



## **O TRAJETO E A RUA: A LINGUAGEM DA CIDADE E A SOCIALIDADE URBANA**

Elza Kioko Nakayama Nenoki do Couto (UFG)

Antonio Busnardo Filho (FIAM/FAAM)

**R e s u m o :** O objetivo deste ensaio é mostrar que o meio ambiente natural da língua se desdobra em meio ambiente natural propriamente dito e meio ambiente construído. Neste último entra a cidade, um dos construtos mais conspícuos da faina humana. A cidade será encarada como linguagem que, na linguística ecossistêmica é vista como interação. Partindo do pressuposto de que tudo nesse meio ambiente construído tem valor semiótico, ou seja, significa algo para os moradores, as atividades deles são vistas como um pôr em prática essa linguagem. Viver na cidade, andar por ela, usufruí-la é uma espécie de ato de interação comunicativa. Mas, nem tudo são flores. Há alegrias, mas também sofrimento, como é normal na vida.

**P a l a v r a s - c h a v e :** Meio ambiente construído, cidade, linguagem.

**A b s t r a c t :** The objective of this essay is to show that the natural environment of language unfolds in natural environment proper and built environment. The latter includes the city, which is one of the most conspicuous construct of human activity. The city will be considered as a kind of language, which in ecosystemic linguistics is defined as interaction. Since everything in this built environment has semiotic value, i. e., means something for its inhabitants, their activities (behavior) are seen as a kind of acts of communicative interaction. To live in the city, walk through it, enjoy it, is to communicate. However, there is also a bad side to it. There are moments of happiness, but also of suffering, as usual in life.

**K e y w o r d s :** Built environment, city, language.

### **1. Introdução**

A proposta da pesquisa tem como foco principal o estudo da percepção do espaço urbano e sua representação subjetiva, comparada à lógica do mapeamento urbano, por meio da narrativa dos agentes/atores que perfazem trajetos cotidianos – habituais, na maioria das vezes –, para ir ao trabalho ou à escola. Com esta percepção, o que se pretende é demonstrar a importância da rua para a estruturação do espaço da cidade e para a convivialidade dos cidadãos, como espaço de socialidade. Como espaço de manifestações culturais que definem o sentido de apropriação, de territorialidade, de direito ao espaço urbano. Desse modo, segue uma metodologia interdisciplinar, que propõe um olhar sobre a cidade complementar da ecolinguística. Procura-se

pela a percepção prática da cidade que se justapõe e define o imaginário dos cidadãos urbanos, na compreensão e reconhecimento do "outro", do desconhecido, que existe na própria pessoa. O estudo do trajeto como forma de apropriação do espaço urbano é, também, um estudo do convívio e da socialidade como forma de amenizar a violência que se instaura, quando as ruas não são ocupadas; é um estudo da trajetividade do espaço urbano, em busca de uma redenção da cidade, mas também, um estudo da relação com o espaço, muito próximo da questão do mapa mental (COUTO, 2017). O diálogo com a ecolinguística se mostra também pelo fato de levar em conta não só as pessoas (P) mas também o espaço (T), apropriado simbólica e fisicamente pelas primeiras.

## 2. Ecolinguística

O assunto em tela se adéqua perfeitamente ao arcabouço teórico da ecolinguística. Afinal, ela tem sido definida como sendo o estudo das relações entre língua e meio ambiente. Meio ambiente (MA) que precisa ser claramente delimitado, a fim de evitar uma reificação da língua, fato que acontece com a esmagadora maioria das teorias linguísticas ocidentais.

Em primeiro lugar, é preciso deixar claro o que se entende por MA na ecologia biológica, a principal fonte de inspiração para a variedade de ecolinguística que praticamos, a linguística ecossistêmica. Na ecologia, ele é entendido como sendo o *habitat*, o meio em que a população de organismos vive. Aí se trata de relação entre organismo e seu meio, ou meio ambiente.

Quando se fala em MA da língua, porém, trata-se do *locus*, o lugar em que se dão as interações que constituem a língua. Por outras palavras, não se trata de relações entre uma “coisa” chamada língua e outra coisa, que é seu meio ambiente. Isso porque língua é o equivalente das interações que se dão no ecossistema biológico, ou seja, ela é interação, como se pode ver comparando (a) o ecossistema biológico e (b) o ecossistema linguístico da figura a seguir. No caso, em (a) P está para população de organismos, T para território/meio, I para interações ecológicas; em (b) L está para interações linguísticas. Isso significa que  $I = L$ .



Como se pode ver, um dos componentes mais importantes da linguística ecossistêmica é o espaço, meio ou território em que os falantes da língua vivem e convivem. Sem território (T) não há população (P) e sem população não há interação (I) nem língua (L). O espaço é imprescindível

## ECO-REBEL

para a existência não só da língua como sistema, como mostra o modelo do ecossistema linguístico, mas também para cada ato de interação comunicativa, que tem que se dar em um lugar e um tempo específicos.

Sabemos também que o MA da língua pode ser natural, mental e social. Atendo-nos ao natural, é preciso reconhecer que, na verdade, o **MA natural da língua** se subdivide em (a) **MA propriamente natural** e (b) **MA construído**. A grande maioria da população não só do Brasil, mas do mundo inteiro, atualmente vive em MAs construídos, ou seja, em cidades. O MA propriamente natural é constituído, como Sapir já havia mostrado (SAPIR, 2016), por “topografia da região (costa, vale, planície, chapada ou montanha), clima e regime de chuvas, bem como o que se pode chamar a base econômica da vida humana, expressão em que se incluem a fauna, a flora e os recursos minerais do solo”. O MA construído, por seu turno, é constituído basicamente por cidades e seus traçados, além de estradas e outros ambientes construídos pelos humanos.

O traçado da cidade de certa forma reflete a mentalidade de seus habitantes, seus hábitos, sua cultura. Brasília, por exemplo, foi detalhadamente planejada, tanto que seu núcleo, o chamado Plano Piloto, apresenta o formato de um avião com suas asas e tudo mais. No entanto, a pressão habitacional dos imigrantes vindos dos mais diversos rincões do país fez surgir não só cidades-satélites, mas também toda uma periferia favelizada. O processo foi acirrado por administradores populistas que estimulavam “invasões” para, depois, angariar o voto de seus ocupantes. As casas da “invasão” que passou a ser chamada de Estrutural, ao lado da via do mesmo nome entre o Plano Piloto e Taguatinga, foram construídas aos deus-dará: cada um chegava e construía seu barraco como podia, no lugar que conseguia. Com isso, hoje ela é constituída de ruas irregulares e tão estreitas que os caminhões da administração têm dificuldade de passar por elas. Enfim, pode até ser “muito bonito e democrático”, mas nada prático. E quem sofre diretamente as consequências são os pobres moradores. Os políticos que estimularam a invasão, em vez de procurar dar condição de vida digna a eles, só se lembram deles na época das eleições.

Por outro lado, o traçado das cidades determina em grande parte a interação entre as pessoas que nela moram. Quem mora em uma cidadezinha do interior frequentemente se espairose em um banco na calçada, cumprimenta todo mundo que passa. Ele mesmo frequentemente anda pela rua cumprimentando os vizinhos. Os habitantes dos arranha-céus das grandes cidades, por outro lado, mal conhecem o vizinho da porta ao lado. Há casos em que quando passam umas pelas outras, as pessoas olham para o chão ou para o lado para não se cumprimentarem.

A convivência fisicamente próxima, mas sem envolvimento, está gerando uma mudança de comportamento. Além das neuroses e da agressividade geral no trânsito, por exemplo, a família está se esfacelando. A violência está chegando a graus paroxísticos. A vida do outro não vale nada. O outro não é mais o “próximo”, como no cristianismo, mas um potencial agressor, assaltante etc. Como os estudiosos de comportamento animal (etologia, sociobiologia etc.) têm

demonstrado, qualquer espécie animal cujos membros se veem amontoados em um pequeno espaço começa a dar sinais de anomia, de agressividade e outras patologias.

### 3. O meio ambiente construído como linguagem

Em um interessante artigo intitulado “A cidade na linguagem e a linguagem na cidade”, publicado em espanhol, os autores começam fazendo uma comparação da cidade com a natureza, obra de Deus, desde Vitruvio, logo, com o corpo humano, e até com a mulher. São comuns metáforas como “coração da cidade”, “as artérias”, “a circulação”, “pulmão” (as áreas verdes) etc. Depois como máquina, reportando-se a Ítalo Calvino. Partindo de exemplos como Nova Iorque, Montreal, Madri e Barcelona, os autores tomam a cidade como um ecossistema, de uma perspectiva ecolinguística, citando Harald Haarmann. Nesse ecossistema há uma grande diversidade de línguas e de variedades da mesma língua. Com isso, é na cidade que as mudanças linguísticas geralmente começam, dada a intensidade menor das interações linguísticas nas zonas rurais. O artigo termina pela seguinte asserção: “A cidade se mostra como a paisagem linguística por excelência” (PEÑALTA CATALÁN; MUÑOZ CARROBLES, 2010, p. 90).

Quanto a nós, vimos que, para a ecolinguística, a língua só existe se há um povo que a use. Esse povo, por seu turno, só será povo e terá uma língua se seus membros conviverem em determinado lugar. Esse lugar, que junto com a população constitui o meio ambiente da língua, é o que se tem chamado de território. Sabemos que meio ambiente da língua pode ser de três naturezas: natural, mental, social (COUTO; COUTO; BORGES, 2015). No momento, vamos nos concentrar no meio ambiente natural da língua. Mas, quando o território é urbano, o que temos é mais o meio ambiente natural, especificamente o meio ambiente construído.

Como meio ambiente construído (urbanismo) a cidade é uma expressão proxêmica da sociedade que a forma e habita. Se é expressão, comunica algo. Se comunica algo é linguagem. A cidade é de natureza semiótica, cada aspecto dela representa algo para seus habitantes. Considerando-a como uma comunidade de fala, no sentido ecolinguístico, o seu espaço é o lado T (território) dessa comunidade. E aqui temos uma grande novidade para a linguística ecossistêmica e até para o signo de Peirce. O conhecido tripé ecolinguístico reproduzido abaixo, não admite uma relação direta entre L (linguagem) e T, fato representado pela linha segmentada entre eles. Mas, o meio ambiente construído, que é o T da cidade, parece ser uma exceção a isso. Vale dizer, a cidade como linguagem mostra que há sim uma relação direta entre T (meio ambiente construído) e linguagem porque, se é construído é, como acabamos de ver, de natureza semiótica, é linguagem (L). Isso pode ser visualizado na parte (a) da figura supra.

Quem construiu cada detalhe do T da comunidade em questão queria dizer algo aos demais habitantes: “isso é meu” (minha casa), “isso é para uso da prefeitura” (prédio da prefeitura), “isso é para se dar aula” (escola) etc. Cada detalhe urbano representa algo e, como dissera Peirce, para

## ECO-REBEL

alguém, parte do lado P do tripé. Trocado em miúdos, o T da comunidade urbana é uma exceção à regra de que não há relação direta entre L e T porque esse T é linguagem.

É no meio ambiente construído que se encontra a questão da arquitetura e do urbanismo. As cidades têm um traçado, que constitui uma malha, uma rede de ruas e avenidas, uma rede de canalização de água, outra de esgoto, outra de fiação elétrica e muitas outras. Alguns autores têm dito que o traçado das cidades tem tudo a ver com a mentalidade de seus habitantes, que a reflete. Outros dizem que esse traçado é que direciona o comportamento dos habitantes.

É bem provável que as duas posições estejam parcialmente certas. Há cidades que surgiram espontaneamente, com ruas tortuosas, que terminam inopinadamente, com outra que começa logo ao lado, também terminando de modo inesperado. Há muitos becos sem saída, as ruas são às vezes demasiadamente estreitas e assim por diante. Enfim, para alguns observadores, trata-se de um traçado caótico. Tudo isso pode ocorrer com cidades inteiras, mas pode se dar também no surgimento de bairros.

É nos bairros que vamos nos concentrar aqui. Todas as cidades brasileiras têm bairros que surgiram por “invasão”. Um grupo de pessoas pobres de repente chega com papelões, tábuas, todos os seus pertences e, de um dia para a noite (ou da noite para o dia) montam um bairro inteiro. Como cada um “constrói” sua casa como e onde quer (e pode), sem o mínimo planejamento, além de açodadamente antes que a polícia chegue, acaba surgindo um bairro como acaba de ser descrito. Em Brasília, estimulados por um político populista, isso aconteceu em grande quantidade, como no já mencionado bairro da Estrutural. É claro que isso ocorre devido à exclusão que essas pessoas sofrem, ao lado da opulência de políticos corruptos do Plano Piloto, do Lago Sul e do Lago Norte.

Para aplacar um pouco a pequena consciência que esses políticos têm, projetam bairros populares, relativamente planejados. As ruas são bem traçadas, as casas são construídas todas em alvenaria. No entanto, são todas iguais, as firmas contratadas para erguê-las geralmente superfaturam, usam material de segunda, enfim, fazem tudo para economizar o máximo que puderem. Com isso, logo começam a aparecer rachaduras, infiltrações, vazamentos, as paredes começam a descascar, o reboco começa a cair e assim vai, numa interminável ladainha de irregularidades.

Essas e outras questões urbanas já haviam sido investigadas pelos membros da Escola de Sociologia Ecológica de Chicago, cujos líderes eram Ernest Burgess e Rober Park. Já na década de 20 do século passado, eles dividiam a cidade em zonas concêntricas, que incluíam o distrito comercial central, zonas de transição, próximas às quais ficavam as elites e a extrema periferia, habitada pelos pobres que dependiam de transporte coletivo para ir trabalhar no centro e voltar para casa.

Essa escola associou pela primeira vez determinados grupos sociais com determinadas regiões da cidade. E, como se vê, a periferia sempre esteve relacionada com pobreza. Nessas condições, as

interações dos indivíduos com membros da própria família eram altamente prejudicadas. Frequentemente os pais viam os filhos apenas nos fins de semana. Tudo isso comunica algo, é linguagem.

#### **4. A cidade, a rua, o trajeto**

Aproximando o pensamento de Sapir (2016) e o de Berque, pode-se perceber que a relação do MA, o território, é transformado pelo MA construído – as cidades -, criando o ambiente apropriado para o ser humano viver, devendo ser, a princípio, uma relação “geográfica e ontológica” (BERQUE, 1987, p. 16) ou ‘ecumene’, como o autor chama. Aí a “terra é humana, e terrestre a humanidade” (...) O ecumene, é o conjunto e a condição dos meios humanos, naquilo que eles têm de propriamente humano, mas não menos de ecológico e de físico. Isto é, o ecumene, que é plenamente a moradia do ser humano”. Portanto, uma relação “às vezes, ecológica, técnica e simbólica da humanidade sobre a superfície terreste” (p. 17). É nesse espaço de trocas geográficas e ontológicas que surge a cidade, e que num processo fenomenológico permite ao homem compreender e vivenciar este espaço construído. Ainda com Berque (1993), a cidade é o mesocosmo, sendo a casa, o microcosmo, e a natureza o macrocosmo. Neste ensaio a ênfase será dada à percepção do mesocosmo.

A percepção do espaço urbano é o reconhecimento de um ambiente que se estrutura a partir de áreas construídas, os edifícios, áreas vazias – as praças - e locais de passagens, como ruas, calçadas, pontes, viadutos, e de todos os demais equipamentos necessários para dar suporte à vida das pessoas que habitam esse espaço. Na história da formação da cidade, os espaços vazios, parecem ter sido consequência da ocupação do território – isto, na Idade Média -; ou mais distante, no neolítico, esse espaço era o espaço comum do grupamento humano. Um espaço de reunião para a divisão da caça, a manutenção do fogo, a reunião do conselho dos mais velhos, a exemplo das tribos indígenas do Brasil e das tabancas africanas. Na Idade Média, pelo fato de as cidades se formarem ao redor de castelos ou igrejas – fontes de trabalho -, o agrupamento seguia o perfil do terreno, e as casas eram construídas ladeando as sendas e caminhos, num processo muito diferente das “invasões” modernas, cujos arruamentos emergem de modo inteiramente aleatório. Esses espaços de deslocamento eram na maioria das vezes estreitos e fechados sobre si mesmos.

É lógico que a orientação dessas grandes edificações eram pensadas, a partir de sua localização, de acordo com a vista, enquanto estratégia e proteção, definindo o formato do território e a importância do portão de entrada, que geralmente levava à entrada da igreja ou do castelo. A forma urbana esteve sempre relacionada ao terreno onde a cidade se implantava e adquiria, como na Grécia, uma importância política, ou era definida pelo auspício dos deuses, como a cidade etrusca, romana, principalmente. No entanto, não se deve deixar de dizer que essas duas dimensões da cidade eram consideradas no momento de sua fundação. O que de fato dominava o

## ECO-REBEL

pensamento na fundação da cidade antiga era a sua orientação, conforme os pontos cardeais. Assim, Roma teve dois grandes eixos, o *Cardo* (norte – sul) e o *decumanus* (este – oeste). Detalhes teóricos sobre essas orientações podem ser encontrados em Couto (2012).

Essa não é a primeira preocupação urbanística, mas é a marca que ficou de culturas mais evoluídas (grega e etrusca) para a organização do espaço da cidade. O espaço da cidade, e a própria cidade, se organizava sem a necessidade, ou preocupação, de normatizar o método de fundação e sem a preocupação de definir o território; mas sempre se aconselhava que a cidade estivesse em local de fácil acesso, próximo a água, que pudesse tirar partido do campo, e que se situasse num lugar com facilidade de defesa, em caso de ataque. Talvez seja somente a partir do séc. V a. C. que se tenha a primeira preocupação com a morfologia urbana. Quando da reconstrução da cidade de Mileto, surge um plano quadriculado, levado da Jônia para a Grécia, por Hipódamo. Esse plano organizava o espaço da cidade pela separação de zonas, da ágora, dos santuários, a do *emporion* (setor comercial) e os setores residenciais (HAROUEL, 1990).

Essas preocupações permaneceram na formação da cidade romana antiga e, aparentemente, se perderam na formação das cidades medievais, que tinham um traçado mais espontâneo e de acordo com o terreno. No séc. XII, do período medieval, as ruas tornam-se largas e retas, mas isso não é norma. Às vezes as ruas se transformavam em escadarias, até mesmo como estratégia militar. Tanto na Antiguidade quanto na Idade Média, portanto, havia algum tipo de planejamento. Nas cidades modernas brasileiras, tanto as que surgiram “espontaneamente” quanto as “planejadas” não se vê algo semelhante.

Continuando a história do desenvolvimento urbano percebe-se que no espaço de deslocamento existente na cidade, delimitado por edifícios, as ruas integram-se na formação e organização das cidades como um dos elementos principais. Aquele que permitiria a ligação de todos os setores e áreas, facilitando o funcionamento dos negócios e o trânsito dos habitantes. A rua tornou-se a preocupação principal dos planejadores, como meio de ligar a cidade, de fazer do espaço urbano uma malha comunicável, sem considerar o transeunte, o homem do cotidiano, o que anda a pé para se locomover de um lugar para outro, o cidadão que transita, passeia, faz a *flânerie* despreocupado do trânsito de automóveis porque está na calçada. Desde a cidade moderna demarca-se claramente o espaço do deslocamento humano, a calçada; local de encontros, de socialidades e trocas sociais; local de passagens de todos os cidadãos pertencentes ou não ao bairro, à cidade. Na rua é que a vida da cidade deveria acontecer, não no eclausamento das moradias, ou nos confinamentos nos locais de trabalho.

Jacobs (2011) diz que as ruas devem tanto resguardar a cidade de estranhos que a depredam como também proteger os desconhecidos pacíficos que por elas transitam, e que quanto mais utilizadas forem as ruas, menor o perigo porque haverá uma grande movimentação e ali estarão os olhos dos transeuntes e moradores, os “olhos” como numa vigília compartilhada. Jacobs coloca o

## ECO-REBEL

cidadão no centro das questões urbanas, numa crítica à desumanização da cidade moderna e contemporânea, dizendo que os planejadores e projetistas dificilmente compreendem isto, partindo do princípio de que os habitantes preferem contemplar o vazio e a ordem. As ruas dos eixos definidores do espaço das cidades transformam-se com o tempo em local de perigo, afastando as pessoas do convívio urbano. As cidades se esvaziam, mesmo tendo uma adensamento humano e urbano muito grande. Ninguém nas ruas, e todos em casa. A rua sobrou para os cidadãos mais desvalidos, ou para aqueles que fazem da rua seu local de trabalho ou moradia. Por isso Jacobs diz que

O planejamento urbano ortodoxo está muito imbuído de concepções puritanas e utópicas acerca de como as pessoas devem gastar seu tempo livre, e, na área do planejamento, esse moralismo sobre a vida pessoal confunde-se com os conceitos referentes ao funcionamento das cidades. (JACOBS, 2011, p. 42).

Percebe-se que Jacobs fala de uma cidade viva, com ruas movimentadas, onde os indivíduos se conhecem e trocam experiências, local que se transforma em um lugar fantástico nas madrugadas. A cidade é um grande balé, um teatro, um circo, ao mesmo tempo em que é um local de trabalho, de negócios e de investimentos. Todas essas funções podem e devem conviver, numa grande mistura, sem setorizações, permitindo a todos os indivíduos de todas as classes sociais terem as suas experiências, e o lugar sagrado desse acontecimento é a rua. Nesse sentido a rua oferecerá aos cidadãos a possibilidade de fazerem seus mapas sensíveis, sem trajetos pré-determinados ou racionalizados, o que demonstrará a fisionomia verdadeira da cidade, sem máscaras e sem maquiagem.

Quando a cidade é abstraída de sua realidade, transforma-se em um espaço funcional e os trajetos espontâneos das ruas se transformam em trajetos racionais, delimitadores de caminhos que levam da casa ao trabalho, do trabalho à escola, da escola à casa, por exemplo, definindo as vezes até mesmo o caminho do lazer. Tudo para não se perder tempo nem correr riscos. As ruas funcionalizadas tornam-se corredores de segurança. O deslocamento é pensado previamente e planejado, diminuindo a possibilidade do erro, do desvio, do acaso e do imprevisto e imprevisto, no trajeto urbano. Toda a certeza está colocada na cidade funcional, mesmo em detrimento da vivência e das experiências urbanas. Quando J. Jacobs fala da rua como um lugar de vivências, fala de uma cidade real sendo apropriada, em seu uso, pelo homem. Pode-se dizer que ela fala de *chôra* (BERQUE, 1987); o território próprio de uma cidade.



## ECO-REBEL

Nós começamos a perceber aqui o traço decisivo do lugar da ecumene, em oposição àquele de um espaço abstrato: a impregnação recíproca do lugar e daquilo que aí se encontra. Na ecumene, o lugar e a coisa participam um do outro. Em um espaço abstrato. Em troca, a coisa pode estar situada aqui ou ali, isso não afeta seu ser; e reciprocamente, o lugar é definido independentemente da coisa (BERQUE, 1987 25-26).

A importância da rua só se reforça com o trajeto dos cidadãos, sendo considerados como cidadãos todos os habitantes da cidade, dos trabalhadores que cumprem a sua rotina de trajetos, aos moradores de rua, que caminham sem rumo certo ou definido, às pessoas que trabalham nas ruas, como os catadores de reciclados, as prostitutas e os drogados. A cidade e o caminhar tornam-se espaço e método de reconhecimento e de apropriação cotidianos. Narrativas de memórias que se perdem na ordem das coisas racionalizadas, ou ganham vida nos contos e histórias daqueles menos compromissados com o trabalho burocratizado e monótono da sobrevivência, do prestígio e do dinheiro.

Os passos dos transeuntes contam histórias e descrevem mapas, que moldam espaços e tecem lugares (CERTEAU, 1994), criando uma rede que constrói a cidade. Assim, “o ato de caminhar está para o sistema urbano como a enunciação (*speech act*) está para a língua ou para os enunciados proferidos” (CERTEAU, 1994, p. 177). O ato de caminhar para Certeau tem três funções enunciativas: apropriação do sistema topográfico pelo pedestre; realização especial do lugar e, relações entre as diferentes posições – “‘contratos’ pragmáticos sob a forma de movimentos” (idem). A rua é o espaço instituinte da cidade, e organizador da vida urbana. É um lugar de socialidade (MAFFESOLI, 2006) e de trocas sociais, de vivências e experimentos emocionais, de histórias de vidas e dos dramas cotidianos, da violência etc. A rua é o lugar da afetividade urbana, da construção dos sentimentos e da memória individual e coletiva. É na rua que a vida acontece. A rua é *chôra* – “na insularidade do mundo, o lugar de Chôra é uma paisagem, e Chôra faz parte desta paisagem, que ela mesma supõe” (BERQUE, 1987, p. 26). Então, pode-se dizer que *chôra* é também o lugar da memória, da narrativa e da enunciação urbana, dos trajetos.

Caminhar é uma necessidade humana e um desígnio bíblico, desde que Caim matou Abel e teve como castigo a errância pelo mundo. Assim, pelo pecado bíblico, o mundo foi simbolicamente descoberto e conquistado. O deslocamento permitiu ao homem se relacionar com o território, deixando suas marcas e alterações, construindo seu *habitat*. Careri (2013) aponta o deslocamento como uma ação estética, exatamente pelo princípio de alteração que traz aos lugares.

A cidade é o espaço dos deslocamentos. É o lugar, por excelência, de uma mobilidade socializante, que constrói uma rede invisível de subjetividades, ou de racionalidades práticas diferenciando os usos dos espaços urbanos, e questionando constantemente a importância das ruas – nas suas dimensões de ligação e de espaço de memória. Os eventos acontecidos nas ruas são mais vivos nas memórias tanto individuais quanto coletivas. Os trajetos coletivos, as procissões e os blocos

## ECO-REBEL

carnavalescos, por exemplo, são momentos de grande socialidade e de confraternizações. Mas, os trajetos individuais são lembrados, somente, como momentos de trabalho; ou melhor, como deslocamentos para o trabalho. Nesse caso, a cidade é um espaço de opressão; um local de vida para o trabalho, sem diversão. É possível que nesse caso haja um repúdio à lembrança e, para se safar disso, a uma racionalização do trajeto e do espaço urbano, como já foi dito. O mapa dos trajetos são diagramas de deslocamento para o trabalho, nos quais desaparece a observação afetiva e, conseqüentemente, a memória mais afetiva. A observação no processo do deslocamento é meramente funcional – há uma descrição do trajeto, numa abstração do espaço urbano. Relatam-se os semáforos, os cruzamentos, os buracos das vias, o trânsito, a violência etc., mas nunca o aspecto mais humano, as pessoas, os transeuntes, as crianças indo para a escola, os parques, os possíveis pássaros urbanos, os malabaristas de semáforos; o espaço humanizado perde o seu significado, restando o espaço mecanizado pelo hábito cotidiano.

Percebe-se que o meio ambiente construído fica alterado na sua abrangência, ou diminuído no seu uso, quando o simbolismo e a percepção de uma totalidade físico-espiritual desaparece, diante de urgências cotidianas da vida moderna. A ecumene, no seu processo ontológico mostra um lado mais hostil, que faz do território geográfico da cidade um espaço de disputas, mais do que um local de harmonia; influenciando, também, as memórias individuais, já que “as imagens habituais do mundo exterior são partes inseparáveis do nosso eu” (HALBWACHS, 2006, p. 157). Halbwachs ainda diz que “se as lembranças se conservam no pensamento do grupo, é porque ele permanece estabelecido no solo, é porque a imagem do solo perdura materialmente fora dele e ele pode retomá-la a qualquer instante” (p. 167), como nos lembra o ecossistema linguístico, constituído de um povo, habitando o próprio território e falando a própria língua. Há, aí, uma relação de lugar e formação do ser. A memória depende do lugar e das ações que se tem neste lugar. Memória e lugar são realidades que existem juntas. Por isso, quando se fala na abstração da cidade e na racionalização dos trajetos, apela-se a uma memória esquizóide que trata somente de um tipo de ação, conforme descrito acima, o deslocamento automático para se cumprir uma tarefa. O relato do percurso, que poderia resultar em um mapa afetivo demonstrando aspectos subjetivos da cidade, confrontando a memória racional com a memória das histórias de vida, torna-se um relato técnico, um relatório, que não permite a sensação de vivências nem de emoções, como se isso fosse pouco relevante para a constituição de um pensamento sobre a cidade e seus trajetos.

Essa funcionalidade do relato foi notada nas descrições que alunos de arquitetura e urbanismo faziam dos seus trajetos diários para a escola ou trabalho. A observação era meramente de um espaço abstraído das qualidades humanas, de aspectos urbanos que desconsideravam o potencial humano, os transeuntes, os moventes aos seus lados; o que existia no trajeto era somente o espaço de deslocamento e o próprio indivíduo. Conseqüentemente, a memória não é o receptáculo da humanidade que constitui os lugares, mas resquício de um tipo de lembrança de sobrevivência, que

caracteriza o lugar como espaço a ser vencido, desbravado; não mais um lugar a ser vivido, um lugar de re-ligação de experiências, experimentos, histórias, religiosidades. Enfim, um lugar de memórias afetivas que serão histórias futuras.

### 5. Observações finais

Como se pode notar, a questão do traçado das cidades e a de seu uso pelos humanos têm tudo a ver com o tripé do ecossistema linguístico, constituído, como já vimos, por um povo (P), vivendo em seu território (T) e se comunicando pelo modo tradicional de comunicar, que é sua linguagem (L). Tanto o ambiente propriamente natural quanto o ambiente construído são justamente parte do ângulo T desse ecossistema. O P representa as pessoas que utilizam o espaço, natural e construído. No caso das cidades, trata-se mais do meio ambiente construído. O natural é frequentemente ignorado, quando não simplesmente apagado.

Por fim, os padrões de comportamento no trânsito e as regras de civilidade que devem ser obedecidas para um convívio saudável constituem o lado linguagem das cidades. As ruas são canais de comunicação e o trânsito, o tráfego e o transitar por elas a própria comunicação, um dos lados mais importantes das interações ecológicas. O outro é a referência ao lugar, às ruas, aos monumentos etc.

### Referências

BERQUE, Augustin. *Du geste à la Cité: formes urbaines et lien social au Japon*. Paris: Edition Gallimard, 1993.

\_\_\_\_\_. *Écoumène: introduction à l'étude des milieux humains*. Paris: Édition Belin, 1987.

CARERI, Francesco. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994.

COUTO, Hildo H. do. *O tao da linguagem*. Campinas: Pontes, 2012.

\_\_\_\_\_. Ecosistema cultural. Disponível em:

<http://www.meioambienteelinguagem.blogspot.com.br/>, 2016.

\_\_\_\_\_. Mapa mental. Disponível em:

<http://periodicos.unb.br/index.php/erbel/article/view/24561> (acesso: 27/05/2017).

\_\_\_\_\_. COUTO, Hildo do; COUTO, Elza K. N. do; BORGES, Lorena. *Análise do discurso ecológica (ADE)*. Campinas: Pontes, 2015.

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.

HAROUEL, J.-L. *História do Urbanismo*. São Paulo: Papirus, 1990.

JACOBS, J. *Morte e Vida das Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MAFFESOLI, Michel. *Religação Imaginal*. *Cronos* v. 7, n. 2, 2006, p. 283-288. MAGNANI, José Guilherme. *Rua, símbolo e suporte da experiência urbana*. Disponível em

[http://nau.fflch.usp.br/sites/nau.fflch.usp.br/files/upload/paginas/rua\\_simbolo%20e%20suporte%20da%20experiencia%20-%20magnani.pdf](http://nau.fflch.usp.br/sites/nau.fflch.usp.br/files/upload/paginas/rua_simbolo%20e%20suporte%20da%20experiencia%20-%20magnani.pdf) (acesso: 06/07/16).

PEÑALTA CATALÁN, Rocío; MUÑOZ CARROBLES, Diego. *La ciudad em el lenguaje y el lenguaje en la ciudad*, 2010. Disponível em:

## ECO-REBEL

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3262719.pdf> (acesso: 15/01/2017).

SAPIR, Edward. Língua e ambiente. *Ecolinguística: Revista brasileira de ecologia e linguagem* (ECO-REBEL) v. 1, n. 1, 2016, disponível em:

<http://periodicos.unb.br/index.php/erbel/index>

Recebido: 20/01/2017.

Revisado: 03/04/2017.

Aceito: 05/07/2017.

Ecolinguística: Revista Brasileira de  
Ecologia e Linguagem (ECO-REBEL), v. 3, n. 2, 2017.