

A MODERNIDADE E O URBANO: De Fausto à soberania da produção e do indivíduo

Cláudio Robert Pierini¹

RESUMO: Esse ensaio é resultado de pesquisa exclusivamente bibliográfica, que aponta as barbáries que a modernidade impôs ao meio urbano e aos indivíduos e a relação deste com os espaços, devido alterações nos modos de produção. As principais teorias utilizadas para esse ensaio passaram por Marshall Berman, Karl Marx, Zygmunt Bauman, Georg Simmel e Karl Polanyi, partindo da contribuição de Goethe, com “Fausto”, e de Baudelaire, com o poema “A perda do Halo”. Destes autores foram selecionadas obras que possuem como ponto principal a modernidade e suas consequências. Neste estudo, em específico, encontra-se proximidade entre a velocidade, inaugurada pela potência dos seis cavalos de Fausto, e a tragédia e a barbárie vividas no meio urbano, que se assemelham ao experimentado pelo casal e por Gretchen, que remete, na contemporaneidade, às ruas descendentes dos macadames e das carruagens, assim como às fábricas, às grandes obras e aos indivíduos.

Palavras-chave: modernidade; urbano; Fausto; velocidade; indivíduo.

ABSTRACT: This essay is the result of exclusively bibliographical research, which points out the barbarism imposed by modernity on the urban environment and on individuals and its relationship with spaces, due to changes in modes of production. The main theories used for this essay were Marshall Berman, Karl Marx, Zygmunt Bauman, Georg Simmel and Karl Polanyi, starting with Goethe's contribution in Faust and Baudelaire's poem, "The Loss of Halo." Of these authors were selected works that have the modernity as main point and its consequences. In this study, in particular, there is a proximity between the speed, inaugurated by the power of the six horses of Faust, and the tragedy and barbarism lived in the urban environment, which resemble that experienced by the couple and by Gretchen, in contemporary times, to the streets descended from macadamias and carriages, as well as factories, big building and individuals.

Keywords: modernity; urban; Faust; speed; individual.

A MODERNIDADE: FAUSTO E O URBANO

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia.

¹ Doutorando em Engenharia Urbana pela UFSCar. Universidade Federal de São Carlos. E-mail: crpierini@gmail.com

Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, tudo o que é sólido desmancha no ar (BERMAN, 1986, p. 14).

Diversos autores e seus escritos tratam da modernidade, tanto de forma direta, quanto indireta. Diretamente, quando a discussão central é o próprio conceito de modernidade, Marshall Berman e Zygmunt Bauman são exemplos, por outro lado, indiretamente, a discussão sobre a modernidade se dá quando alguns autores se dedicam a apontar situações particulares, observadas na vida cotidiana, que permitem sentir a existência do indivíduo moderno, condizente com a identificação presente na literatura sobre a modernidade. Dentre estes estão Karl Marx, Georg Simmel e Karl Polanyi. Entre esses autores, muitos apontam a contemporaneidade como moderna, nascida em finais do século XVIII, e com afinho elucidam e demonstram o escândalo real de uma verdadeira barbárie moderna nos dias atuais. A Era moderna inaugura a imposição de novas dificuldades impostas pela exacerbação do cálculo racional e cego, da vida numeral e dos valores monetários forçados à vida no campo e nas cidades, assim como da barbárie imposta pelos dominantes.

Ser moderno é viver uma vida de paradoxo e contradição. É sentir-se fortalecido pelas imensas organizações burocráticas que detêm o poder de controlar e frequentemente destruir comunidades, valores, vidas; e ainda sentir-se compelido a enfrentar essas forças, a lutar para mudar o seu mundo transformando-o em nosso mundo. É ser ao mesmo tempo revolucionário e conservador: aberto a novas possibilidades de experiência e aventura, aterrorizado pelo abismo niilista ao qual tantas das aventuras modernas conduzem, na expectativa de criar e conservar algo real, ainda quando tudo em volta se desfaz. Dir-se-ia que para ser inteiramente moderno é preciso ser antimoderno: desde os tempos de Marx e Dostoievski até o nosso próprio tempo, tem sido impossível agarrar e envolver as potencialidades do mundo moderno sem abominação e luta contra algumas das suas realidades mais palpáveis. Não surpreende, pois, como afirmou Kierkegaard, esse grande modernista e antimodernista, que a mais profunda seriedade moderna deva expressar-se através da ironia. A ironia moderna se insinua em muitas das grandes obras de arte e pensamento do século passado; ao mesmo tempo ela se dissemina por milhões de pessoas comuns, em suas existências cotidianas (BERMAN, 1986, p. 12-13).

Não há dúvidas que Fausto de Goethe é considerado o inaugurador da vida moderna. Todavia, não se trata de ensaiar sobre os efeitos das decisões de Fausto na vida de Gretchen e do casal de senhores, influenciado ou não por Mefisto, mas o que mais importa é demonstrar que o objeto deste trabalho tem grande convergência com as atitudes de Fausto e de outros sujeitos modernos. Inclusive na questão dos deslocamentos no interior das grandes cidades. O ideal de Fausto, na figura do indivíduo moderno, é o desenvolvimento a todo custo. E, por citar o desenvolvimento, será necessário trazer à luz da discussão a conhecida Revolução Industrial que, ao final do século XVIII, já mudara a forma como a produção e as trocas se davam e, conseqüentemente, a importância de um mercado diferente daquele mercado acessório visto até então.

A burguesia não pode existir sem revolucionar constantemente os meios de produção e, por conseguinte, as relações de produção e, com elas, todas as relações sociais. Ao contrário, a conservação do antigo modo de produção constituía a primeira condição de existência de todas as classes industriais anteriores. A revolução contínua da produção, o abalo constante de todas as condições sociais, a eterna agitação e certeza distinguem a época burguesa de todas as precedentes. Suprimem-se todas as relações fixas, cristalizadas, com seu cortejo de preconceitos e ideias antigas e veneradas; todas as novas relações se tornam antiquadas, antes mesmo de se consolidar. Tudo o que era sólido se evapora no ar, tudo o que era sagrado é profanado, e por fim o homem é obrigado a encarar com serenidade suas verdadeiras condições de vida e suas relações com a espécie (MARX, ENGLES, 1998, p. 14).

De toda forma, anteriormente à “benevolente” Revolução, os modos de produção e troca estavam enraizados na sociedade por uma economia substantiva (POLANYI, 2000). A existência de uma economia destituída de fronteiras e de novos meios de produzir, diferente daquele visto nas corporações de ofícios e em outras sociedades anteriores, só foi iniciado após o advento das máquinas, ou seja, na Era Moderna, na Revolução Industrial, no “desenvolvimento”. Entretanto, o ideal de desenvolvimento aos moldes de Fausto pode ser observado também nos dias atuais. Por isso, Fausto, ou seja, a figura do homem moderno que ele representa, pode ser facilmente identificada nos problemas enfrentados em nome do desenvolvimento. Aliás, deve-se ter sempre em mente a finalidade do chamado desenvolvimento, que vem em diversas roupagens na contemporaneidade e que pode levar aos mesmos fins das tragédias de Gretchen e do casal de senhores. “*A tragédia*

de Gretchen devia gravar para sempre em nossas mentes a crueldade e brutalidade de tantas formas de vida que a modernização varreu da face da Terra” (BERMAN, 1986, p. 60).

Além disso, tratar o indivíduo moderno e o desenvolvimento é também colocar em evidência a velocidade, um ideal exclusivamente moderno. Berman (1986), quando traz Fausto para a discussão em relação ao desenvolvimento a todo custo e faz menção aos seis cavalos do protagonista, insere Baudelaire – inaugurador da poesia moderna – e a velocidade como figuras de grande importância no enredo, reflexo da nova Era. A figura dos cavalos é de extrema importância para situar o papel da velocidade na Era Moderna. É no momento em que Baudelaire entra em cena para expor sua preocupação acerca dos efeitos da modernidade e da metrópole na sensibilidade dos indivíduos que ele deságua no poema *A Perda do Halo* (1865) e traz em sua “alma” o advento da velocidade, dos macadames instalados nas largas avenidas de Paris. Baudelaire contesta em seu poema os projetos desenvolvidos por Haussmann, todos com aval de Napoleão Bonaparte, que privilegiavam as carruagens aristocráticas e burguesas.

Meu caro, conheces o meu pavor dos cavalos e das viaturas. Há pouco, ao atravessar o *boulevard* a toda a pressa, e ao saltar na lama através desse caos movimentado onde a morte avança a galope de todos os lados ao mesmo tempo, a minha auréola, num movimento brusco, caiu-me da cabeça no lodo do macadame. Não tive coragem para a apanhar. Julguei menos desagradável perder as minhas insígnias do que partir os ossos. E depois, disse comigo mesmo, há males que vêm por bem. Agora posso passear incógnito, fazer más acções, e entregar-me à crápula, como os simples mortais. E eis-me aqui, semelhante a ti, como vês! (BAUDELAIRE, 1991, p. 132).

A Perda do Halo é uma amostra de que o ideal da velocidade e da privatização do espaço das ruas e avenidas fazia parte do modelo de desenvolvimento em projeto, que se pode dizer aos moldes de Fausto. É neste poema que Baudelaire demonstra a dificuldade do indivíduo em atravessar qualquer avenida em Paris, por correr o risco de ser atropelado no momento de sua investida. Entretanto, não é somente em Paris que este problema das travessias se tornara corriqueiro mesmo porque Dickens, em *Oliver Twist* (1838), descreve a tomada das ruas pelas carruagens em meados do século XIX em Londres.

Enquanto via um dos mais graciosos edifícios vir abaixo para dar passagem à estrada, senti um pesar que, hoje posso ver, é endêmico à vida moderna. Com demasiada frequência, o preço da modernidade crescente e em constante avanço é a destruição não apenas das instituições e ambientes “tradicionais” e “pré-modernos”, mas também — e aqui está a verdadeira tragédia — de tudo o que há de mais vital e belo no próprio mundo moderno (BERMAN, 1986, p. 280). O mundo da via expressa, o meio ambiente moderno que surgiu após a Segunda Guerra Mundial, atingiria o pináculo de poder e autoconfiança nos anos 60, nos Estados Unidos da Nova Fronteira (...). Os fomentadores e adeptos do mundo da via expressa o apresentavam como o único mundo moderno possível: opor-se a eles e a suas obras era opor-se à própria modernidade, fugir à história e ao progresso, tornar-se um ludita, um escapista, um ser temeroso da vida e da aventura, da transformação e do crescimento. Essa estratégia pareceu eficaz porque, na realidade, a vasta maioria dos homens e das mulheres modernos não pretende resistir à modernidade: eles sentem a sua excitação e creem na sua promessa, mesmo quando se vêem em seu caminho (BERMAN, 1986, p. 296-297). Em curiosa correspondência com esse achatamento da paisagem urbana, o século XX produziu também um desolador achatamento do pensamento social. O pensamento sério sobre a vida moderna polarizou-se em duas antíteses estéreis, que podem ser chamadas, como sugeri antes, “modernolatria” e “desespero cultural”. Para os modernólatras, de Marinetti, Maiakovski e Le Corbusier a Buckminster Fuller, o último Marshall McLuhan e Herman Kahn, todas as dissonâncias sociais e pessoais da vida moderna podem ser resolvidas por meios tecnológicos e administrativos; os meios estão todos à mão, e tudo o que é necessário são líderes dispostos a usá-los. Para os visionários do desespero cultural, de T. E. Hulme, Ezra Pound, Eliot e Ortega, a Ellul, Foucault, Arendt e Marcuse, toda a vida moderna parece oca, estéril, rasa, “unidimensional”, vazia de possibilidades humanas: tudo o que se assemelhe a liberdade ou beleza é na verdade um engodo, destinado a produzir escravidão e horror ainda mais profundos. É preciso notar, antes de mais nada, que ambas as formas de pensamento passam ao largo das divisões políticas em esquerda e direita; segundo, que muita gente aderiu alternadamente a um e outro desses pólos, em diferentes momentos de suas vidas, e que alguns tentaram até mesmo aderir a ambos, simultaneamente. Podemos encontrar ambas as polaridades em Baudelaire, que, de fato (conforme sugeri antes), pode reivindicar ter sido o inventor de ambas. Mas podemos igualmente ver em Baudelaire algo que falta à maioria dos seus sucessores: a vontade de combater até a exaustão as complexidades e contradições da vida moderna, a fim de encontrar e criar a si mesmo em meio à angústia e à beleza do caos (BERMAN, 1986, p. 163-164). É irônico que, tanto na teoria como na prática, a mistificação da vida moderna, bem como a destruição de algumas das suas mais atraentes possibilidades, tenha sido levada a termo em nome do próprio modernismo em progresso. No entanto, a despeito de tudo, o velho caos manteve — ou talvez renovou — sua influência sobre muitos de nós. O urbanismo das duas últimas décadas [60 e 70] conceptualizou e consolidou essa influência (BERMAN, 1986, p. 164).

Trazer à discussão tais marcos da modernidade, como o desenvolvimento e a velocidade, é mostrar que a mobilidade dentro das grandes cidades já era assunto do século XIX. As cidades mergulhadas no caos são reflexos de um constructo de cada um de seus indivíduos, grupos e classes, assim como da disputa de poderes sobre a cidade e o campo. É a partir da inauguração da modernidade que o indivíduo pode despontar como principal sujeito dos seus rumos econômicos, sociais e políticos (rumo totalizante). Não se pode dizer que a emancipação foi – ou ainda seja – possível para todos nos moldes produtivos atuais, carregados de estranhamento e alienação, nos quais os indivíduos estão imersos. Mas a época moderna representa a emancipação – falsa emancipação já que o emprego deste termo remete mais à dominação do que a qualquer outro termo – de uns sobre os outros dependendo do nexo contido no bolso (MARX, 2011). Em investidas liberalizantes a emancipação só existe para aqueles que a conquistaram pelo seu “próprio esforço”, ou melhor, sua própria força sobre os outros.

A PRODUÇÃO, A BURGUESIA E O URBANO

É nesse teor que a importância da produção e das trocas segue balizando este estudo, porque o transporte é fruto desse processo de produção, da sua relação com o dinheiro e com os indivíduos. *“Veremos que marxismo, modernismo e burguesia estão empenhados numa estranha dança dialética e, se acompanharmos seus movimentos, apreenderemos aspectos importantes do mundo moderno que todos partilhamos”* (BERMAN, 1986, p. 89). Dessa forma, se torna árduo discutir sobre transporte coletivo ou individual se todo o processo produtivo das mercadorias é desconsiderado, inclusive a produção do Automóvel e o fetichismo.

Com a ascensão da burguesia industrial ao poder, inclusive com auxílio de uma imensidão de camponeses descontentes, a definição de classes sociais no conceito moderno pós-feudalista começa a tomar corpo. A burguesia, como bem definida por Marx (2011), já dava indícios do *lôcus* social em que cada grupo de indivíduos estaria inserido, qual estrato social o nexo permitiria alcançar. A divisão estabelecida entre donos dos meios de produção e donos da força de trabalho conversível em mais-valia já demonstrava quem na

época moderna estaria fadado ao estranhamento e à alienação produtiva. Estava inaugurado o período de liberdade no qual cada indivíduo moderno estaria livre das obrigações para com seus senhores e poderiam à sua própria vontade e determinação ditar os rumos de sua emancipação. Nada mais falacioso poderia ser declamado.

Na sociedade burguesa o capital é independente e tem individualidade, enquanto a pessoa é dependente e não tem individualidade própria. (...) E o burguês equipara a abolição de semelhante estado de coisas à abolição da individualidade e da liberdade! De fato, é a abolição da individualidade burguesa, da independência burguesa e da liberdade burguesa. (...) Nas atuais condições da produção burguesa, entende-se por liberdade de comércio, a liberdade de comprar e de vender (MARX, ENGLÉS, 1998, p. 33).

Algo que demonstra o nascimento deste proletariado é o movimento obrigatório que a expropriação exerceu sobre esses antigos camponeses. O campo na modernidade se tornava propriedade privada cercada, indistintamente, pela classe burguesa – como as propriedades cercadas para a criação das ovelhas no auge têxtil da Revolução Industrial na Inglaterra (POLANYI, 2000). Se a cidade dos macadames e das largas avenidas se tornava expressão de seu poderio, o campo servia como fomentador de sua condição. O proletariado, que perdia seu “*halo*” aos poucos enquanto a cidade delineava sua *psiqué* ficou espremido entre campo e cidade, no que futuramente se tornaria subúrbio e favela.

O principal espectador da tragédia da Revolução Industrial foi convocado não pela insensibilidade e ganância dos capitalistas em busca de lucro – embora isto registrasse uma grande desumanidade – mas pela devastação social de um sistema incontrolado, a economia de mercado (MACIVER, 2000, p. 10).

Pode parecer dispensável e sem qualquer ligação essa discussão sobre a Era Moderna, o indivíduo e sua relação com a época presente, mas o fetichismo de Marx (1983) e a reificação de Lukács (2003), síndromes generalizadas do indivíduo moderno, desembocam no atual problema do “entupimento” das vias de circulação pela mercadoria fetichizada: o Automóvel. Essa mercadoria evoca o individualismo, a moda, a diferenciação, o poder, tanto econômico, quanto social – e a devastação citada anteriormente por MacIver (2000). Isso porque o indivíduo a colocou em um patamar de

objeto animado, como as mesas dançantes. Não há uma regra imposta de que o proletariado é uma massa amorfa e manobrável de acordo com os interesses das classes dominantes, ao contrário, ele é, em sua pluralidade, agente principal de sua emancipação, mas é preciso ultrapassar a barreira da aceitação de uma condição de servidão – diferente daquela de vassalagem – mas que condiciona o indivíduo ao estranhamento e à alienação:

As disponibilidades, impulsos e talentos que o mercado pode aproveitar são pressionados (quase sempre prematuramente) na direção do desenvolvimento e sugados até a exaustão; tudo o mais, em nós, tudo o mais que não é atraente para o mercado é reprimido de maneira drástica, ou se deteriora por falta de uso, ou nunca tem uma chance real de se manifestar (BERMAN, 1986, p. 95).

A burguesia industrial apresenta recorrentemente medo do proletariado e conhece muito o potencial que essa massa satânica – nas palavras de Polanyi (2000) – tem quando organizada (quem dirá emancipada). Por isso, o projeto burguês de dominação busca impedir a emancipação a todo custo das classes trabalhadoras e, uma dessas formas, além da alienação e do estranhamento na produção, é a fetichização e a reificação das mercadorias na troca. O indivíduo que poderia se emancipar por meio de uma relação de dominação sobre o objeto que ele mesmo produziu acaba sendo dominado pelo objeto e, em vez de se emancipar, ele se aprisiona, passa então a depender de objetos e de outros sujeitos. Pois não é somente a dimensão produtiva dos donos dos meios modernos, do estranhamento e da alienação marxiana, que inundam e afogam o indivíduo moderno do proletariado. De fato, Marx explora dinheiro e consumo em seus estudos, mas o elemento a ser emprestado da teoria marxiana é o efeito da produção que aparece como um fator predominantemente econômico, mas na essência é a demonstração da importância do poder totalizante.

No caso brasileiro de desenvolvimento a indústria de bens duráveis representou, e ainda representa, um modelo aparentemente econômico, fincado em um ideal desenvolvimentista no discurso, mas com raízes mais profundas de influência política e social, muito permeada pela vontade hegemônica multinacional e capital. Simmel (1998a) traz sua contribuição teórica ao emprestar o elemento das trocas, fruto daquela produção estranhada e alienada marxiana tendo as grandes cidades como palco. Nas trocas o

indivíduo pode se deparar com outros indivíduos ou com as próprias mercadorias. A postura desse indivíduo frente aos outros indivíduos e às mercadorias é indistintamente a mesma devido ao rebaixamento dos indivíduos ao patamar de coisas, de objetos, de mercadorias, tanto pela presença do dinheiro, quanto pelo modo de produção existente (Simmel apud WAIZBORT, 2006). A rede de relações objetivas e subjetivas não permite escapar um indivíduo sequer, sem que seus efeitos alcancem a todos, seja na produção ou na troca.

Simmel (1998a) ainda enfatiza muito esse rebaixamento do indivíduo ao patamar de coisas em uma teoria muito bem complexa e coerente da objetivação dos sujeitos – sujeitos se comportando como coisas em uma espécie de perda, de desbotamento – e uma subjetivação dos objetos – como se os mesmos, dotados de vida própria, tivessem se tornado outros sujeitos (MARX, 1983; SIMMEL, 1998a). A naturalização da posição do dinheiro na cultura moderna é uma forma de dominação – que subjuga os indivíduos de cada classe de uma forma e estabelece quais as relações entre elas, apesar de tudo ser dinheiro – assim como a naturalização da existência dessas classes sociais, que aparecem como imanentes quando, na verdade, são forjadas. Mas aqui pode-se ir além e trazer a figura do Automóvel, como pertencente naturalizado da rua, uma forja, o que pelo contrário, exclui o sujeito deste espaço, a não ser que o sujeito já tenha sido objetivado pelo seu rebaixamento ao nível dos automóveis.

O MODO MODERNO DE TRANSPORTES E OS ESPAÇOS A ELE DESTINADOS

A rua, espaço de convívio até o século XIX vai cedendo lugar para o transporte individual naturalizado, ou seja, para as carroças sobre os macadames, e *A Perda do “Halo”*. Entretanto, a rua em si faz parte do projeto burguês de retirada dos indivíduos das ruas e arrebanho dos mesmos para dentro das fábricas. A preocupação burguesa com a população nas ruas enquanto desocupadas e forças produtivas despendidas em vadiagem fazia frutificar o ideal circulatório burguês. Muitas formas de moradias funcionais ligadas ao meio produtivo, principalmente na Europa e mais tarde no Brasil, exemplo de vilas operárias, já tinham esse ideal de ocupação do tempo, domesticação da mão-de-obra e retirada das pessoas das ruas. A famosa rua da liberdade individual, do ir e vir só se

justifica no ideal burguês liberal de privatização dos espaços e da separação entre os que tiveram forças para as conquistas e os derrotados. Aquele que se diz livre por possuir um Automóvel desconsidera o processo produtivo de alienação e de estranhamento, fetichiza essa mercadoria e é dominado simbolicamente por algo que foi criado para ele por outros com o objetivo de colocar em prática o ideal circulatório.

Assim, como a retirada das pessoas das ruas para o novo projeto circulatório preconizado pela burguesia, baseado no automóvel, as ordens de Fausto na ficção também providenciaram a retirada do casal para a limpeza do terreno para o novo projeto do dia seguinte. Para Berman, os casos real e fictício representam *“um estilo de maldade caracteristicamente moderno: indireto, impessoal, mediado por complexas organizações e funções institucionais”* (BERMAN, 1986, p. 67). O ideal do desenvolvimento, ou seja, a limpeza do terreno no teor de Fausto, para dar lugar ao novo e belo, já começara com o envio da mão-de-obra ociosa para as fábricas e a consequente desocupação das ruas. Mesmo porque a ociosidade é um estágio que indivíduos de grupos rotineiros de tarefas não podem usufruir (VEBLEN, 1974). Antes mesmo da liberação das ruas para os autocarros, as ruas já estariam livres dos homens lentos para os cavalos, que no caso de Fausto, já possuía seis cavalos.

A rua na modernidade é fruto do desenvolvimento capitalista e da segregação espacial por classes. Nela, o cortejo das mercadorias fetichizadas é mais importante que a travessia do trabalhador. É um exemplo emblemático observar em diversas cidades da Europa, antes fortificadas por muralhas e que foram derrubadas logo após o desaparecimento das pilhagens estrangeiras, a substituição dessas fortificações por ruas, que foram projetadas para substituí-las e tinham um papel de domínio e manutenção do poder a serviço da burguesia liberal. Eram ruas com o objetivo de apontar descaminhos e possibilitar a segurança e a ordem do poder vigente. Na essência, aparentavam simples avenidas ou ruas, mas já davam indícios de que esses espaços, assim como seu planejamento, estavam em favor da classe no poder. Essa rua, servindo aos propósitos da classe no poder, é uma resignificação do papel deste espaço. Da mesma forma, o projeto de emancipação fora forjado (de certa maneira resignificado) e o indivíduo, que chegou ao

individualismo, se viu – ou não – preso em uma falsa promessa de liberdade, a qual foi incutida nele de que é o único responsável pelo seu sucesso ou fracasso.

Então, esse indivíduo liberto precisa única e exclusivamente de si para atingir os objetivos da acumulação, da emancipação e da circulação, mas todos esses objetivos pertencem aos donos dos meios e, mesmo que pareça liberto, o indivíduo não é. A prova disso é que ele só tem para oferecer a sua força de trabalho – para receber o equivalente universal, o dinheiro (MARX, 1983) – e acaba por desaguar no aprisionamento das trocas, físicas e metafísicas. *“A burguesia transmudou toda a honra e dignidade pessoais em valor de troca; e em lugar de todas as liberdades pelas quais os homens têm lutado colocou uma liberdade sem princípios – a livre troca”* (BERMAN, 1986, p. 107).

Em última instância, é por isto que o controle do sistema econômico pelo mercado é consequência fundamental para toda a organização da sociedade: significa, nada menos, dirigir a sociedade como se fosse um acessório do mercado. Em vez de a economia estar embutida nas relações sociais, são as relações sociais que estão embutidas no sistema econômico (POLANYI, 2000, p. 77).

Como Marx (1983) já alertou, a mercadoria é a primeira manifestação aparente de riqueza, mas sem a própria força de trabalho e a troca pelo equivalente em dinheiro, o trabalhador não terá como adquirir mercadorias e sua riqueza aparente desmanchará no ar. Cada indivíduo é dependente da produção e do consumo que a Era Moderna da larga escala burguesa promoveu. Isso não é emancipação, mas uma liquefação ao modo de Bauman (2003). Sendo assim, o trabalho trouxe nova contribuição à discussão sobre a modernidade e o indivíduo para demonstrar como na aparência há uma liberdade, mas na essência existe um aprisionamento fetichizado. Mais e mais a produção e o consumo tornam a rede maior e mais complexa impedindo que o indivíduo perceba sua condição de escravidão em qualquer momento da cadeia.

Não podemos abandonar o princípio da liberdade individual, porém devemos recriá-lo. Não podemos restaurar uma sociedade passada, mesmo que a cortina da História esconda de nós os seus males; temos que reconstruir a sociedade para nós mesmos, aprendendo com o passado todas as lições e advertências que formos capazes de aprender. Fazendo isto, talvez possamos ter em mente, também, que a causa de todos os assuntos

humanos está profundamente envolvida para ser totalmente desenrolada pelas mentes mais sábias. Há sempre um ponto no qual temos que confiar em nossos valores atuantes, de forma que as forças iminentes do mundo atual possam se libertar em novas direções, para novos objetivos (MACIVER, 2000, p. 11).

Essa escravização, já naturalizada, é pensada e executada por pessoas de carne e osso com interesses diversos, muito além do econômico. *“Na visão de Goethe, o mais fundo horror do desenvolvimento fáustico decorre de seus objetivos mais elevados e de suas conquistas mais autênticas”* (BERMAN, 1986, p. 70) e não do dinheiro, apesar de Mefisto sempre lembrar Fausto da possibilidade de sua acumulação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho não teve como objetivo esgotar qualquer discussão acerca do papel do moderno na vida de Fausto e de todos os envolvidos na tragédia arquitetada por Mefisto e executada por ele próprio, tampouco teve o intuito de finalizar qualquer entendimento sobre o poema A perda do “Halo” e das dificuldades que os indivíduos do meio urbano encontrariam, cada vez mais, com o advento da tecnologia de transportes, tão incipiente, porém, tão determinante no futuro citadino conhecido na contemporaneidade. Entretanto, é possível observar que, na leitura deste texto, muitos elementos que aparecem como naturalizados no meio urbano nos séculos XX e XXI, tais como a presença massiva de automóveis e as políticas públicas voltadas para um modal exclusivo, que passa pelos meios de produção, pela dominação burguesa, pelo desenvolvimento econômico e tecnológico – e em contrapartida perdas em diversas dimensões de sustentabilidade social e ambiental, e até mesmo na própria dimensão econômica em longo prazo – já foram objetos causadores de estranheza para muitos indivíduos dos grandes centros urbanos do século XIX. Dessa forma, são sugeridas não vinculações mecânicas ao conteúdo teórico compilado, mas a reflexão sobre os efeitos da modernidade na vida urbana, inaugurada pela potência das carruagens, pela instalação dos macadames e pela resignificação do conceito e do uso de espaços como a rua.

REFERÊNCIAS

BAUDELAIRE, Charles. O Spleen de Paris (Pequenos Poemas em Prosa). Trad. António Pinheiro Guimarães. Relógio D'Água Editores, 1991. pp. 131-132.

BAUMAN, Zygmunt. Modernidade Líquida. Trad. Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

DICKENS, Charles. Oliver Twist. Trad. Antônio Ruas. São Paulo: Círculo do Livro, 1976.

GOETHE, Johann Wolfgang von. Fausto. Trad. Jenny Klabin Segall. São Paulo: Editora 34. 2004/07. 2 vols. (Bilíngüe).

LUKÁCS, Georg. História e Consciência de Classe: ensaios sobre dialética marxista. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

MACIVER, Robert Morrison. Apresentação. In: **POLANYI**, Karl. A grande transformação. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

MARX, Karl. Grundrisse: Elementos Fundamentais para a Crítica da Economia Política. Trad. Mário Duayer e Nélio Schn. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

_____. O Capital. Livro I, v. 01. São Paulo: Abril Cultural, Série Os Economistas, 1983.

MARX, Karl; **ENGELS**, Friedrich. O Manifesto Comunista. Editora Paz e Terra, 1998.

POLANYI, Karl. A grande transformação. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

SIMMEL, Georg. O dinheiro na cultura moderna. In: **SOUZA**, Jessé; **ÖELZE**, Berthold. Simmel e a modernidade. Brasília: Ed. UnB, 1998a, p. 23-40.

VEBLEN, Thorstein. A Teoria da Classe Ociosa: Um estudo econômico das instituições. Trad. Olívia Krähenbühl. São Paulo: Atica, 1974. (Os pensadores).

WAIZBORT, Leopoldo. As aventuras de Georg Simmel. 2ª ed. São Paulo: USP, Curso de Pós-Graduação em Sociologia: Editora 34, 2006.