades no mundo, é muitas vezes negada pelos seus poetas, habitantes e nostálgicos pensadores.

Entendendo a superfície da cidade como tratável, Michel de Certeau (1998, p. 172), diz que “Planejar a cidade é ao mesmo tempo pensar a própria pluralidade do real e dar efetividade a este pensamento do plural: é saber e poder articular”. A cidade é concebida a partir de um número finito de propriedades estáveis, rejeitando-se tudo aquilo que não é tratável. Segundo o mesmo autor, a cidade-conceito se degrada pelas forças que mantêm o tecido urbano vivo e sobrevivente. Quando pensamos no espaço urbano como o marco totalizador e mítico das estratégias de controle, redes de vigilância e regulações cotidianas, contraditoriamente – e espontaneamente! – a vida urbana remonta e ressignifica o que o projeto urbanístico excluiu, numa es-

pécie de resistência. A cidade então não se constitui de uma transparência racional, mas é permeada de identidades ilegíveis, inapreensíveis e astutas (CERTEAU, 1998, p. 175).

A partir do pensamento do autor de que existe uma contradição pulsante entre o modo coletivo da gestão e o modo individual da reapropriação do espaço, a cidade-conceito é imprevisível. Acredita-se, então, ser possível a investigação urbana dentro de uma “teoria das práticas cotidianas, do espaço vivido e de uma inquietante familiaridade da cidade” (CERTEAU, 1998, p. 175).

As intenções de projeto de Lucio Costa em Brasília foram em parte constituídas e também dissolvidas no espaço urbano ao longo do tempo. Entretanto, os percursos que movem a vida cotidiana do brasiliense são mais comuns e menos diferentes de outras cidades. Como todo organismo vivo, a cidade se modifica e se adapta aos seus moradores e transeuntes.

A espontaneidade e o imprevisto em Brasília são sintomas confusos e confundidos com a ilegalidade e a invasão, e nem sempre encontram suas respostas na crítica ao urbanista ou à sua obra. A produção contínua de modelos urbanos que deveriam abrigar os desejos e os percursos de cidades que não cabem mais em si, provoca desdobramentos, pois todo discurso pode ser superado pela experiência.

Referências

- BAUDELAIRE, Charles. *Pequenos poemas em prosa*. Rio de Janeiro: Record, 2009.
- BAUDELAIRE, Charles. *O pintor da vida moderna*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2010.
- BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009.
- BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política*. São Paulo: Brasiliense, 1989a.
- BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1989b.
- BOSI, Ecléa. *O tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.