

Elementos para uma sociologia dos espaços edificados em cidades: o “Conic” no Plano Piloto de Brasília

Brasilmar Ferreira Nunes

Resumo

O presente artigo procura discutir a relação do espaço construído e sociedade tomando como referência o Plano Piloto de Brasília e o seu Setor de Diversões Sul – SDS/Conic. Partindo da existência de múltiplas determinações na dinâmica da cidade, procura analisar a relação entre os usos de um centro comercial na área tombada de Brasília, o perfil dos seus usuários que em princípio se chocam com a proposta original de um ambiente mais sofisticado. Procura mostrar que a cidade, enquanto um fenômeno dinâmico, modifica propostas originais do planejamento e se adapta às necessidades de seus habitantes, numa estreita relação espaço e sociedade, de tal maneira que sociabilidades heterogêneas se articulam com espaços construídos heterogêneos. Mostra ainda que o Conic contribui para tornar a área tombada do Plano Piloto uma área urbana, na perspectiva sociológica: variada, densa e socialmente heterogênea.

Palavras-chave: Brasília; Conic; edifícios urbanos; sociabilidades urbanas; espaço construído e sociedade.

Abstract

This paper tries to discuss the relationship between constructed space and society, using as reference the Pilot Plan for Brasília and its Setor de Diversões Sul (SDS-Conic – South Entertainment Sector). Starting from the existence of multiple determinations in the city's dynamics, we try to analyze the relations between the uses of a commercial center in the listed area of Brasilia and the characteristics of its users which, in principle, collide with the original proposal for a more sophisticated environment. Also, we try to show that the city, as a dynamic phenomenon, modifies the original planning proposals and adapts to its inhabitants' needs, in a narrow space/society relation, in such a way that heterogeneous sociabilities articulate with heterogeneous constructed spaces. Finally, we try to show that the Conic contributes to make the listed area of the Pilot Plan an urban area, in the sociologic perspective: varied, dense and socially heterogeneous.

Keywords: Brasília; Conic; urban constructions; urban sociability; constructed space and society.

Apresentação

A sociologia urbana que se produz no Brasil vem se debruçando com insistência sobre processos sociais que ocorrem nos espaços das cidades, chamando atenção para aspectos os mais diversos e variados. Entretanto, curiosamente e com raras exceções, o estudo de vínculos sociais determinados pelo espaço construído – praças, imóveis residenciais, industriais, comerciais, áreas de circulação, etc. – não prioriza o projeto em si, mas o considera como um suporte onde as práticas sociais ocorrem. Particularmente os imóveis, os edifícios, são vistos como cenários e não tratados como artefatos que interferem nas interações que neles possam ocorrer.

Podemos lembrar alguns títulos que mais se aproximam desse recorte: o de Gilberto Velho (1989), analisando um edifício em Copacabana no Rio de Janeiro, ainda na década de 1980, ou ainda, o excelente estudo de Paola Berenstein-Jacques sobre a arquitetura das favelas nos morros cariocas. Nesses trabalhos, observamos com detalhes como o ambiente construído é não apenas o cenário, mas muito mais do que isso, interfere diretamente nas modalidades de vínculos e práticas sociais que aí ocorrem.

Curiosamente, a sociologia urbana pouco tem contribuído para esse debate, pois somos os que menos se interessam pelo desenho do ambiente construído ou pela proposta de intervenção no espaço oriunda dos escritórios de arquitetura. Essa assertiva é mais instigante ainda se nos dermos conta de que os profissionais da arquitetura e até mesmo os que, por razões diversas, impro-

visam suas habitações prescindindo de um projeto, sempre levam em conta o elemento humano que dele irá usufruir. Entretanto, as questões associadas à prática de construção, especialmente a arquitetura, é complexa e de difícil discernimento, evoluindo permanentemente em função de vários fatores, mesmo se o resultado dessas práticas tenha implicações diretas em nossos ambientes de vida. Aspecto corriqueiro, pois a arquitetura é expressão da própria cultura, além do que, toda ela, mesmo as privadas, tem implicações na qualidade dos espaços públicos.

Pressupomos que essa relativa ausência de interesse advém do lugar que o “território” e o “espaço” ocupam nas análises sociais, embora sua presença na esfera teórica seja uma constante entre autores consagrados do campo sociológico.¹ De fato e apesar de tudo, os tratamos (o território e o espaço) invariavelmente como cenário, raras vezes como agente. A discussão é extensa e profícua; dificilmente se esgotaria nos quadros de um artigo. Porém, vale lembrar alguns aspectos que podem contribuir para esse debate e introduzir o nosso caso em análise neste texto que se propõe uma avaliação dos usos que se faz de um edifício em pleno Plano Piloto de Brasília, cidade ícone da arquitetura moderna no século XX.

Algumas considerações teóricas como apoio

A sociologia parte do pressuposto de que sociedade é interação social por meio da qual os seres humanos se ligam uns aos

outros; através desses elos transformam coletivamente o meio natural, dando-lhe uma função e um sentido. Dessa maneira, o meio natural se transforma e reflete diretamente a estrutura social da qual ele é o suporte. Assim, todo e qualquer território explorado ou habitado traz em si as marcas das atividades humanas que nele se desenvolvem.

Se levarmos esse argumento para o espaço da cidade, podemos constatar as diferentes formas que assumem os ambientes construídos em razão das modalidades e atividades humanas que neles se implantam. Durkheim (1987) argumenta que os substratos físicos da vida social devem ser considerados como maneiras de ser que “são maneiras de fazer consolidadas” que refletem níveis diferenciados de cristalização da vida social. Ambientes residenciais, industriais, comerciais, de lazer e de circulação trazem em si valores funcionais, estéticos e econômicos inerentes aos seus interessados. Portanto, “cada unidade arquitetônica integra um sistema que não é nunca neutro, já que carregado de funcionalidades, métodos estruturais e a própria fisicidade das formas distribuídas no espaço” (Coulquhon, 1991, apud Duarte, 2002, p. 152). Estamos então em pleno contexto da multidisciplinaridade, pois esse sistema é tratado por Durkheim como parte da morfologia social, tal qual a população, as estruturas políticas e jurídicas, todas elas mais do que reflexos, são sintomas da realidade social, um fator ativo que pesa sobre o movimento dos processos sociais. Assim, embora Durkheim se interesse mais pelas instituições sociais do que propriamente a cidade, suas análises trazem subentendida uma problemática do espaço, o que nos leva a deduzir que quando

pensamos, portanto, a cidade estamos nos referindo a um ambiente ao mesmo tempo material e humano.²

Essa discussão, que, aliás, avança muito além do que aqui se apresenta, foi tratada por diferentes correntes do pensamento, especialmente os arquitetos, uma categoria socioprofissional diretamente envolvida com a produção física/funcional da cidade. Os modernistas, por exemplo, chegaram à radical imagem da cidade como “instrumento de trabalho” e as casas como “máquinas de morar”, ao ponto de Le Corbusier argumentar que os projetos de uma colônia ou de uma cidade partiam de um mesmo problema de design industrial.³ Daí a se chegar à ideia de que a heterogeneidade que caracteriza sociológica e fisicamente a cidade pode ser sintoma do caos urbano seria um passo.

As polêmicas que caracterizam esse debate é de difícil síntese. Podemos, entretanto lembrar o estudo de Jane Jacobs (1991) que criticando a visão dos modernistas, considera a cidade um laboratório (aliás, tal qual a produção de Chicago já o fazia, estudando as relações sociais urbanas) e que muitas vezes as soluções para problemas urbanos podem estar sendo apontadas pelas próprias características de tais sítios e não necessariamente em debates intelectuais. Segundo a autora, não é exatamente “caos” o que explicaria a complexa diversidade de ambientes que se encontram em uma metrópole; ao contrário, estaria aí o seu maior potencial. Aliás, argumento que vai encontrar respaldo em Durkheim, para quem a divisão do trabalho é tanto mais complexa quanto maior for a densidade populacional de uma sociedade⁴ (ou cidade, diria eu).

Duarte (2002, p. 150) sintetiza com justeza esse fenômeno quando escreve:

De uma forma ou de outra as cidades vão se destruindo e se reconstruindo, de acordo com valores culturais, econômicos e tecnológicos. Essas destruições e reconstruções respondem ao que aqui se tem chamado de matrizes espaciais, isto é, há uma interrelação dos sistemas que ativam a sociedade e formam uma matriz que, boa parte das vezes em silêncio, transfigura a cidade.⁵

De imediato, fica patente que a cidade – a sua estrutura física e social – é um fenômeno dinâmico que se modifica continuamente em função de modificações nos elementos que compõem a sua matriz constitutiva. Aos efeitos sobre o espaço construído de variações nas dimensões sociais, políticas, econômicas, culturais e tecnológicas se somam a própria determinação do espaço, suas restrições e seus potenciais. Além do mais, as características do lugar se agrega às identidades de seus usuários, de tal forma que podemos falar numa simbiose entre o ser e o estar em algum lugar. Ser carioca ou ser candango, por exemplo, remete a uma representação não só cultural mas também territorial.

Essas questões são pertinentes à nossa intenção de refletir sobre um edifício construído no Plano Piloto de Brasília, a partir de uma concepção de espaço urbano presente nos autores, tanto do plano urbanístico da cidade (Lúcio Costa) quanto de seus monumentos mais importantes (Oscar Niemeyer). Referimos-nos ao Conic, um complexo de lojas e escritórios situado na confluência das Asas com o Eixo Monumental em Brasília.

Algumas características de Brasília e do Conic

O exemplo escolhido aqui é interessante por várias razões, inclusive pelo fato de estarmos tratando de uma área do Plano Piloto que foi priorizado com destaque no projeto original da capital do país, aquela que na concepção de seu idealizador deveria se consolidar como um *boulevard* nos moldes de cidades europeias. Já se discutiu bastante sobre a elevada dose de utopia que estava presente na proposta vencedora para a nova capital. Claro que, sendo na época um território praticamente vazio, os arquitetos (tanto Lúcio Costa como os demais concorrentes no concurso para o projeto para a nova capital) puderam expor muito de suas concepções sobre urbanismo e cidades. A ausência de resistências sociais à implantação de qualquer um dos projetos – inclusive aquele vencedor – favorecia a livre imaginação.⁶

A racionalidade do projeto de Lúcio Costa tinha pressupostos curiosos, no sentido de que imaginava a possibilidade de um novo homem naquele espaço novo, portanto a relação espaço e sociedade claramente demarcada. Além disso, Brasília, sendo capital político-administrativa da nação, iria ser habitada sobretudo pela burocracia estatal que, no Brasil, goza de certas condições privilegiadas ante os percalços da conjuntura econômica: emprego estável e salários relativamente compensadores, além, é claro, das vantagens que advêm da condição de funcionário público. Poder-se-ia, portanto, imaginar esse novo homem, na medida em que as condições de sua existência material estariam garantidas de antemão.

Entretanto, é impossível supor um espaço urbano socialmente homogêneo, mesmo se o seu desenho e a sua arquitetura possam ser padronizados. A dimensão cultural daquilo que chamamos de matrizes espaciais não cabem num modelo único de homem, tendo que se adequar às heterogêneas modalidades de existência social. De fato, foi o que ocorreu no Distrito Federal: um crescimento populacional acima de qualquer previsão, composto por migrantes de diferentes origens socioeconômicas e culturais, polarizados por um Plano Piloto (Brasília) que se apresenta hoje como uma exceção numa área urbana com elevada dose de heterogeneidade. De um lado, um território planejado segundo critérios racionais e, de outro, um universo onde imperam as leis do mercado, com aquele ar caótico que caracteriza as periferias urbanas brasileiras.

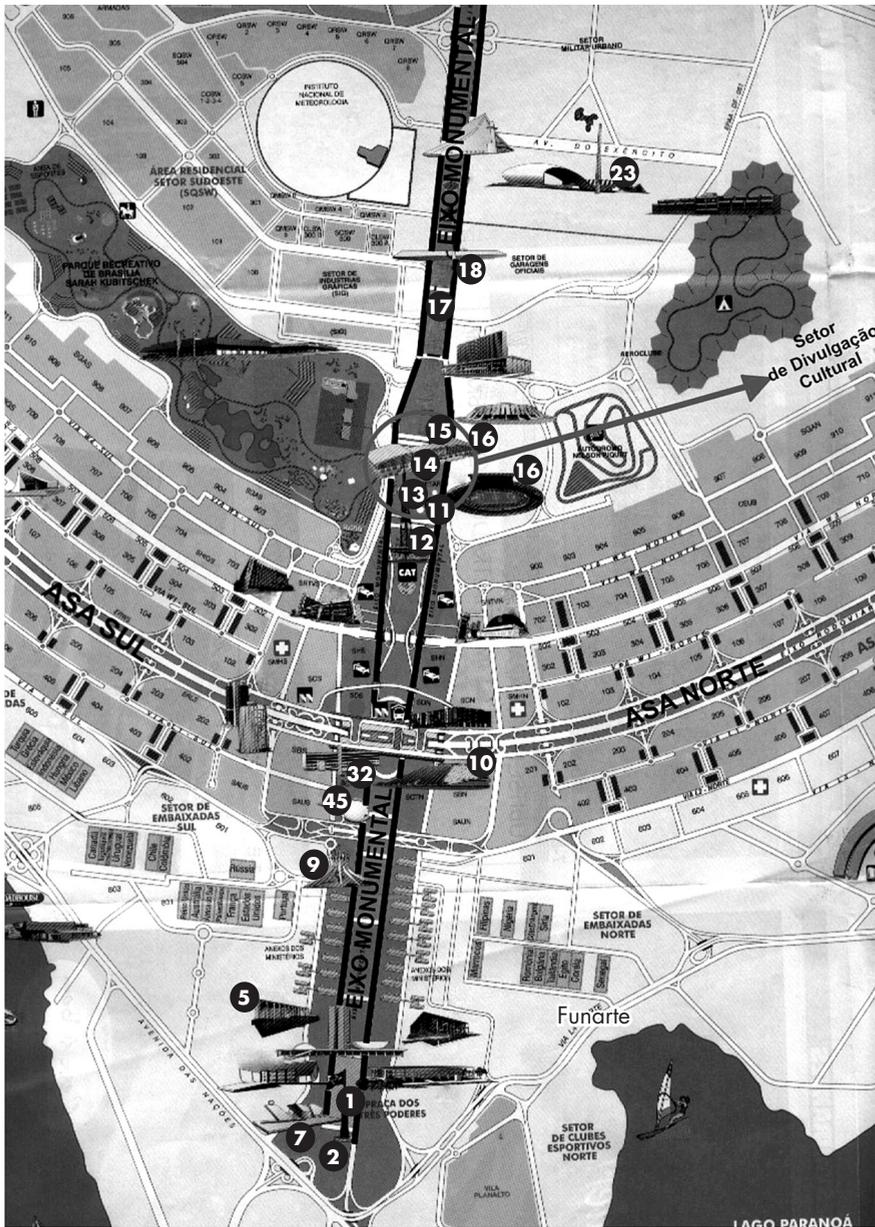
Interessa-nos nessa discussão ressaltar o elevado peso simbólico que Brasília detém, praticamente absorvendo toda e qualquer representação do universo urbano do Distrito Federal externa ao seu Plano Piloto. Ali se implantaram as representações governamentais, seus edifícios e monumentos, além de concentrar a maciça oferta de trabalho formal no Distrito Federal. O cruzamento das Asas Norte e Sul com o Eixo Monumental é a área onde circula diariamente a população oriunda das cidades satélites que trabalha no Plano Piloto. O Conic, portanto, é um lugar privilegiado pela sua acessibilidade, justamente porque a implantação da rodoviária urbana na área contribuiu para a paulatina mudança do padrão de usuário

desse espaço, particularmente nos chamados “Setores de Diversão”.

Temos então um cenário peculiar: área de moradia de famílias de altas rendas que lhe dá um caráter socialmente homogêneo, o Plano Piloto é também local de trabalho de diversas categorias socioprofissionais, além é claro do funcionalismo de baixo escalão, moradores das cidades satélites. Essa mistura faz desse cruzamento onde se situa o Conic uma das áreas “urbanas” de Brasília, justamente pela heterogênea composição de atividades e grupos sociais que ali transitam. O *boulevard* imaginado por Lúcio Costa é, portanto, o principal centro comercial do Plano Piloto.

Trabalha nos edifícios do Conic uma população aproximada de 10.000 pessoas e circulam pela sua área cerca de 150.000 pessoas por dia. De fato, o Conic disputa com o Conjunto Nacional (aproximadamente 500.000 pessoas/dia) o maior número de pessoas diárias nas suas dependências. Evidentemente, esse afluxo nesse espaço está diretamente ligado à presença da rodoviária urbana com ônibus e outros tipos de transportes coletivos que unem a Esplanada a todo o Distrito Federal. Mesmo se a classe média do Plano e dos Lagos não tem o hábito de circular pelo Conic, não se deve menosprezar o seu potencial de atração de pessoas. Ora, a presença de atividades de prestação de serviços no edifício é exclusivamente pela sua localização privilegiada, que é o grande trunfo do Conic.

O desenho a seguir permite visualizar esse núcleo central a que estamos nos referindo.



Fonte: Iara Martorelli: O projeto “Artes Visuais” da Funarte – CEAD/UNB – Brasília – 2008.

LEGENDA	
1- Praça dos Três Poderes	12- Torre de TV
2- Marco da Bandeira	11- Funarte
7- Panteão da Liberdade e da Democracia	13- Planetário (desativado)
5- Palácio do Itamarati	14- Clube do Choro
9- Catedral	15- Centro de Convenções
45- Museu Nacional de Brasília	16- Complexo Esportivo do DF
32- Biblioteca Nacional de Brasília	17- Memorial dos Povos Indígenas
10- Teatro Nacional	18- Memorial JK

Cidade ainda em fase de consolidação, Brasília vive ainda um surto de construção na sua área central, onde estão se implantando edifícios comerciais de alto luxo, hotéis e *shoppings centers* justamente nesse polo central. A área vem se transformando paulatinamente numa área de alto padrão de consumo e do terciário sofisticado (consultorias, comércio, clínicas médicas, etc.) afastando para mais distante atividades menos “nobres”. Os primeiros centros comerciais (Setor de Diversão Sul – Conic e Setor de Diversões Norte – Conjunto Nacional) vão perdendo *status* perante os novos que se implantam nos arredores. Há, portanto, um movimento de valorização de novos espaços da cidade e desvalorização de outros, manifestos no perfil do consumidor médio que os frequenta.

A inauguração do Conic se deu por volta de 1967, ou seja, sete anos após a inauguração da nova capital, sendo o primeiro edifício voltado para a Esplanada dos Ministérios. Foi batizado informalmente de Conic a partir do nome da construtora pernambucana que o edificou, com seu nome numa enorme placa durante a obra, terminando por se fixar na memória dos passantes como uma das referências da área. Na época, Brasília contava com poucos habitantes, a maioria moradores do Plano Piloto (ainda em fase de implantação) e algumas poucas cidades satélites (eram quatro: Taquatinga, Ceilândia, Sobradinho, Núcleo Bandeirantes e atualmente são vinte e duas). De fato, a burocracia do Estado que vinha se instalando em Brasília ainda era em pequeno número: os órgãos públicos e as embaixadas foram chegando devagar, alguns deles resistindo à mudança, enquanto outros permanecem até hoje na antiga capital, Rio de Janeiro.

As superquadras mais antigas, da Asa Sul (108, 308, 208, 408 e as vizinhas), além de algumas outras esporádicas, não conseguiam tirar o sentimento de um grande canteiro de obras que ainda hoje surpreende o mais desprevenido visitante da cidade. Assim, na época, o Conic era de fato longe e de difícil acesso, não exercendo um papel de centro de diversões cotidianas e rotineiras tal qual havia imaginado o seu idealizador. Como iremos observar mais à frente, o edifício vai assumindo funções que se alternam com a consolidação do projeto da nova capital, em cada momento funcionando de forma integrada à vida da cidade.

Mesmo assim, apesar de nunca ter se transformado naquilo que foi planejado, logo após sua inauguração, o Conic atraiu embaixadas ainda em fase de implantação na cidade com suas sedes em construção. Essa presença atraía restaurantes e lojas mais sofisticadas, quase que concretizando a proposta original para o edifício. A história mostra que, na medida em que as embaixadas constroem suas sedes e transfere dali todas as atividades de rotina, o Conic experimenta rapidamente um processo de esvaziamento de suas funções e muda devagar o uso de suas instalações. Começam a aparecer clubes noturnos, bares pouco sofisticados, dando início à degradação da área, na medida em que afasta a classe média do Plano e é esquecido pelas autoridades locais.

Etnografia do Conic⁷

Chegamos ao Conic no período da manhã para dar uma explorada no prédio,

caminhando pelas suas galerias comerciais procurando observar o ritmo de pessoas da área. Sábado, dia de nossa visita, de fato é um dia de menor movimento. O comércio funcionava, mas se sentia que o ritmo era um pouco mais lento, diferente dos demais dias da semana, de segunda às sextas-feiras, quando funcionam as empresas e os escritórios nos andares superiores. O desenho da área térrea, pela entrada da luz do sol no seu interior, aproxima-se daquele que se imagina para pequenas e antigas cidades: passagens, algumas amplas, outras estreitas, que dão em pequenas praças a céu aberto, pequenos becos, esquinas, portanto onde o cruzamento pode dar origem ao inesperado. O lugar, apesar de não apresentar lixos ou detritos espalhados pelas vias, não transmite aquele ar acético típico dos *shoppings centers* do Plano Piloto. Há projetos para transformar as pistas de pedestres mais parecidas às aquelas dos *shoppings*, com a colocação de pisos em cerâmica ou granitos, talvez procurando atrair uma clientela de gosto mais dentro dos clichês típicos da classe média brasileira.

Uma primeira sensação que vem quando se caminha por suas ruelas é a diversidade de comércio, com a presença marcante de algumas atividades em particular. Assim, entrando pela ala norte do Conic, no nível da rua, são inúmeros os comércios de óculos, tanto para venda como para reparação. Entre uma e outra, esporadicamente, encontra-se um bar ou um boteco sem muita sofisticação, com suas mesas e cadeiras de fórmica ou plástico, sem uma harmonia aparente. Observa-se também um número importante de salões de cabeleireiros, manicuras ou de estética em geral. Estes eram os mais procurados naquela hora da manhã, entre nove e onze horas, com clientelas em todos eles.

Além dessas atividades comerciais, o térreo do Conic apresenta, ao longo de suas ruelas e caminhos, ares de um verdadeiro centro comercial, com atividades as mais variadas, tais como lojas de discos, roupas, sapatos, instrumentos musicais, fotos, fotocópias, papelaria, etc. Cabe destaque a simplicidade das lojas, sem nenhuma preocupação em parecerem sofisticadas, numa clara indicação de que a clientela que para lá se dirige está procurando mercadorias cuja necessidade vem antes de um *status* ou prestígio oferecido por comércios que trabalham com marcas ou grifes.

Chama a atenção, ainda, a existência de livrarias especializadas em ciências sociais, medicina e direito na ala sul do imóvel, além de um cinema com shows de *strip tease* e filmes pornográficos (funcionando a partir do meio dia indo até altas horas da noite) ao lado de centros religiosos de cultos evangélicos. As livrarias são de excelente qualidade, com obras representativas de cada área acadêmica que trabalham. Visitei com mais cuidado a que oferece obras de ciências sociais e pude comprovar a excelente qualidade do acervo disponível, além do elevado domínio dos últimos lançamentos pelo seu proprietário. Destaca-se, inclusive, a erudição do mesmo, que não só está ciente dos últimos títulos no mercado como emite opiniões de obras e autores com bastante conhecimento de causa.

A distribuição do comércio pela área do imóvel obedece à lógica de localização de atividades comerciais em sítios urbanos tradicionais. Assim, há uma concentração de atividades em áreas próximas segundo a natureza do serviço ou do produto ofertado: lojas de materiais óticos situam-se na entrada norte do imóvel, as livrarias, na entrada

sul, no centro espalham-se as roupas, discos, calçados, etc. num diversificado ambiente comercial que indica uma lógica locacional no prédio. Os restaurantes se concentram mais aos fundos, onde também podem ser encontrados alguns estabelecimentos especializados, tais como instrumentos musicais, livrarias religiosas, sedes de partidos políticos e fotocopiadoras. A frente para a praça externa aparece como uma espécie de vitrine daquilo que está espalhado pelo interior do imóvel, ou seja, materiais fotográficos, óticas, roupas, livros e os bares um pouco mais sofisticados. Essa calçada faz claramente o papel de uma rua tradicional de cidade, talvez uma das poucas do Plano Piloto.

O subsolo do edifício tem ar de espaço semiabandonado: muitas lojas fechadas, vazias, algumas situadas em becos com pouca luminosidade, aliás, uma das particularidades de inúmeros edifícios da primeira fase da cidade. No geral, o subsolo transmite uma sensação de difícil acessibilidade e em outros momentos foi o lugar preferido por marginais. O mesmo pode ser deduzido quando se olha para a lateral sul do prédio ou a parte detrás do imóvel. Nesta há um estacionamento e serve também para cargas e descargas de mercadorias. Essa parte detrás é, curiosamente, a de maior visibilidade para quem olha o Conic a partir do Setor Comercial Sul ou do Hotel Nacional, ou mesmo descendo o eixo monumental em direção à Esplanada dos Ministérios. Uma visibilidade esteticamente comprometedorá pois o *bric-a-brac* dos anúncios comerciais transmite a impressão de um imóvel sujo, sem regras ou administração. Claro que essa impressão é reforçada pela arquitetura *clean* do Setor Hoteleiro ao lado ou mesmo pela perspectiva da plataforma da

rodoviária, vista por quem desce o eixo em automóveis ou ônibus.

O comércio que se encontra no Conic atende a uma clientela absolutamente heterogênea. Nota-se perfeitamente a convivência de indivíduos de diferentes estratos sociais, fato de rara constatação no Plano Piloto, onde vive uma classe média padronizada no estilo de ser, vestir e se comportar em áreas coletivas. O que se percebe é que ali os moradores das satélites se sentem familiarizados com a disposição e padrão das lojas, e a possibilidade de se apropriarem do espaço sem a sensação de estarem invadindo um território privado. Essa sensação, visível nos *shopping centers* mais sofisticados da cidade (Pátio Brasil, Brasília *Shopping, Liberty Mall* e em menor escala no próprio Conjunto Nacional) fica completamente diluído no Conic, que transmite uma imagem de área multisocial onde um indivíduo morador do Plano Piloto convive com aquele das satélites, frequentando ambientes comuns.

A frequência de certos estabelecimentos do edifício é, no entanto, claramente, determinada pelo *status* social. Por exemplo, nos cabeleireiros, o que se percebe é uma clientela mais popular, o mesmo pode também ser observado em alguns bares, restaurantes ou igrejas ali existentes. Porém, nas lojas de tênis, materiais de esportes radicais (*skates, rollers, discos, etc.*), a clientela é mais heterogênea, com indivíduos de aspecto típico dos frequentadores dos *shoppings* mais sofisticados. Nestes, as rodas de jovens na porta ou alguns transeuntes que param nas vitrines indicam um território particular de “tribos” urbanas que se autoidentificam por um padrão similar de consumo, de vestimenta, de gosto, enfim, de estética no seu sentido mais amplo. É um território

aparentemente democrático, onde o que une os que ali estão é o interesse comum por certos produtos e marcas vendidas nas lojas, definindo certos espaços do Conic pelas características de seus frequentadores.

As livrarias especializadas e a loja de partituras musicais – “uma das mais completas do país”, segundo o seu proprietário – têm uma clientela exclusiva: um ambiente calmo, tranquilo como deve ser um lugar de leitura e de pesquisa em acervos. A loja de instrumentos e partituras musicais já apresenta uma clientela maior, mas o ambiente é peculiar, com pessoas conversando em voz baixa, vestidos de maneira tradicional sem ostentação, com gestos contidos, traduzindo uma clientela com certo grau de sofisticação, habituados talvez a frequentar ambientes similares em outros centros.

22
Circulando pelo Conic, pudemos observar a presença de pessoas notáveis de Brasília, entre profissionais liberais, professores universitários e indivíduos com seletto gosto musical procurando material original nas livrarias e nas lojas especializadas (disco e de instrumentos e partituras musicais). Para os boêmios, pessoas ligadas direta ou indiretamente à atividade artística, funciona ali um teatro e uma escola de arte dramática. Este é, sem dúvida, um aspecto particular de um edifício urbano que foge aos padrões tradicionais dos edifícios da administração federal na Esplanada ou mesmo de *shoppings centers* de Brasília, frequentados quase exclusivamente pela classe média. Se agregarmos ainda a possibilidade de convivência com diferentes perfis de pessoas atraídas ainda pela diversidade de seu comércio, o Conic

não deixa de ter o seu charme garantido. Isso, sobretudo, porque os frequentadores do Conic fazem dali um lugar para estar e não apenas para passar, como é usual em *shoppings*.

Um acontecimento curioso foi a chegada dos evangélicos na área. Inicialmente, houve uma proposta do Bispo Macedo para comprar o Cine Atlântida, uma das melhores salas de cinema da cidade. De fato, o cinema, como todo o conjunto, é tombado pelo IPHAN, mas o espaço estava ficando ocioso justamente pela fuga dos espectadores. O governo do DF encaminhou então à Câmara Legislativa uma consulta sobre as possibilidades de a Igreja Universal adquirir o Cine Atlântida numa área do Plano projetada pelo Lúcio Costa. O parecer da Câmara Legislativa foi positivo, sob o argumento de que atividades religiosas podem ser entendidas como teatro, uma diversão do povo, não ferindo as recomendações do projeto original do Plano Piloto e do edifício. Mesmo se não concordássemos com a designação de arte às cerimônias religiosas, do ponto de vista formal, é diversão, é encontro, é interação. Não há, portanto, incompatibilidade com o projeto de Lúcio Costa.⁸ Por outro lado, a presença dos fiéis no Conic praticamente não interfere em nada na rotina do edifício: chegam, oram e partem sem olhar para o lado. É um público que não consome, não se diverte, não se envolvendo com a vida do imóvel. Mas acaba sendo a única razão para o Conic estar nas residências de milhões de brasileiros diariamente, pois as cerimônias que ali acontecem são televisionadas em cadeia nacional.

A invisibilidade do concreto

Compreender essa diversidade de tipos sociais que aí circulam pode ser um exercício interessante para analisar os efeitos do projeto de Lúcio Costa para o Plano Piloto de Brasília. Saindo do Conic na pequena praça que se situa à sua frente, nos damos conta de que, enquanto morador do Plano Piloto, que passa em automóveis algumas vezes por semana vindo da Asa Norte em direção à Asa Sul, o prédio parece invisível. Curioso que, enquanto o Conjunto Nacional chama a atenção pelo movimento diurno ou pelos néons noturnos, o Conic não tem registro nenhum na nossa memória. Sinto-me incapaz de descrevê-lo enquanto transeunte rotineiro do lugar. Tudo se passa como se olhássemos sem vê-lo. É um edifício que, situado na área mais privilegiada do desenho da Esplanada – com exceção é claro dos monumentos do Estado –, consegue ser completamente invisível ao olhar dos transeuntes, motorizados ou pedestres. Só muito recentemente foram instalados anúncios em néon que se destacam, sobretudo para quem vem do Congresso Nacional, pela Esplanada dos Ministérios em direção ao cruzamento dos eixos.

Podemos supor dois aspectos que podem estar na base de compreensão daquela sensação de invisibilidade que o edifício transmite. Por um lado, um senso estético hegemônico no Plano que não consegue incorporar nos seus parâmetros alguns princípios de uso do espaço, sobretudo quando vem expresso por indivíduos ou grupos considerados “exteriores” ao que se toma

por bom-gosto. Certamente, o submundo que o Conic representou passou a ser a ferida exposta da cultura asséptica que prevalece no Plano Piloto, que, fora esse edifício, talvez só possa ser encontrada em alguns bares tradicionais redutos da boemia da cidade. Mesmo naqueles onde uma van-guarda da cidade faz ponto, o Conic sempre foi visto como “muito mais maldito”, muito mais transgressor. E isso, mesmo hoje, quando, com a chegada das igrejas evangélicas, o lugar passou de profano a sagrado, com requintes de bom comportamento por parte dos fiéis frequentadores dos templos aí localizados.

Por outro lado, é a própria localização do edifício, uma extensão do Setor Comercial Sul, que como tudo no Plano Piloto parece tão longe, mesmo quando está “logo ali”. O Conic só se torna uma exceção quando olhado ou da Esplanada, ou do Teatro Nacional, ou até mesmo do Conjunto Nacional. Do contrário, ele é apenas uma prolongação do Setor Comercial Sul em direção à rodoviária, beneficiando-se de uma quantidade enorme de pedestres, consumidores em potenciais, que fazem o trajeto cotidiano de ida e volta ao Setor Comercial Sul nas suas rotinas de trabalho. A maioria habitante das cidades satélites, comerciantes, profissionais liberais, bancários, camelôs, jornalistas, flanelinhas, auxiliares de escritórios, *office boys*, enfim, uma multiplicidade de tipos humanos e atividades que terminam por serem os verdadeiros responsáveis para que o Plano Piloto adquira um ar de espaço urbano, que aliás causou admiração a Lúcio Costa quando visitou Brasília em fins dos anos 80.

O imaginado e o acontecido com o Conic

É interessante ressaltar que, com todas as restrições que porventura se possa fazer ao edifício, ele é patrimônio da humanidade, tanto quanto os demais imóveis de porte que aparecem no projeto original da cidade. Nesse aspecto, talvez seja essa a única razão pela qual não tenha ainda sido demolido, como de tempos em tempos se cogita.

Na proposta original de Lúcio Costa, este “Setor de Diversões Sul” estaria selecionado para abrigar livrarias, cafés, boates e outras atividades que pudessem vir a preencher as necessidades de lazer da futura população do Plano. É interessante esse aspecto pois, embora se tenha tido a intenção de diversificar os grupos sociais que viriam habitar a cidade planejada, os equipamentos de lazer propostos se dirigiam, em tese, para padrões sofisticados de consumo, numa clara ambivalência daquilo que a proposta continha. De fato, esse Setor de Diversões é imaginado como algo sofisticado, para atender padrões também sofisticados de consumo.

A tentativa de se reproduzir um padrão de uso do espaço próximo de um Quartier Latin, onde diferentes grupos de funcionários, estudantes, comerciantes, profissionais liberais se encontram denota uma intenção de reproduzir algo sofisticado que, fora a democracia dos espaços das praias urbanas do Rio de Janeiro, não corresponde à cultura de lazer da classe média urbana do país. De qualquer forma, a existência de um teatro, de uma escola de arte dramática, de livrarias de diferentes especialidades – científicas, religiosas, etc. – de cinemas (hoje cedendo lugar a templos evangélicos), dentre outras

modalidades de comércio, que poderia ser privilégio de consumidores mais exigentes, não foi suficiente para evitar que, devagar, o uso do imóvel fosse cada vez mais se popularizando. A esse discurso inicial que planeja uma área com um certo uso para um grupo com um certo padrão de exigência e de estética se impregnou a imagem estigmatizada que o Conic apresenta hoje perante os moradores do Plano Piloto.

Essa imagem estigmatizada se apresenta em duas dimensões: por um lado, pelo estado de conservação do imóvel, abaixo dos padrões dos *shoppings* da cidade; por outro, pelo perfil médio dos frequentadores do lugar, no geral. Curioso que o Setor Comercial Sul (SCS), ao lado, não provoca tanto mal-estar, mesmo porque, compondo-se de diferentes edifícios, o uso e o porte é muito superior ao do Conic e a sua apropriação é absolutamente absorvida pelos moradores do Distrito Federal. Certamente essa absorção se dá também pelo próprio desenho das ruas e dos imóveis que compõem o SCS que integra também aqueles espaços “invisíveis” do Plano Piloto, em torno do qual passamos quotidianamente ser vê-lo, ao contrário, portanto, do Conic este sim, situado num lugar de passagem obrigatório para quem circula no Plano Piloto, detentor de uma visibilidade evidente.

O processo de degradação do edifício e arredores

Num primeiro momento, o fato de se ter um edifício estigmatizado no centro do

Plano Piloto de Brasília, em si, não é uma questão original. Todas as grandes cidades do mundo apresentam áreas desvalorizadas, justamente em locais que, pela sua antiguidade, já contam com infraestrutura urbana praticamente completa. É, aliás, essa a razão pela qual a onda de renovação urbana tem sido observada em praticamente todas as grandes cidades do mundo ocidental nestas últimas décadas. Paris, Nova York, Barcelona, São Paulo, Salvador, Recife, dentre outras, passam por processos de gentrificação de seus espaços degradados, atraindo uma classe média endinheirada e intelectualizada que valoriza justamente a estética e o conforto dos velhos imóveis de outros tempos. Apesar de tímida, a tentativa de renovação do Conic vai na mesma direção,

Entretanto, fica sempre uma questão inquietante: por que edifícios ainda recentes, situados em áreas privilegiadas da cidade, gozando de facilidade de acesso e de uma infraestrutura completa e adequada se deterioraram com tanta rapidez? É verdade que o Plano Piloto tem alguns edifícios com características de degradação precoce, mas todos eles nunca antes ocupados efetivamente. São muitos deles projetos inacabados, que se transformam em ruínas antes mesmo de terem sido inaugurados.

Mas o Conic é diferente. Aqui é, de fato, um imóvel em pleno uso, com uma inserção específica na vida da cidade e que pode ser considerado como um dos mais ecléticos imóveis do Plano Piloto, pela diversidade de usos e de frequência. Se rompermos com a imagem de *shopping center* como aquele lugar superprotegido, fechado, sem visibilidade externa, o Conic pode ser considerado um *shopping center* tal e qual os demais. Talvez até mesmo uma proposta

de centro comercial e de diversões que foge aos padrões similares oriundos dos modelos norte-americanos, além de sua originalidade arquitetônica, dada as características climáticas do Planalto.

Poderíamos também formular uma outra questão: por que o Conic se deteriora, enquanto o Conjunto Nacional, de seu lado e com várias semelhanças de usos, guarda sua imagem? Mesmo se levarmos em conta que o público que frequenta o Conjunto Nacional seja também diversificado por origem e renda (característica, aliás, inevitável, pois a localização no cruzamento dos eixos e sobre a rodoviária urbana induz a isso), o edifício tem muito dos princípios arquitetônicos padronizados para *shopping centers*. A exceção são lojas com abertura para as calçadas externas, mas que, por arranjos de fácil execução, voltaram-se para o interior do prédio. Fora isso, é um *shopping* com diversidade de usos e de frequência dos mais movimentados da cidade com condições semelhantes ao Conic. Não deixa de ser, portanto, uma questão que se coloca quando se pensa nos caminhos que seguiram um e outro edifício.

Uma das causas dessa diferença pode ser atribuída ao modelo de gestão adotado em ambos. Enquanto o Conjunto Nacional foi adquirido por um grande grupo que o transforma naquilo que ele é hoje, submetendo-o a uma única administração, o Conic é formado por 13 edifícios, logo, 13 condomínios, com 1.700 proprietários, cada qual com sua parcela de poder na definição dos rumos do imóvel. Há cerca de dez anos atrás foi criada uma Prefeitura do conjunto para centralizar a administração do prédio, com a função prioritária de acabar com o estigma de área perigosa e para normatizar as áreas degradadas. A primeira função foi

praticamente cumprida: cria-se uma delegacia de polícia dentro do edifício e restringe-se o tráfico de drogas e prostituição. Podemos, mesmo sem parecer enfáticos, considerar que hoje o Conic é uma das áreas mais seguras dentro do Plano Piloto.⁹ Entretanto, o estigma permanece. As razões disso só poderiam ser encontradas na lógica de fixação de pré-conceitos no imaginário dos habitantes da cidade que se enraízam e se espacializam. O espaço urbano é a concretização do imaginário social que se constrói no histórico cotidiano e o Conic permanece ainda como lugar pouco nobre. De qualquer forma, com a retirada de marginais que ali tinham suas bases, devagar o Conic vem se transformando através de remodelação de aspectos do projeto original,¹⁰ numa procura de resgate de sua primeira proposta. Isso significa que enquanto o Conic não for transformado esteticamente segundo padrões usuais dos *shoppings* vizinhos ele permanecerá um “corpo estranho”, separado, mas funcionalmente necessário, limitado que está àquela racionalidade do Plano Piloto.

Por outro lado, é essa diferenciação no uso ante os demais imóveis da área que parece constituir o ponto de apoio mais importante do argumento segundo o qual não se pode considerar a área da Esplanada dos Ministérios esteticamente unificada. Entretanto, vale ressaltar ainda o potencial de área alternativa que o Conic contém. Se, por um lado, conforme destacado acima, a multiplicidade de proprietários dificulta a gestão do imóvel nos moldes que ocorrem em outros *shoppings centers*, por outro, essa condição pode ser um trunfo que o diferencia das experiências similares no Plano. Sim, porque o Conic vem, devagar, se tornando uma área alternativa dentro do Plano Piloto, numa

clara diferenciação entre o organizado e o racional cartesiano que é o Projeto de Lúcio Costa; de fato, por se tratar de uma área anárquica, caótica, enfim urbana, e graças a essa indefinição, uma área com maior liberdade de uso, o edifício começa a seduzir uma gama de artistas, arquitetos, poetas, cineastas, etc., atraídos justamente por esta “irracionalidade” e este ar de pretensa “marginalidade”. Na verdade, uma área que aparece quase que como um gueto dentro do Plano Piloto.

Um “gueto” ao inverso no Plano Piloto

A ideia de “gueto” urbano vem da obra de Wirth, quando trata das características socioculturais do bairro judeu de Chicago na primeira metade do século XX. Conforme o próprio Wirth destaca, o gueto foi, na origem, um lugar de Veneza, um de seus bairros, onde se estabeleceu a primeira comunidade judaica. Transformou-se, ao longo do tempo, numa instituição reconhecida pelo costume e definida pela lei. Os dicionários da língua portuguesa definem gueto como “bairro em qualquer cidade, onde são confinadas certas minorias por imposições econômicas e/ou raciais”.

Tanto a definição de Wirth como aquela do dicionário não poderiam se adequar à caracterização do Conic como um gueto. Um olhar mais apressado diria mesmo que é o oposto, dada a diversidade de tipos urbanos que o frequenta e que terminam por dar-lhe sua identidade. Entretanto, visto no contexto do Plano Piloto, especialmente na Esplanada dos Ministérios, no qual ele se insere,

ele aparece justamente como uma exceção ao padrão estético e funcional da área. Neste sentido, e apenas neste, ele aparece como um espaço singular que abrange não apenas os tipos sociais, mas também a sua própria arquitetura interna que vai sendo criada e recriada sem a rigidez legal da Esplanada. Aí sim ele é singular; uma singularidade que se acentua dada a “distância” do Setor Comercial Sul. Aí ele pode ser visto como um gueto, um corpo estranho a uma classe média moradora do Plano Piloto, com a diferenciação nos tipos sociais e no uso ante os demais imóveis da área.

Permanece sempre a pergunta do porque numa área tão privilegiada o “povo brasileiro”¹¹ tomou conta daquele espaço. Uma das possíveis explicações pode estar no grupo que está por detrás da construção dos prédios do Conic. Brasília foi um eldorado para as construtoras quando da edificação da cidade nos anos 50. Além das grandes empresas nacionais que se responsabilizaram pelas obras dos edifícios públicos, pelo sistema viário e mesmo pelos blocos dos apartamentos funcionais, outras empresas regionais também fizeram fortuna naquele momento.¹² Talvez por razões de economia ou por valores culturais e estéticos, ou mesmo porque a cidade que se construía naquele momento, não tinha ainda como exigência a ostentação de luxo e sofisticação como atualmente ocorre, o fato é que o visual do prédio é simples, sem ostentação. Fica evidente quando o olhamos que seus idealizadores não tiveram a estética como diretriz. Aliás, se olharmos os prédios por eles construídos no Plano Piloto, certamente, eles estariam classificados entre os que apresentam uma arquitetura sem estilo, numa caricatura de um modernismo caboclo: construções que

envelheceram e perderam o charme muito rapidamente.

A dinâmica social do edifício

Há um consenso entre os frequentadores usuais do Conic, mais particularmente entre os comerciantes que têm lojas no edifício, de que se trata de um dos lugares mais seguros do Plano Piloto, incluindo o Setor Comercial Sul e o próprio complexo Gilberto Salomão no Lago Sul área nobre da cidade. Esse argumento pode encontrar princípio de realidade, sobretudo se levarmos em conta a presença de um batalhão da polícia militar com uma delegacia dentro do próprio conjunto edificado: fala-se num efetivo de 500 homens que se revezam dia e noite na vigília do prédio e arredores, o que inviabiliza qualquer convívio com criminosos de qualquer estirpe. Claro que não estamos aqui considerando o trabalho das prostitutas que ali fazem ponto noturno, não causando nenhum transtorno maior aos frequentadores do lugar, inclusive os evangélicos e suas famílias. Entretanto, o Conic hoje tem uma imagem estigmatizada, principalmente junto à classe média tradicional do Plano Piloto, resquício de um período em que a situação beirava o descontrole. Podemos considerar três fases na vida do edifício a partir de sua inauguração.

Numa primeira fase, o edifício atraía as embaixadas estrangeiras que tinham ali seus escritórios de representação, os profissionais liberais, partidos políticos, etc. A localização privilegiada facilitava a preferência, que se manteve enquanto as sedes oficiais das representações diplomáticas foram

sendo construídas. Naquele momento, o local era frequentado pela alta burocracia do Estado, tinha lojas e restaurantes condizentes com os frequentadores, um retrato que se aproximava muito daquele imaginado por Lúcio Costa. Esse público com poder de compra estável e de elevado padrão certamente atrai diferentes atividades para a área, particularmente aquela que se instala na segunda fase do edifício.

Nessa fase segunda, o local é invadido pela prostituição, pelo crime, tráfico de drogas, num período de decadência, responsável pela imagem que o edifício carrega até os dias atuais. Essa imagem se alastra com uma certa facilidade, talvez pela situação do imóvel dentro do Plano Piloto e a sensação de invisibilidade que ele transmite aos passantes pelas suas calçadas e ruas que o circundam. É essa ambivalente situação espacial – visibilidade e invisibilidade – aliada a um desenho interno que, tentando reproduzir ruas e becos de sítios urbanos tradicionais, termina por ser funcional às transgressões que ali se desenrolavam. Se considerarmos que a sociedade não deixa de ser um mecanismo de introjeção de valores e comportamentos, muitos deles restringindo a própria natureza humana, podemos também assumir que espaços de transgressão sempre existiram nas cidades na história. A funcionalidade da prostituição – “a mais antiga profissão do mundo” –, as drogas, que funcionam como mecanismos de escape, ou de vícios, enfim uma série de práticas que são reprimidas socialmente, mas que a sociedade arruma sempre uma forma de permitir a sua existência é regra geral em áreas de elevada densidade populacional. Claro que os espaços urbanos para práticas transgressoras nunca são definidos de forma

legal ou tranquila, mesmo se em passado recente era comum nas cidades brasileiras reservar uma de suas áreas onde se concentravam as prostitutas (a zona); hoje essas zonas estão praticamente desaparecidas. É de se supor que nos anos sessenta e setenta a cidade tinha um mercado razoável para o sexo, na medida em que as pessoas chegavam, desenraizadas, descoladas de vínculos mais estreitos e, sobretudo, com salários fixos que permitiam alguns “excessos”. Uma parcela da burocracia vai encontrar na oferta das prostitutas do Conic uma facilidade enorme para se satisfazer e, em sendo um negócio, pode-se argumentar que há uma racionalidade econômica na opção por aquele território.¹³

Atualmente, podemos considerar como sendo a terceira fase do Conic. Cria-se a sua prefeitura atendendo demanda dos comerciantes e profissionais que ali trabalham, instala-se uma delegacia, há uma debandada do crime e do tráfico. Essa terceira fase pode ser considerada a “onda política” com a presença da sede de diferentes partidos e, portanto, frequentado rotineiramente pelos dirigentes e militantes. Alguns estabelecimentos comerciais (livrarias, teatro, lojas especializadas, alguns bares) atraem professores universitários, aposentados (no Plano Piloto é importante a presença de aposentados), profissionais liberais que, ao lado dos candangos das satélites, fazem do lugar um ponto de referência, de encontro. De forma que, hoje, entre o estigma de lugar decadente e a procura de um charme de vida urbana que raramente se encontra no Plano Piloto, o Conic vive sua nova fase.

Poderia estar aí um dos trunfos da reabilitação ou da inserção do Conic no Plano Piloto nos moldes que foi pensado por

Lúcio Costa. Para os moradores da cidade, uma das maiores carências são as áreas de convívio coletivo que escape aos jardins e áreas verdes. Ou seja, aquilo que falta nas grandes cidades brasileiras, Brasília tem em quantidade, porém não dispõe, por exemplo, de “botecos” um velho hábito urbano do país, que foi completamente esquecido, talvez pela trivialidade do fato. Áreas onde seja possível tomar um cafezinho, utilizar um banheiro, sentar numa mesa para um aperitivo, uma conversa. Lazer em Brasília são bares e restaurantes, a maioria deles formais o suficiente para exigir um certo ritual de frequência. Dificilmente são lugares onde se vai espontaneamente. Pois o Conic é justamente isso. Com uma localização privilegiada, pensado justamente para ter estas características de uso, sem a assepsia de *shoppings* com seus insistentes apelos de consumo. Aqui se vê que a parcela criativa do urbanista foi pensada, o que faltou foi a criatividade das pessoas que para cá vieram, obviamente com as exceções de praxe.

Espaço de exceção, espaço de outras sociabilidades

Toda a discussão sobre o estigma que caracteriza o Conic é no fundo um olhar de fora sobre o edifício. Há na cidade indivíduos que frequentam rotineiramente o lugar, fazem dali um ponto de encontro entre amigos, de conversas, compras, enfim, fazem dele um lugar urbano de multiusos. Para a rotina de Brasília, onde o ato de andar à pé só se faz nos fins de semana, quando se caminha pelas superquadras ou pelos parques, ficou

uma sensação curiosa e familiar ao mesmo tempo. De fato, a cidade tem gente, tem um movimento. No fundo, é ali que a Esplanada é mais cidade.

Na verdade, podemos nos perguntar se seria o caso de intervir para alterar ou ordenar o espaço coletivo do edifício? Claro que se olharmos pelo lado da arquitetura não oficial do Plano Piloto, especialmente da Esplanada, o Conic é sem dúvida o maior monumento histórico da cidade. O fato de os arquitetos da nova capital não terem tido nenhuma preocupação com populações fora do núcleo do poder, do governo, fez do Conic o contraponto entre o oficial e o não oficial na estética do Plano Piloto: a antítese daquilo que é a regra geral para o Plano Piloto. Talvez seja o único edifício de uma área tombada pela Unesco que, de tempos em tempos, alguém propõe demolir. Causam pouca reação propostas dessa natureza, mas servem para reunir um grupo de intelectuais, arquitetos, artistas, comerciantes e frequentadores do Conic num grupo de reflexão para traçar o futuro do edifício e protegê-lo das ameaças de destruição. Tudo está indicando que intervenções seriam simplesmente para consolidar o papel atual do Conic construído em décadas de existência que se confunde com a própria história da cidade. Será nesse confronto entre o “ódio” que o Conic provoca em uns e o “amor” que desperta em outros que o futuro do edifício está sendo tratado.

Os clássicos da sociologia, Simmel à frente, trataram a metrópole como um “fato civilizatório” na medida em que ela simbolizava a forma geral da modernidade. Nisbet (1984, p. 381) argumenta que a metrópole joga no pensamento de Simmel o mesmo papel que a democracia para Tocqueville, o

capitalismo para Marx e a burocracia para Weber. Foi ele o primeiro que fez da grande cidade o lugar por excelência no qual se exprime a lógica social da sua época. Com os avanços do capitalismo e com a globalização, podemos afirmar que essa é uma assertiva cada vez mais evidente. Não se pode perder de foco o fato que a heterogeneidade da metrópole termina encontrando nela um ambiente adequado à existência de grupos e tipos urbanos singulares e com menores possibilidades de controle. Garantindo a unidade na diversidade, a metrópole termina por se constituir como a síntese civilizatória dos tempos modernos, ambiente propício ao aparecimento de formas originais de socialização. Mais uma vez temos que recorrer a Simmel para recuperar o seu argumento de generalização da moeda na metrópole, fenômeno que permite o aparecimento de tipos originais no ambiente da grande cidade (o indivíduo *blasé*, o estrangeiro, o reservado), resultando na diferenciação social típica da modernidade. É interessante essa tipologia simmeliana, pois não se trata aqui de classificar os indivíduos que frequentam o Conic como excluídos ou algo parecido. A diversidade de tipos humanos e de atividades econômicas poderia dar margens a tensões no convívio diário. Mas tudo está indicando que há códigos informais de convívio e as pessoas terminam por não interferir no espaço uma das outras. Certamente, a imagem de uma área caótica que se sente quando ali estamos tem muito da programação visual do comércio ali existente e do contraste com o desenho racional da maioria dos edifícios do Plano Piloto.

Assim, não se trata de um recorte econômico simplesmente, mas sim de formas de sociabilidade distintas. O que procuramos

mostrar para o caso do Conic é que sociabilidades heterogêneas induzem ao aparecimento de ambientes (estéticas) também heterogêneos, mesmo em espaços pensados para serem homogêneos, como é o Plano Piloto. A área escolhida pode ser lida então como um espaço de possibilidades de novas modalidades de uso da cidade por indivíduos e grupos que não estavam contemplados no seu projeto original, apontando fissuras no seu espaço físico.¹⁴ Há aqui estreita relação entre ambiente construído e seus usos: frequentar o Conic é elemento identificatório do lugar social do indivíduo, exigindo na sua análise elementos científicos e metodológicos que dialoguem com um certo número de disciplinas, tais como a arquitetura, a economia, o urbanismo em torno de questões sobre a racionalização, a concentração, a divisão do trabalho.

Já é consensual entre os estudiosos do urbanismo modernista no Brasil da segunda metade do século XX que a cidade era a síntese de um projeto de sociedade. Brasília, sob essa perspectiva, aparece como a unidade central (a *city*) física e social, cujo espaço construído é denso, com funções econômicas (terciárias) vitais. Ela se liga às cidades satélites, relativamente autônomas, mas se mantém como sede das atividades econômicas, do emprego formal, com uma autonomia interna. Essa centralidade física e social polariza os seus arredores e deve, portanto, garantir espaços de sociabilidades que escapam àquela hegemônica oriunda da cultura burocrática de uma cidade-Estado. Na verdade, ela cumpre assim seu papel de metrópole, na medida em que garante a existência de tipos urbanos peculiares da grande cidade: em outras palavras, o “estrangeiro” tem seu território de existência garantido no Conic.

Brasilmar Ferreira Nunes

Doutor em Sociologia pela Université de Picardie – França. Professor Titular de Sociologia da Universidade Federal Fluminense. Pesquisador do CNPq (Rio de Janeiro, Brasil).

bnunes.uff@gmail.com

Notas

- (1) Ver, por exemplo, Georg Simmel, Max Weber e Pierre Bourdieu, para ficar apenas entre os considerados referências em nosso campo de trabalho. Isso para não falar no geógrafo, Prof. Milton Santos, que insiste de forma recorrente em sua obra sobre a importância do espaço na construção das relações sociais.
- (2) O que, aliás, foi a perspectiva dos intelectuais da Escola de Chicago na primeira metade do século XX que tratavam a cidade e suas áreas como “zonas morais”. Park (1976), Chapoulie (2001).
- (3) Com a evolução da tecnologia e a expansão do setor terciário da economia onde hoje o lugar de trabalho é cada vez menos dependente da localização da unidade produtiva e onde o trabalho em casa ganha cada vez mais importância, não se pode negar que o debate sobre os argumentos dos modernistas ganham novos elementos.
- (4) É em razão disso que ele introduz a noção de “ambiente” e faz das variações do ambiente um fator decisivo para compreender por que a solidariedade mecânica se torna ultrapassada e deve ser substituída pela solidariedade orgânica. A esse respeito, ver Jean Remy (1995).
- (5) A ideia de matriz utilizada pelo autor é “a organização de paradigmas de várias disciplinas que formam uma predisposição para a apreensão, compreensão e construção do mundo” (Duarte, 2002, p. 23).
- (6) Não iremos aqui reproduzir essa discussão, de resto inútil, pois a cidade de Brasília se implantou e se consolidou com todas as limitações que porventura possa se constatar no projeto apresentado.
- (7) Na elaboração desse tópico, tive a companhia de Naraina Kujimian, então bolsista de PIBIC. Em certa medida, procuramos seguir as orientações de Howard Becker (2008) sobre pesquisa, fazendo uma leitura minuciosa do cotidiano do edifício para situar o leitor no contexto do objeto analisado.
- (8) Nas palavras de um de nossos entrevistados: “É polêmico, mas se respeitarmos a liberdade de culto e de crença, a Igreja Universal é hoje o teatro do absurdo mais importante do mundo”.
- (9) Após o período de auge, quando de sua inauguração, o Conic sofre um processo de decadência que transforma o lugar num ponto de tráfico de drogas, prostituição e mendicância. A Prefeitura trouxe então o Batalhão da Polícia Militar, afugentando os indesejáveis. Hoje não se fala mais em quadrilhas de traficantes agindo no Conic e a área é uma das mais seguras do Plano Piloto.
- (10) Liderados principalmente pela arquiteta Flavia Portella, que redesenha o projeto do Conic e propõe várias intervenções no seu desenho físico.
- (11) Expressão de Lúcio Costa referindo-se à população que tomou conta da rodoviária e arredores de Brasília. Ver Costa (1987).
- (12) Na construção do Conic estão três dos grandes empresários pioneiros construtores de Brasília: Venâncio, Baracá e o Karim Narrote.

- (13) Argumentos semelhantes podem ser aplicados para o tráfego de drogas, que se beneficia do mercado consumidor do Plano Piloto.
- (14) É interessante isso, pois hoje já se pode constatar que essas “fissuras” no projeto original estão ampliando seus territórios dentro da área, sobretudo na Avenida W3, onde a ocupação dos imóveis por pessoas e atividades que fogem ao padrão hegemônico no Plano está cada vez mais evidente, num claro sinal de que a cidade é um produto coletivo em movimento. Ver Luis Felipe Castelo (2007).

Referências

- BECKER, H. (2008). *Segredos e truques da pesquisa*. Rio de Janeiro, Zahar.
- CASTELO, L. F. (2007). *Fissuras urbanas*. Dissertação de Mestrado do Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Brasília, UNB.
- CHAMPY, F. (2001). *Sociologie de l'architecture*. Paris, La Découverte.
- CHAPOULIE, J-M. (2001). *La tradition sociologique de Chicago*. Paris, Seuil.
- COSTA, L. (1987). Adensamento e expansão urbano do Plano Piloto. *Brasília Revisitada 1985/87*
- _____ (1991). *Brasília, a cidade que inventei (Relatório do Plano Piloto de Brasília)*. Brasília, Codeplan, GDF.
- DUARTE, F. (2002). *Crise das matrizes espaciais*. São Paulo, Perspectiva/Fapesp.
- DURKHEIM, E. (1987). *As regras do método sociológico*. São Paulo, Nacional.
- GRAFMEYER, Y. (1994). *Sociologie urbaine*. Paris, Nathan.
- JACOBS, J. (1991). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Liège, Mardaga.
- JACQUES, P. B. (2003). *A estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra.
- LEITÃO, L. e AMORIM, L. (org.). (2007). *A casa nossa de cada dia*. Recife, Edit. da UFPE.
- NISBET R. A. (1984). *La tradition sociologique*. Paris, PUF.
- PARK, R. E. (1976). “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano”. In: VELHO, O. *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Zahar.
- REMY, J. (org.). (1995). *George Simmel: ville et modernité*. Paris, L'Harmattan.
- VELHO, G. (1989). *A utopia urbana: um estudo de antropologia social*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- WIRTH, L. (1989). “O urbanismo como modo de vida”. In: VELHO, G. *A utopia urbana: um estudo de antropologia social*. Rio de Janeiro, Zahar.
- _____ (1980). *Le ghetto*. Grenoble, Presse Universitaire de Grenoble.

Recebido em dez/2008

Aprovado em mar/2009