

A RUA

Capítulo de Espécies de Espaços

Georges Perec

1

Os prédios ficam uns ao lado dos outros. Eles são alinhados. É previsto que sejam alinhados, é uma falta grave para eles quando não são – diz-se, então, que foram *acometidos pelo alinhamento*, o que significa que se tem o direito de demolí-los para que sejam reconstruídos em alinhamento com os outros.

O alinhamento paralelo de duas séries de prédios determina aquilo que chamamos de rua: a rua é um espaço ladeado de casas, geralmente em seus dois lados mais compridos; a rua é o que separa as casas umas das outras e também o que permite ir de uma casa a outra, seja seguindo ou atravessando a rua. Além do mais, a rua é aquilo que permite localizar as casas. Existem diferentes sistemas de localização; o mais disseminado, nos dias de hoje e nas nossas paragens, consiste em atribuir um nome à rua e números às casas: a denominação das ruas é um assunto extremamente complexo, muitas vezes até mesmo espinhoso, acerca do qual seria possível escrever várias obras; quanto à numeração, ela não é muito mais simples que isso: decidiu-se, em primeiro lugar, que os números pares deveriam ficar de um lado e os números ímpares, do outro (mas, como um personagem de Raymond Queneau se pergunta de maneira bastante justa em *Le vol d'Icare* [*O voo de Ícaro*]: “13 *bis* é um número par ou um número ímpar?”); em segundo lugar que, em relação ao sentido da rua, os números pares ficariam à direita (e os números ímpares, à esquerda); e, em terceiro lugar, que o referido sentido da rua seria geralmente determinado (mas há várias exceções conhecidas) pela posição da referida rua em relação a um eixo fixo, no caso, o Sena: as ruas paralelas ao Sena são numeradas de montante a jusante, as ruas perpendiculares partem do Sena e se afastam dele (obviamente, essas explicações dizem respeito a Paris; é possível supor razoavelmente que soluções análogas foram imaginadas para outras cidades).

Ao contrário dos prédios, que quase sempre pertencem a alguém, as ruas, em princípio, não pertencem a ninguém. Elas são divididas de maneira bastante equitativa entre uma zona reservada a veículos automóveis, a que chamamos de via, e duas zonas obviamente mais estreitas reservadas aos pedestres, a que chamamos de calçadas. Um certo número de ruas é inteiramente reservado aos pedestres, seja de maneira permanente ou em determinadas ocasiões específicas. As zonas de contato entre a via e a calçada permitem aos automobilistas que desejam parar de circular que estacionem. Como o número de veículos automóveis desejosos de parar de circular é muito maior do que o número de vagas disponíveis, as possibilidades de estacionamento foram limitadas seja ao interior de determinados perímetros chamados “zonas azuis”, que restringem o tempo de estacionamento, ou instaurando, mais frequentemente, um estacionamento pago.

Não é frequente que haja árvores nas ruas. Quando há, elas são cercadas por grades. Em contrapartida, a maioria das ruas é equipada com dispositivos específicos que correspondem a diversos serviços: assim, há os lampadários que se acendem automaticamente tão logo a luz do dia começa a se reduzir de maneira significativa; paradas junto das quais os usuários podem esperar pela chegada de ônibus ou táxis; cabines telefônicas e bancos públicos; caixas nas quais os cidadãos podem depositar cartas que o serviço dos correios virá coletar em horários fixos; mecanismos de contagem de tempo destinados a receber o dinheiro necessário para um estacionamento de duração limitada; cestos destinados a papéis usados e outros detritos, aos quais várias pessoas, ao passar por eles, lançam compulsivamente um olhar furtivo; semáforos de circulação. Há igualmente placas de sinalização de tráfego que indicam, por exemplo, que convém estacionar de tal ou tal lado da rua se estivermos ou não na primeira ou na segunda quinzena do mês (o que é chamado de “estacionamento unilateral alternado”), ou que o silêncio deve ser respeitado devido à proximidade de um hospital ou, por fim e sobretudo, que a rua é de mão única: a fluência de veículos automóveis é de fato tamanha que a circulação seria quase impossível se não tivéssemos, há alguns anos e na maioria das aglomerações urbanas, adquirido o hábito de impor aos automobilistas que circulem somente numa determinada direção, o que obviamente os obriga às vezes a fazer longos desvios.

Em alguns cruzamentos, considerados particularmente perigosos, a comunicação entre as calçadas e a via, normalmente livre, é proibida por meio de estacas metálicas ligadas por correntes; estacas idênticas, quando colocadas na própria calçada, às vezes servem para impedir que os veículos automóveis venham a estacionar sobre a calçada, algo que tenderiam a fazer frequentemente caso não lhes fosse impedido. Enfim, em determinadas circunstâncias – desfiles militares, passagens de chefes de Estado etc. –, trechos inteiros de uma via podem ser interditados por meio de barreiras metálicas leves imbricadas umas nas outras.

Em determinados pontos das calçadas, desníveis em arcos arredondados familiarmente chamados de “barcas” indicam que veículos automóveis podem ser estacionados no próprio interior dos prédios e que convém deixar-lhes a todo momento uma possibilidade de saída; noutros locais, pequenos ladrilhos de cerâmica embutidos na beirada das calçadas indicam que aquele trecho de calçada é reservado ao estacionamento de taxis.

A junção da via e das calçadas leva o nome de sarjeta: trata-se de uma zona ligeiramente inclinada, graças à qual as águas das chuvas podem escoar para o sistema de esgoto que se encontra sob a rua, em vez de se acumular em toda a largura da via, o que atrapalharia consideravelmente a circulação dos automóveis. Durante vários séculos, havia apenas uma única sarjeta, que ficava no meio da via, mas o sistema atual é considerado mais bem adaptado. Na falta de água de chuva, a manutenção das vias e das calçadas pode ser garantida graças a saídas de água que são instaladas em quase todos os cruzamentos de ruas e que podem ser abertos com chaves em forma de T, com as quais são equipados os funcionários municipais encarregados da limpeza das ruas.

Em princípio, sempre é possível passar de um lado da rua a outro usando faixas protegidas que os veículos automóveis só devem atravessar com a mais extrema atenção. Essas faixas protegidas são sinalizadas ou por duas séries paralelas, perpendiculares ao eixo da rua, de grandes pregos metálicos cuja cabeça tem um diâmetro de cerca de doze centímetros, daí o nome de *faixas pregadas* dado a essas zonas protegidas, ou por grandes listras pintadas de branco dispostas de maneira oblíqua ao longo de toda a largura da rua (essas são as chamadas *faixas*

materializadas). O sistema de faixas pregadas ou materializadas não parece ter mais a eficácia que provavelmente teve outrora, e muitas vezes é necessário reforçá-lo com um sistema de semáforos de três cores (vermelho, laranja e verde) que, por ter se multiplicado, acabou suscitando problemas de sincronização extraordinariamente complexos que alguns dos maiores computadores do mundo e alguns dos espíritos matemáticos considerados os mais brilhantes de nossa época trabalham sem descanso para resolver.

Em diferentes locais, câmeras remotamente controladas vigiam o que acontece: há uma no topo do prédio da Câmara dos Deputados, logo abaixo da grande bandeira francesa; outra na place Edmond-Rostand, no eixo do boulevard Saint-Michel; outras ainda em Alésia, na place Clichy, em Châtelet, na place de la Bastille etc.

2

Vi dois cegos na rue Linné. Eles caminhavam de braços dados. Os dois usavam longas bengalas extremamente flexíveis. Um deles era uma mulher na casa dos cinquenta anos, o outro, um rapaz bem jovem. A mulher tocava ligeiramente com a extremidade de sua bengala em todos os obstáculos verticais que se elevavam ao longo da calçada e, guiando a bengala do rapaz, fazia-o tocar igualmente neles e lhe indicava, com toda rapidez e sem jamais se enganar, o que eram aqueles obstáculos: um lampadário, uma parada de ônibus, uma cabine telefônica, um cesto de papéis, uma caixa de correio, uma placa qualquer de sinalização (obviamente ela não pôde precisar o que indicava essa placa), um sinal vermelho...

3

Trabalhos práticos

Observar a rua, de tempos em tempos, talvez com uma preocupação um pouco sistemática.

Aplicar-se. Não ter pressa.

Anotar o lugar : o terraço de um café perto do cruzamento Bac-Saint-Germain
o horário : sete horas da noite
a data : 15 de maio de 1973
o tempo : bom e estável

Anotar aquilo que se vê. O que acontece de notável. Será que sabemos ver o que é notável? Tem alguma coisa que nos impressiona?

Nada nos impressiona. Não sabemos ver.

É preciso ir mais devagar, de maneira quase tola. Forçar-se a escrever aquilo que não tem interesse, o mais óbvio, o mais comum, o mais sem graça.

A rua: tentar descrever a rua, do que ela é feita, para que serve. As pessoas nas ruas. Os carros. Que tipo de carros? Os prédios: observar que eles são bastante confortáveis, bastante luxuosos; distinguir os prédios residenciais e os prédios oficiais.

As lojas. O que se vende nas lojas? Não tem nenhum comércio de alimentação. Ah sim, tem uma padaria. Perguntar-se onde as pessoas daquele bairro fazem compras. Os cafés. Tem quantos? Um, dois, três, quatro. Por que escolher este aqui? Porque já é conhecido, porque bate sol, porque é uma tabacaria. As outras lojas: antiquários, roupas, aparelhos de som etc. Não dizer nem escrever “etc.”. Forçar-se a esgotar o tópico, mesmo que pareça grotesco, ou fútil, ou estúpido. Ainda não olhamos para nada, só o que fizemos foi localizar aquilo que já havíamos localizado há muito tempo.

Obrigar-se a ver de maneira mais rasa.

Desvendar um ritmo: a passagem dos carros: os carros chegam em blocos porque, mais acima ou mais abaixo naquela rua, eles foram parados por sinais vermelhos.

Contar os carros.

Olhar as placas dos carros. Identificar os carros licenciados em Paris e os outros.

Notar a ausência de táxis precisamente quando parece que há várias pessoas esperando por eles.

Ler o que está escrito na rua: totens publicitários, bancas de jornal, cartazes, placas de trânsito, grafites, folhetos jogados no chão, letreiros das lojas.

Beleza das mulheres.

A moda é usar saltos muito altos.

Decifrar um pedaço da cidade e deduzir suas obviedades: a obsessão pela propriedade, por exemplo. Descrever a quantidade de operações exercidas pelo motorista de um veículo automóvel quando ele estaciona apenas para fazer uma comprinha de cem gramas de frutas cristalizadas:

- estacionar o carro através de um determinado número de manobras
- desligar a ignição
- tirar a chave, ativando, assim, um primeiro dispositivo antirroubo
- extirpar-se do veículo
- subir o vidro da porta esquerda da frente
- trancá-la
- verificar se a porta esquerda de trás está trancada; se não:
 - abri-la
 - acionar a trava pelo lado de dentro
 - bater a porta
 - verificar se ela está de fato trancada
- dar a volta no carro; se for o caso, verificar se o porta-malas está de fato trancado
- verificar se a porta direita de trás está trancada; se não, recomeçar o conjunto de operações já efetuado na porta traseira esquerda
- subir o vidro da porta direita da frente
- trancá-la
- antes de se afastar, lançar um olhar circular como que para se certificar de que o carro ainda está lá e que ninguém virá pegá-lo.

Decifrar um pedaço de cidade. Seus circuitos: por que os ônibus vão de tal lugar até tal outro? Quem escolhe os itinerários, e em função de quê? Lembrar-se que o trajeto de um ônibus parisiense intramuros é definido por um número de dois dígitos, sendo que o primeiro descreve o ponto final central, e o segundo, o ponto final periférico. Encontrar exemplos, encontrar exceções: todos os ônibus cujo número começa com 2 partem da Gare Saint-Lazare e, quando começa com 3, da Gare de l'Est; todos os ônibus cujo número termina em 2 levam, *grosso modo*, até o 16^e *arrondissement* ou até Boulogne.

(Antes, eram usadas letras: o S, tão caro a Queneau, se tornou o 84; comover-se com a lembrança dos ônibus antigos de plataforma, do formato dos bilhetes, do cobrador com sua maquininha pendurada na cintura...)

As pessoas nas ruas: de onde elas vêm? Para onde vão? Quem são?

Pessoas apressadas. Pessoas lentas. Multidões. Pessoas prudentes que pegaram seus impermeáveis. Cachorros: são os únicos animais visíveis. Não se veem pássaros – ainda que se saiba que eles existem –, tampouco se pode ouvi-los. Seria possível notar um gato se enfiando debaixo de um carro, mas isso não acontece.

Nada se passa, em suma.

Tentar classificar as pessoas: as que são do bairro e as que não são do bairro. Parece que não tem turistas. A época não colabora muito e, além do mais, o bairro não é especialmente turístico. Quais são as curiosidades do bairro? A mansão de Salomon Bernard? A Igreja de São Tomás de Aquino? O número 5 da rue Sébastien-Bottin?

O tempo passa. Tomar um chope. Esperar.

Observar que as árvores estão distantes (lá longe, no boulevard Saint-Germain e no boulevard Raspail), que não tem cinemas, nem teatros, que não se vê nenhum canteiro de obras visível, que a maioria das casas parece ter obedecido às regras de limpeza de fachadas.

Um cachorro, de espécie rara (um galgo afegão? um sloughi?)

Um carro off-road que parece estar equipado para atravessar o Saara (a contragosto, notamos somente o insólito, o particular, o miseravelmente excepcional: é o contrário disso que deveria ser feito).

Continuar

Até que o lugar se torne improvável

até sentir, por um brevíssimo instante, a impressão de estar em uma cidade estrangeira, ou, melhor ainda, até não entender mais o que está acontecendo ou o que não está acontecendo, até que o lugar inteiro se torne estrangeiro, que não se saiba sequer que aquilo é chamado de cidade, rua, prédios, calçadas...

Fazer caírem chuvas diluvianas, quebrar tudo, fazer o mato brotar, substituir as pessoas por vacas, ver aparecer, no cruzamento da rue du Bac e do boulevard Saint-Germain, ultrapassando em cem metros os telhados dos prédios, o King-Kong ou o rato vitaminado de Tex Avery!

Ou então, ainda: esforçar-se para imaginar, com o máximo possível de precisão, debaixo da rede de ruas, o emaranhado dos esgotos, a passagem das linhas de metrô, a proliferação invisível e subterrânea das tubulações (eletricidade, gás, linhas telefônicas, canalizações de água, rede de comunicação pneumática) sem a qual nenhuma vida seria possível na superfície.

Abaixo, logo abaixo, ressuscitar o eoceno: o arenito calcário, as margas e os cascalhos, a gipsita, o calcário lacustre de Saint-Ouen, as areias de Beauchamp, o calcário lutécio, as areias e as linhas da região de Soissonnais, a argila plástica, a cal.

Ou então:

Rascunho de carta

Penso em você, bastante

às vezes entro em um café, me sento perto da porta,

peço um café

coloco sobre a mesinha com tampo de imitação de mármore o meu maço de cigarros,

uma caixa de fósforos, um bloco de papel, minha caneta hidrográfica

mexo demoradamente a colherinha na xícara de café (no entanto, não adoço meu café, costumo bebê-lo deixando o açúcar derreter na boca, como as pessoas do norte, como os russos e os poloneses quando tomam chá)

Faço cara de preocupado, de pensativo, como se tivesse que tomar uma decisão

No topo e à direita da folha de papel, escrevo a data, às vezes o lugar, às vezes a hora, finjo que estou escrevendo uma carta

escrevo lentamente, bem lentamente, o mais lentamente possível, eu traço, desenho cada letra, cada acento, confiro os sinais de pontuação

observo atentamente um pequeno cartaz, o preço das taças e dos bombons de sorvete, uma estrutura de ferro, a cortina da vitrine, o cinzeiro amarelo e hexagonal (na verdade, é um triângulo equilátero com as pontas cortadas, nas quais foram dispostas depressões em semicírculo onde podem ser colocados os cigarros)

Do lado de fora bate um pouco de sol

o café está quase vazio

dois limpadores de fachadas bebem rum no balcão, o patrão dá umas pescadas atrás do caixa, a garçonete limpa a máquina de café

penso em você

você está andando na sua rua, é inverno, a gola do seu casaco de pele está levantada, você está sorridente e distante

(...)

Os lugares

(Notas sobre um trabalho em andamento)

Em 1969, escolhi, em Paris, 12 lugares (ruas, praças, cruzamentos, uma travessa), seja por ter morado neles ou por estarem vinculados a lembranças específicas.

Comecei a fazer, a cada mês, a descrição de dois desses lugares. Uma dessas descrições é feita no próprio lugar e pretende ser a mais neutra possível: sentado em um café ou andando pela rua, com um caderno e uma caneta na mão, eu me esforço para descrever as casas, as lojas, as pessoas que encontro, os cartazes e, de modo geral, todos os detalhes que atraem o meu olhar. A outra descrição é feita em um local diferente desse lugar: me esforço, então, para descrever o lugar de cabeça e evocar todas as lembranças que me ocorrem a respeito dele, seja dos acontecimentos que se passaram lá ou das pessoas que nele encontrei. Terminadas essas descrições, eu as coloco dentro de um envelope lacrado com cera. Várias vezes, fui aos lugares que descrevia acompanhado por um(a) amigo(a) fotógrafo(a) que, livremente ou seguindo minhas indicações, tirou fotos que, então, coloquei também nos envelopes correspondentes sem olhar antes (exceto por uma única); do mesmo modo, me aconteceu de colocar nesses mesmos envelopes diversos elementos suscetíveis de, futuramente, fazer as vezes de testemunhos, por exemplo, bilhetes de metrô, ou notas fiscais, ou entradas de cinema, ou folhetos etc.

A cada ano recomeço essas descrições tomando o cuidado, graças a um algoritmo ao qual já fiz alusão aqui (biquadrado latino ortogonal, desta vez de ordem 12), de descrever, em primeiro lugar, cada um desses lugares em um mês diferente do ano e, em segundo lugar, de nunca descrever no mesmo mês o mesmo par de lugares.

Essa iniciativa, que não deixa de lembrar em princípio as “cápsulas do tempo”, irá durar doze anos, até que todos os lugares tenham sido descritos duas

vezes doze vezes. No ano passado, como estava muito preocupado com as filmagens de “Um homem que dorme” (no qual, aliás, aparece a maioria desses lugares), acabei pulando o ano de 1973 e, portanto, somente em 1981 estarei de posse (isso se eu não arrumar outro atraso...) dos 288 textos resultantes dessa experiência. Então saberei se ela valia a pena: o que eu espero de fato não é nada além do rastro de um triplo envelhecimento: o dos próprios lugares, o das minhas lembranças e o da minha escrita.