

Espaços de esperança (Hope) no asfalto das grandes cidades

Wendel Henrique

Professor Adjunto do Depto. e do Mestrado em Geografia da UFBA

Nestes domingos de uso coletivo do Minhocão, pouco importa a base física no qual o cotidiano de encontros aos domingos de sol acontece, o uso do espaço tornado público pela apropriação e pela realização da vida ignora a crueldade, a aspereza e o calor do asfalto. [...] Pela imagem, podemos compreender que os processos e os usos presentes nas cidades não são únicos e/ou exclusivos, há vários processos e vários usos justapostos e simultâneos. [...] também podemos discutir a perda dos sentidos na cidade, o corpo cada vez mais vive a deriva ou condicionado ao trânsito e ao tráfego.



Minhocão, São Paulo. Foto do autor.

Congestionamento em todos os horários, aumento constante da frota de veículos, falta de estacionamento, atrasos para chegar ao trabalho, atrasos para encontrar os amigos e atrasos para participar de reunião entre outras falas cotidianas referem-se ao trânsito em nossas cidades. Para resolver o problema, grandes obras viárias, pontes (como a recém inaugurada em São Paulo que recebeu o carinhoso apelido de “Estilingão”, ou para usar uma expressão mais regional, ‘Padogão’), vias expressas, avenidas e ruas. Os espaços são criados para a circulação e para a passagem. Há uma tendência de que os aspectos afetivos, uma das bases constitutivas das cidades, percam importância para os objetos técnicos levando a desestruturação de um cotidiano anteriormente realizado.

Tomando como pressuposto esta característica da cidade capitalista contemporânea, o mercado publicitário, que para Henri Lefebvre (1973) é quem mais entende sobre a sociedade, cria peças e propagandas a serem fixadas em locais de grande circulação, com o intuito de seduzir o cidadão-consumidor em seu carro, transformando o desejo em necessidade, saciada pelo consumo e “fetichização” das mercadorias. As imagens de publicidade são pensadas, não podemos nos esquecer da intencionalidade presente na ação e na escolha das imagens, para garantir a máxima satisfação financeira dos anunciantes e a máxima satisfação fetichista dos homens e mulheres, podendo envolver a luxúria, o egoísmo, a gula. Homens de torso nu e mulheres usando roupas íntimas, exibindo corpos belos, saudáveis e jovens estimulam estes desejos e criam as necessidades de se parar no motel, na academia, na loja de lingerie ou em algum *fast-food* (para sublimar com a ‘comida’ os desejos não realizáveis).

Partindo da imagem selecionada para este texto, gostaríamos de discutir usos possíveis das ruas e avenidas das grandes cidades brasileiras, tomando como elemento norteador a uma esperança e uma utopia. Apesar das formas e objetos serem construídos para dar conta da fluidez e da modernização do território urbano, podemos pensar outros usos, funções e conteúdos para estas formas, algo próximo ao que Milton Santos (1997) chamaria de contra-racionalidade.

A imagem, tomada em um domingo de sol em São Paulo, em 2003, pode ser usada como uma base empírica para nossos

pressupostos, partindo de um pequeno jogo de palavras. O *outdoor* de lingerie pensado e desenvolvido para o consumo e para sedução dos consumidores da Hope, nos levam a vislumbrar uma outra “hope” – a Esperança. Criado para atender aos desígnios dos carros e do tráfego, o elevador Costa e Silva (Minhocão), pode ser pensado também a partir de outros usos, como os que acontecem aos domingos quando é fechado ao trânsito de carros e passa a ser apropriado pelos moradores do entorno, inclusive por mim quando era morador da Vila Buarque, como um espaço público de lazer.

Nesta via pensada para o carro, mães passeiam com seus bebês; pais ensinam as crianças a andarem de bicicleta ou a patinar; grupos de amigos se reúnem para o churrasco ao som de pagode, samba, axé; adolescentes fazem suas manobras de skate; casais gays passeiam com seus cachorros; senhoras tomam sol nas cadeiras ou esteiras estendidas sobre o asfalto; pessoas lêem seus livros, jornais e revistas. Não há conflito entre os usuários e parece não haver conflito entre os usuários e a forma.

Na cidade anterior a atual, o bairro e suas ruas eram os locais privilegiados para a vida e para o cotidiano urbano, com suas ruas e praças apropriadas, comércios conhecidos e utilizados rotineiramente e, principalmente, pelo encontro com os demais moradores, com suas vidas públicas e privadas se misturando na formação de uma identidade do bairro e em um sentimento de pertencimento. Observamos que no asfalto do elevador apropriado pelas pessoas estes encontros dos diversos grupos também nos mostram uma esperança do encontro com o diferente e com a diversidade, a riqueza da vida cidadina contemporânea. O encontro com o diverso e com o diferente representa um duplo papel da vida urbana, o de colocar em xeque nossas crenças, possibilitando a mudança no pensamento, nos preconceitos e nas ações, bem como o reafirma nossa relação com o outro e com a idéia de coletividade a partir da tolerância, respeito e entendimento desta diversidade. Reside, nestes encontros, a possibilidade real de se construir uma vida cotidiana multicultural dinâmica e integradora, e não aquela dos condomínios ditos ‘multiculturais’, como os condomínios para gays, para artistas, para intelectuais, para grupos étnicos específicos, que apenas apresentam a diversidade como um nicho de mercado, nos quais os grupos se fecham em si mesmo, reforçando o isolamento e não a integração e a diversidade urbana.

Nestes domingos de uso coletivo do Minhocão, pouco importa a base física no qual o cotidiano de encontros aos domingos de sol acontece, o uso do espaço tornado público pela apropriação e pela realização da vida ignora a crueldade, a aspereza e o calor do asfalto. É claro que não se cria uma imagem fictícia de um parque, nem o poder público cria a fábula de uma praia urbana, como ocorre todos os anos em Paris, mas em um espaço urbano adensado de construções e pessoas, com poucas áreas abertas, o elevado se concretiza com uma possibilidade de sociabilidade na cidade. Pela imagem, podemos compreender que os processos e os usos presentes nas cidades não são únicos e/ou exclusivos, há vários processos e vários usos justapostos e simultâneos.

Com a expansão urbana acelerada das cidades brasileiras, que ainda se mantêm, mesmo com grandes cidades crescendo menos que as cidades médias do entorno metropolitanos, nossos espaços de vida e de vivência são cada vez mais restritos, a casa, o trabalho, a escola. Quando saímos para o lazer, geralmente vamos aos mesmos lugares. Vivenciamos, experimentamos e nos apropriamos cada vez mais de fragmentos das cidades, principalmente nas grandes. Neste ponto, os pobres transformam a desvantagem da carência de serviços nos bairros da periferia social e geográfica e pela localização dos postos de trabalho em lugares distantes, em uma 'vantagem', pois acabam usando e se apropriando de um território maior da cidade, do que a classe média e, claro, dos ricos (fechados em seus condomínios). Observamos também menos 'pudores' na realização de sua cotidiana privada em espaços públicos, como na festa de aniversário no asfalto do elevado Costa e Silva ou no ônibus (muito comum em Salvador).

Pela imagem também podemos discutir a perda dos sentidos na cidade, o corpo cada vez mais vive a deriva ou condicionado ao trânsito e ao tráfego: ou estamos em vias rápidas, circulando e passando por lugares sem conseguirmos prestar atenção na paisagem urbana ou estamos presos em congestionamentos e a paisagem 'congelada' não oferece alguma sensação/satisfação ao olhar. A música, do som ou do fone de ouvido, apaga qualquer possibilidade de contato, de conversa, nos fechamos cada vez mais. Abraçamo-nos pouco, evitamos encontros e contatos, com medo de perder a individualidade e a privacidade (na Bahia ainda é bem forte o contato, os abraços os dois beijos no rosto). A

poluição, da fuligem, os perfumes apagam os cheiros da cidade, como da maresia, das frutas maduras, da chuva.

Mesmo com todas estas questões, aliadas as “profecias” de Engels, no texto sobre a situação da classe operária na Inglaterra do século XIX, no qual se imaginava para o futuro a destruição da cidade, observamos a sua permanência. A possibilidade de mudança, das contra-racionalidades, das utopias e das esperanças está nela, na cidade, se entendida como uma obra coletiva, na qual poderemos suplantar a idéia da exclusão, do individualismo, da apropriação indevida do dinheiro, da natureza e das vidas dos pobres.

Parece utópico demais, mas como disse o Professor Milton Santos em uma conferência em 2000,

A busca da utopia é algo de ancestral e companheiro do homem, porque o que distingue o homem dos outros animais não é esse dedão, é exatamente o fato de que ele é portador de utopia. Eu sei que hoje se costuma ridicularizar quem fala em utopia, mas não me preocupo em insistir que sem ela não vale a pena viver, e sem ela tão pouco é possível pensar, porque o pensamento não é produzido a partir do que houve, nem do que há. (SANTOS, 2000)

REFERÊNCIAS

ENGELS, F. **A situação da classe operária em Inglaterra**. Porto: Afrontamento, 1975.

LEFEBVRE, Henri. **De lo Rural a lo urbano**. 2. ed. Barcelona: Ediciones 62, 1973.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.