

# DA ANTIGUIDADE DA MODERNIZAÇÃO OU O MODERNO COMO ATRIBUTO

Gilvando Sá Leitão Rios\*

## Resumo

A questão da modernização é privilegiada neste artigo sob o ângulo da história das mentalidades, vista mais como atributo recorrente ao longo do tempo do que como essencialidade recentíssima a ser adquirida, como lembra a invectiva amplamente difundida de que "é preciso ser moderno". Coloca-se, pois, a questão dos matizes ideológicos e utópicos que transfiguram historicamente a visão de modernidade, buscando-se ainda, algumas inferências para a realidade brasileira

"A dificuldade específica da sociologia deriva do fato de que ela fala sobre coisas que todo mundo sabe, num certo sentido, mas que não se quer saber justamente porque a lei do sistema consiste em ocultá-las".

(Pierre Bourdier "Questions de sociologie")

Poucas palavras exercem um fascínio tão legitimador e encantador como "moderno", "modernidade", ou sua equivalente um tanto "*demodée*", a palavra "progresso". Talvez esta última tenha ficado fora de moda mais facilmente, pelo fato de, como substantivo, ter ficado mais exposta à crítica de sua essencialidade declarada, mostrando-se como datada e transitória. Nesse sentido, o "progresso" está para o século XIX assim como o "moderno" para o século XX, naturalmente, falando-se em "pós-moderno" com uma referência de século XXI. Já o vocábulo "moderno", justamente por ser adjetivo, esquiva-se com mais sutileza aos focos analíticos. A sua essencialidade esvanece à medida em que, como qualificativo, se furta à apreensão analítica como realidade derivada, matiz graduado de outros objetos. O "moderno", pois, ao contrário do "progresso", não se apresenta como uma realidade própria, impositiva e avassaladora, é antes um atributo possuí-lo ou não, implicando uma classificação positiva ou negativa. O carisma ou o estigma, a escala construída pelo atributo.

Apesar de sujeito talvez à crítica de nominalismo, proponho-me fazer um pouco de arqueologia dos termos "progresso" e "moderno", convencido que estou de como é esclarecedor indicar sua antiguidade.

Nisbet (1981, p. 71) em seu sugestivo livro "*História de la idea de progreso*", assinala a etimologia da palavra progresso citando trecho do poeta latino Lucrécio, no qual o autor de "*De Natura Rerum*" (Sobre a natureza das coisas) fala a respeito da evolução técnica e cultural:

---

\* Sociólogo (Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal da Paraíba - Campus I - João Pessoa)

E a navegação, a agricultura, a construção de paredes, a invenção das leis, e as armas, as estradas, os vestidos e toda classe de invenções semelhantes, e também todas as que não proporcionavam senão gosto, a canção, a pintura, e a escultura, foram inventadas à força de experiências, de necessidade e de dedicação. E assim, **pouco a pouco, avançando passo a passo ("pedetentim progredientes")** (grifo meu) as foram aprendendo e melhorando. Deste modo, o tempo, pouco a pouco, provoca os descobrimentos das coisas, que a razão eleva à luz. Viram pois como as coisas, umas após outras, iam tornando-se mais claras em suas mentes, até que graças ao seu engenho chegaram ao mais alto nível.

Trata-se de uma visão de cultura linearmente evolucionista, outros pensadores vão apresentar uma visão mais "histórica", portanto, mais matizada.

Assim, o painel desenvolvido por Nisbet, que começa no mundo clássico, aborda, também, o conceito de progresso entre os primeiros cristãos. É neste universo cultural que o autor, ao estudar o pensamento de Santo Agostinho, especialmente na obra "A cidade de Deus", localiza o que denomina de "os elementos essenciais da idéia ocidental de progresso" (p. 117):

a humanidade, como entidade que engloba a todas as raças humanas; o avanço gradual e cumulativo da humanidade, material e espiritualmente, ao longo do tempo; um marco temporal único que abarca todas as civilizações, culturas e todos os povos que existiram e existem; a idéia do tempo como um fluir unilinear; a concepção de fases e épocas determinadas, refletidas cada uma delas por uma ou várias civilizações históricas ou certos níveis de desenvolvimento cultural; a concepção da reforma social arraigada na consciência histórica, a fé na necessidade que rege os processos históricos e a inevitabilidade de um final ou um futuro determinados, a idéia do conflito como motor que move o processo histórico; e por fim, a visão de êxtase do futuro, que Santo Agostinho pinta com cores psicológicas, culturais e econômicas que serão repetidas pelas utopias sociais de séculos posteriores, desde a abundância, a igualdade e a liberdade ou a tranquilidade, até a justiça.

A enumeração acima justifica a afirmativa de Charles Baudoin (1946) autor do "*Le Mythe du Moderne*", no sentido de que "todas as épocas foram modernas". Para ele só é coisa realmente moderna "a exaltação do moderno" (*apud* LIMA SOBRINHO, 1990). Curioso é que talvez nem essa característica seja uma exclusividade assim tão contemporânea.

Afirmamos isso à medida que, ainda no século XII, segundo o autor de "Os intelectuais na Idade Média", Jacques Le Goff (1988), seria recorrente o uso da palavra "moderno" para a designação dos escritores da época, pois "os intelectuais do século XII têm o sentimento vivo de construir o novo e de serem homens novos". (p. 23) Mas se trata de uma modernidade que não renega os antigos, daí a famosa frase de Bernard de Chartres que tanta repercussão teve na Idade Média: "somos anões empoleirados nos ombros de gigantes. Assim, vemos melhor e mais longe do que eles, não porque nossa vista seja mais aguda ou nossa estatura mais alta, mas porque eles nos elevam até o nível de toda a sua gigantesca altura". (p. 25) É nesse sentido da acumulação cultural que transmite essa imagem do mesmo autor que exclama: "*Veritas, filia temporis*". (A verdade é filha do tempo).

Outro intelectual da época entretanto, Pedro o Venerável, abade de Cluny, ao defender a necessidade de traduzir-se do árabe para o latim o Alcorão, faz uma avaliação um tanto depreciativa dos "modernos", ao dizer: "os latinos, e **sobretudo os modernos**, (grifo meu) desaparecida a antiga cultura [...] não sabem outra língua senão a de seu país natal". (LE GOFF, p.27)

Posteriormente, já no século XV, Le Goff (p. 114) nos relata uma disputa tendo de um lado os **antigos**, que são agora os aristotélicos e os tomistas, exauridos e racionalizantes. De outro, os **modernos**, que se reúnem sob a bandeira do nominalismo derivado de Ockham, mas se encerraram no estudo da lógica formal, nas elucubrações sem fim sobre a definição das palavras, nas divisões e subdivisões fictícias, no **terminismo**.

E já nessa época o poder político é chamado para dirimir uma polêmica entre intelectuais. "Os antigos obtêm de Luís XI, em 1474, a proibição das aulas e livros daqueles, através de um édito revogado em 1481".

Se o isso de epíteto "moderno" é um objeto de disputa bastante antigo, o que haveria de novo no nosso "moderno contemporâneo?" Para Baudoin (1946), a distinção se situaria no nível de quantificação, este o qualificativo distintivo: "A grosseria do mito do moderno resulta da preeminência atribuída ao fato da quantidade: ser moderno é sempre, em alguma coisa, bater um recorde". Estamos já em pleno contexto da cultura capitalista da produção em série. Nesse contexto, podemos situar a ideologia da modernização e compreender o paradoxo emitido por Barbosa Lima Sobrinho (1990): "O mito da modernidade serve para tudo, pois que não tem nenhum compromisso com o progresso". Ao invés de sinônimos os termos "moderno" e "progresso" encontram-se aqui contrapostos, curiosa evolução exposta pelo experiente pesquisador nonagenário, presidente da ABI (Associação Brasileira de Imprensa).

Mas afinal, onde ficamos? Que posicionamento tomarmos ante a questão: ser ou não ser moderno? Ser chamado de não-moderno, atualmente, equivale a ser chamado de herege na Idade Média. Que significa, pois, modernidade? É um atributo valorativo? Não há dúvida. Pretender o contrário é cair num positivismo grosseiro, modernidade não pode ser compreendida pois como entidade, mas como qualidade e como tal, segue a pergunta: se se trata de um atributo valorativo, seria inquestionável? Isto é, sobre o mesmo haveria um consenso amplo e tácito? Ora, o rótulo de moderno pressupõe sempre um "patrulhamento" (de "esquerda" ou de "direita") ideológico (1). Ideológico, é sempre nesse terreno que Ortiz (1988), Chauí (1989) e Buarque (1990) colocam o problema da modernidade, embora se referindo a questões conceituais e empíricas distintas. Pouco importa, isto apenas reforça nosso ponto de vista sobre o caráter **atribuído** da modernidade ao longo do tempo (2).

Ortiz (p. 207-210), partindo da constatação de que "hoje vivemos no Brasil a ilusão de que o moderno é o novo", utiliza inclusive as categorias "ideologia" e "utopia" de Mannheim para analisar o Modernismo (3) no Brasil, o qual, de projeto utópico

uma vez que ele era incongruente com a sociedade brasileira, que ainda buscava seus caminhos [...] com o desenvolvimento da própria sociedade, o que se propunha realizar de fato se instaura [...] o que significa que o projeto se torna uma ideologia, que agora procura reforçar a ordem estabelecida.

Daí por que, segundo este autor, a modernidade brasileira seria acrílica, pois o futuro tornou-se presente... O Brasil, outrora "país essencialmente agrícola", entrou no rol dos industrializados, portanto, na modernidade capitalista.

Chauí (1989) apresenta três conceituações de "modernidade". Primeiro, refere a "perspectiva otimista dos liberais da "massa" na qual "reinava a crença de que o avanço tecnológico e o nivelamento da informação, em si e por si mesmos, eram responsáveis pelo progresso e pela paz - o que se costuma chamar de 'modernidade". (p. 27) Segundo, chama de "vigamestra da "modernidade" [...] a divisão social entre competentes e incompetentes, ou, no jargão sociológico, entre Elite e Massa". (p. 34). Finalmente, numa conotação semelhante á segunda,

chama de "moderno (isto é, tecnocrático)" (p. 48) o poder autoritário instalado com o regime militar em 1964.

A discussão sobre modernidade nos séculos XIX (4) e XX abarca, crescentemente, a questão da tecnologia, a um ponto tal que o desenvolvimento constante da mesma passa a monopolizar o significado do termo progresso ou modernização. Há como que uma bifurcação de significados: os que (politicamente conservadores) entendem restritivamente o atributo de moderno como equivalente de inovação tecnológica sem maiores críticas, antes pelo contrário; e os que (politicamente contestadores) procuram situar também politicamente o papel da tecnologia, além de aplicarem o atributo de moderno (adotando a antiga concepção do Iluminismo) ao campo das relações sociopolíticas. Assim, neste último sentido, modernidade equivaleria ao exercício da cidadania, em oposição à situação do súdito oprimido e alienado.

Buarque (1990, p. 77) contesta o que chama de

a ilusão da modernidade, por não separar o controle político de tecnologias, com o controle técnico da engenharia, e o acesso ao uso de tecnologias com o controle destas. O que interessa é: primeiro, o controle da tecnologia no sentido de pô-la a serviço do projeto de modernidade, conforme os padrões e objetivos definidos socialmente; segundo, o controle do conhecimento técnico necessário à realização destas tecnologias, e não simplesmente o acesso ao seu uso através de caixas-pretas. A modernidade tecnológica só começa quando ocorrem esses dois tipos de controle.

O autor cita, como exemplo desta modernização ilusória, a compra pelos países do chamado Terceiro Mundo de "engenhocas a serviço de padrões de consumo imitativos, sem vínculo com as reais necessidades da sociedade".(p. 78)

Curioso como a discussão de Buarque sobre a modernização o conduz a abordar o campo de nossa pesquisa, a questão dos transportes coletivos urbanos. Assim, ao criticar o que chama de a "visão norte-americana do progresso" (p. 114-5) que teria criado o "mito de uma correlação entre o nível de bem-estar e a renda per capita, e entre a renda per capita e o nível de consumo de petróleo", mostra que esta correlação não é linear. Segundo esse autor,

a observação da correlação entre consumo de petróleo e renda per capita mostra que os países europeus, com níveis de bem estar superiores aos norte-americanos, consomem menos petróleo per capita, graças a uma estrutura de transporte e de geração de calor alternativos". E prosseguindo: "Nada indica que este modelo energético alternativo ao norte-americano seja inferior do ponto de vista do bem-estar. O uso de trens e ônibus com roteiros variados e horários regulares e contínuos, com lugares suficientes e temperatura regulada nos locais de frio ou calor intensos, movidos a energia elétrica, provavelmente oferece um nível de bem estar social superior ao do transporte privado, desde que não seja imputado o valor do status que a sociedade de consumo, através da publicidade, oferece aos usuários de modernos carros projetados para velocidades de competição, mas que no dia-a-dia ficam prisioneiros dos engarrafamentos das grandes cidades, como prisões de ouro, especializadas em queimar combustíveis fósseis.

Em função dessas variáveis conclui o autor citado que "o sistema de transporte na Europa é muito mais social e menos poluente e depredativo do que o norte-americano".(p. 127) Berman (1989), ao descrever o poder do empreiteiro de obras públicas Robert Moses, na Nova Iorque da primeira metade do século, cuja autoridade derivava em parte da sua "capacidade de convencer um público massivo de que ele era o veículo de forças históricas mundiais e impessoais, o espírito propulsor da modernidade", (p. 279) indica o caráter planejadamente elitista de um tipo de urbanismo:

suas alamedas somente podiam ser experimentadas de automóvel: as passagens de nível foram propositalmente construídas numa altura que obrigava os ônibus a abandoná-las, de modo que o trânsito público não pudesse trazer as massas da cidade à praia. Tratava-se de um jardim destintivamente tecnopastoral, aberto só àqueles que possuíam as últimas máquinas modernas [...] Moses utilizou o desenho físico como um biombo social, afastando todos os que não possuíam rodas próprias.(p. 283)

Vemos, nesse personagem exemplar, o caráter atribuído da modernidade:

"Por quarenta anos, ele se mostrou capaz de personificar a visão do moderno. (grifo meu) Opor-se às suas pontes, seus túneis, vias expressas, projetos habitacionais, barragens hidrelétricas, estádios, centros culturais era (ou assim parecia) opor-se ao progresso, à história, à própria modernidade". (p. 279)

Como vimos, o desenvolvimento tecnológico vai caracterizar a sivão de modernização do século passado para cá. Nesse contexto, situam-se também, as transformações no tráfego urbano (estrutura viária e circulação) e nas transportes.

O homem moderno arquetípico [...] é o pedestre lançado no turbilhão do tráfego da cidade moderna, um homem sozinho, lutando contra um aglomerado de massa e energia pesadas, velozes e mortíferas, [...] O homem na rua se incorporará ao novo poder tornando-se o homem no carro. A perspectiva do novo homem no carro gerará os paradigmas do planejamento e desig urbanos do século XX, [...] Nessa rua, como na fábrica moderna, o modelo mais bem equipado é o mais altamente automatizado. (BERMAN, 1989, p. 154, 161)

Eis os modelos clássicos, do então recente bulevar parisiense do século XIX vivido por Baudelaire: "eu cruzava o bulevar com muita pressa, chapinhando na lama, em meio ao caos, com a morte galopando na minha direção, de todos os lados", às utopias futuristas de Le Corbusier exclamando em 1929: "Precisamos matar a rua!" pois "o novo homem precisa de outro tipo de rua, que será uma máquina para o tráfego, uma fábrica para produzir tráfego". (BERGAN, 1989).

E entre nós, como se dá a "modernização"?

Para Buarque (1990, p. 166-167), "em nome do nacionalismo, importamos um modelo econômico" e "a esquerda brasileira levou adiante a luta pelo "petróleo é nosso", mas tolerou e se omitiu e apoiou que ele fosse queimado para viabilizar uma indústria automobilística estrangeira, alienante e do interesse apenas de uma minoria da população nacional". O nacionalismo servindo na prática para tornar o país mais dependente. Donde sua conclusão que "o conceito de modernização se limita a uma minoria". Segundo esse autor, o nosso processo de substituição de importações implicou apenas o fato de que "foram substituídos por nacionais os mesmos produtos imprtados pela elite".

O nosso modelo econômico e seu decorrente estilo de vida associam-se a uma visão do progresso legitimadora de um sistema de transportes.

Mello (1984), partindo da consideração de que "é altamente indesejável, do ponto de vista de eficiência energética, o quadro dos transportes urbanos brasileiros principalmente pelo dispêndio de petróleo proveniente do intenso uso de automóveis", faz referência ao "fascínio da população ante o advento da indústria automobilística, daí resultando que:

mesmo aqueles que ainda não possuíam o seu veículo individual, passaram a encarar os transportes públicos como um inimigo do novo senhor das ruas. Os velhos bondes elétricos, espinha dorsal doe transportes urbanos, na maioria das grandes cidades, tornaram-se incômodos, pesados, não compatíveis com os tempos modernos que passávamos a viver.(grifo meu) [...]. A suspensão do tráfego de bondes alterou

rapidamente a distribuição modal de tráfego, isto é, os milhares de passageiros que utilizavam aquele meio de transporte passaram a utilizar os ônibus [...] Essa alteração brusca na repartição modal modificou também o perfil do dispêndio energético nos transportes [...] o transporte público passou a ser realizado em sua quase totalidade empregando veículos movidos a diesel ou gasolina.

Outros autores apontam o mesmo diagnóstico. Segundo Agune e Braga (1979),

os transportes enquanto política governamental, estão pensados como infra-estrutura para o crescimento industrial e no desdobramento, o próprio tipo de modalidade eleito é associado ao papel líder que a indústria automobilística veio a exercer no crescimento industrial brasileiro.

Por aí se vê que o que pareceria à primeira vista um simples setor técnico-econômico (o de transportes) revela-se como constitutivamente imbricado ao modelo econômico brasileiro. Buarque (1991) chama a atenção para a tríade elitista na qual assenta esta modelo:

- a) uma indústria visível em função da concentração de renda;
- b) uma agricultura eficiente mas voltada para a exportação; e
- c) um setor de transportes que deu prioridade ao automóvel.

Isso justifica por que Buarque fala na necessidade de "modernizar a modernidade", pois esta não poderia ser vista independente do bem-estar coletivo, superando-se pois a visão da "modernidade arcaica" que fica presa aos meios técnicos sem vinculação com os objetivos sociais aos quais a técnica deve subordinar-se e servir. Assim, colocar os objetivos sociais como precedentes às escolhas técnicas implica renunciar a uma visão economicista (de direita sempre, de esquerda por vezes) do processo social. Não se trata, porém, apenas de uma perspectiva teórica, porque subordinar a economia e o uso da ciência e da tecnologia a um projeto de sociedade passa por uma escolha ética, logo, uma opção ideológica. Aqui voltamos ao ponto inicial: a modernidade como atributo.

## ***ON THE ANTIQUITY OF MODERNISATION OR THE MODERN AS ATTRIBUTE***

### ***Abstract***

*Thee question of modernisation, explored from the viewpoint of the history of mentalities in this article, is seen more as a recurrent attribute over time than as the most recent essentiality to be acquired as tire widely diffused statement "it is necessary to be modern", reminds us. We also raise the question of the ideological and utopian nuances which historically transfigure the vision of modernity, seeking some: inferences for Brazilian reality.*

### **NOTAS**

(1) SCHWARZ (1989, p.107) assinala que a "noção de progresso, que está sempre servindo de justificativa aos dois campos, (capitalista e socialista), tem mostrado dimensões obviamente irracionais, e deixou de ser uma garantia de racionalidade histórica".

(2) BERMAN (1989) no seu fundamental "Tudo que é sólido desmancha no ar - a aventura da modernidade", tenta objetivar historicamente a questão da modernidade ao estabelecer uma

periodização de três fases (p. 16): a) do início do século XVI ao final do século XVIII quando as pessoas estão apenas começando a experimentar a vida moderna, mal fazendo idéia do que as atingiu; b) da Revolução Francesa e suas repercussões adentrando o século XIX "em um mundo que não chega a ser moderno por inteiro"; e c) no século XX onde o "processo de modernização se expande a ponto de abarcar virtualmente o mundo todo, e a cultura mundial do modernismo em desenvolvimento atinge espetaculares triunfos na arte e no pensamento". Ora, malgrado este esquema histórico, BERMAN nos dá uma conceituação psicologizante de "ser moderno", como o equivalente de "experimentar a existência pessoal e social como um torvelinho, ver o mundo e a si próprio em perpétua desintegração e renovação, agitação e angústia, ambigüidade e contradição: é ser parte de um universo em que tudo o que é sólido desmancha no ar. Ser um modernista é sentir-se de alguma forma em casa em meio ao redemoinho, fazer seu o ritmo dele, movimentar-se entre suas correntes em busca de novas formas de realidade, beleza, liberdade, justiça, permitidas pelo fluxo ardoroso e arriscado".(p.328)

(3) "Modernismo, modernidade e modernização são para nós termos intercambiáveis, pois dizem respeito a uma situação que ainda não havia se realizado de fato". (ORTIZ, p.209) (4) Ver o belíssimo livro de HARDMAN (1988), "Trem fantasma - a modernidade na selva", sobretudo o capítulo intitulado "Vertigem do vazio: poder da técnica na recriação do paraíso", onde o autor fala de "ilusionismo tecnológico" e do fato da ciência ter tomado o lugar das antigas missões religiosas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGIJNE, A, BRAGA, J.C.S.A. **Considerações sobre a política de transporte no Brasil: evolução e crise do padrão automobilístico rodoviário (1956-1976)**. São Paulo: FUNDAP, 1979.

BARBOSA LIMA SOBRINHO, Alexandre José. O mito da modernidade. **Diário de Pernambuco**, Recife, 30 de dezembro de 1990. p. A-9.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

BOURDIER, Pierre. **Question de sociologie**. Paris: Les Éditions de Minuit, 1980.

BUARQUE, Cristovam. **O colapso da modernidade brasileira e uma proposta alternativa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

\_\_\_\_\_. **A desordem do progresso: o fim da era dos economistas e a construção do futuro**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

CHAUÍ, Marilena. **Conformismo e resistência: aspectos da cultura popular no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

LE GOFF, Jacques. **Os intelectuais na Idade Média**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

MELLO, José Carlos. Alternativas energéticas e transportes urbanos. **Revista dos**

**Transportes Públicos**, v. 6, n. 24, p. 29-44, jun. 1984.

NISBET, Robert. **História de la idea de progreso**. Barcelona: GEDISA, 1981.

ORTIZ, Renato. **A moderna tradição brasileira**: cultura brasileira e indústria cultural. São Paulo: Brasiliense, 1988.

SCHWARZ, Roberto. **Que horas são?** Ensaios. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.