UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

A CIDADE SOB QUATRO RODAS.

O automóvel particular como elemento constitutivo
e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço
geográfico como componente social.

Jaime Tadeu Oliva

São Paulo
2004

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

A CIDADE SOB QUATRO RODAS.

O automóvel particular como elemento constitutivo
e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço
geográfico como componente social.

Jaime Tadeu Oliva

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Geografia Humana, do Departamento de
Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de São Paulo,
para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientadora: Prof^a Dr^a Ana Fani Alessandri Carlos

São Paulo
2004

Ao Mario, meu pai *in memoriam*

À Maria, minha mãe

À Fernanda

Ao Diogo,

ao

Professor Milton Santos

Que esteve na origem desse trabalho

e

ao

Itamar Assumpção

Que levou consigo parte da urbanidade que São Paulo possuía

Agradecimentos

Agradeço pela orientação e apoio em diversos momentos

Aos professores,

Ana Fani Alessandri Carlos, Milton Santos, Jacques Lévy, Ariovaldo Umbelino de Oliveira, Heinz Dieter Heidemann, Francisco Scarlato, Manoel Fernando Gonçalves Seabra, Armem Mamigoniam, Armando Correa da Silva.

Aos amigos e colegas,

Diana Hamburger (*que comandou o Geoprocessamento*), Roberto Giansanti, Júlio Pimentel Pinto, Andrea de Marco Leite de Barros, Ivana Pansera, Fernanda Padovesi Fonseca, Tatiana Schor, Shirley Padovesi.

SUMÁRIO

Resumo

Abstract

Capítulo 1

CONSTRUINDO UM ENUNCIADO NO INTERIOR DE UMA GEOGRAFIA RENOVADA	1
1. Uma introdução ao contexto da Geografia	1
2. O perfil de um objeto de estudo dimensional	5
3. Os objetos, o domínio da técnica e o automóvel	9
4. O espaço como componente social	22
5. Estruturas determinantes, atores sociais, e a dimensão espacial	41
6. Do Espaço relativo ao Espaço geográfico	47
7. Por que São Paulo é constituída pelo automóvel?	58

Capítulo 2

UMA ABORDAGEM EM GEOGRAFIA PARA A CIDADE E O URBANO	70
1. Cidade e o urbano: opções e atos geográficos	70
2. Uma discussão sobre os fundamentos da cidade	73
3. Distinção entre cidade e urbano	78
4. A dispersão do urbano	83
A suburbanização americana	85
Um conceito para a dispersão urbana	88
O futuro do mundo urbano	91

Capítulo 3

URBANIDADE: A SUBSTÂNCIA DA CIDADE	98
1. A força da urbanidade	98
2. Os indicadores da urbanidade	105
A apreensão pedestre e por automóvel da cidade e os indicadores de urbanidade	110
Territórios, redes geográficas e a urbanidade	114
Urbanidade e Espaço público	116
A valorização da urbanidade	121
3. O rebaixamento da urbanidade	128
O individualismo moderno	130
O urbanismo	136
Homogeneização dos espaços (o caso dos centros tradicionais)	147
Suburbanização (Periurbanização)	149
O ambientalismo	156

Capítulo 4

O AUTOMÓVEL E A URBANIDADE	163
1. A opacidade do automóvel	163
2. O automóvel e a mobilidade	175
3. Como qualificar a disseminação automobilística	186

Capítulo 5

A REESTRUTURAÇÃO DE SÃO PAULO: A EXPANSÃO AUTOMOBILÍSTICA E O REBAIXAMENTO DA URBANIDADE	191
1. O declínio da urbanidade	191
O centro tradicional e a urbanidade	193
2. O modelo centro-periferia e a centralidade	199
3. Núcleos de baixa territorialização: “subúrbios internos” em São Paulo	212
Subúrbios-jardim: os pioneiros da “suburbanização interna”	213
4. “Subúrbios internos”: uma interpretação da vontade de segregação	225
“Subúrbios internos”: forças centrífugas em direção ao centro	234
“Subúrbios internos” e o automóvel particular	238

Capítulo 6

LOCALIZANDO A “SUBURBANIZAÇÃO INTERNA”, CHAVE DA DISSEMINAÇÃO AUTOMOBILÍSTICA DE SÃO PAULO	243
1. Distinguindo as configurações suburbanas	243
2. A estrutura das redes geográficas na cidade de São Paulo	249
Identificando os espaços do automóvel na cidade de São Paulo	251
Localização e lógica geográfica dos empreendimentos	254
Evolução dos lançamentos imobiliários em São Paulo	265
O uso do automóvel: a natureza dos fluxos e deslocamentos em São Paulo	274
3. A apreensão dos “subúrbios internos”: descrição geral	276
Materiais e Métodos	276
Descrição da Cidade	277
4. Processamento digital de Imagens, com a classificação e identificação de zonas residenciais homogêneas	294
5. Descrição dos movimentos: Pesquisa Origem Destino	302
Motivo de viagem	302
6. São Paulo: um vasto oxímoro urbano	342
Bibliografia	348

Resumo

Tendo como referência uma concepção de Geografia que assume que o espaço geográfico é componente constituinte da sociedade, uma instância da sociedade (Milton Santos) ou uma dimensão transversal da sociedade (Jacques Lévy), o trabalho procura qualificar a **reestruturação da cidade de São Paulo** (que se inicia nos anos 1980) a partir da imensa disseminação do uso do automóvel particular. O trabalho investe na caracterização da natureza dos novos espaços produzidos como resultado da relação cidade→ automóvel, do mesmo modo que avalia como a cidade é inflexionada pelos espaços do automóvel. A referência específica para essa caracterização é a definição de cidade como espaço principal de convivialidade humana, processo esse apreendido pelo conceito de urbanidade e como a forma mais eficiente de administração da distância espacial (Jacques Lévy), cujos espaços se estruturam de dois modos principais: a forma territorial (predomínio da contigüidade) e a forma reticular (redes, predomínio lacunar). A difusão do automóvel favorece, em São Paulo, a formação de redes geográficas que fragmentam a cidade e criam um horizonte de separações e segregações. Nessa reconfiguração da cidade a estrutura espacial mais característica é o que denominamos de **núcleos de baixa territorialização** associados ao uso do automóvel. São núcleos de rede que negam a cidade, assim como os subúrbios americanos negavam os centros das cidades americanas. Funcionam como se fossem subúrbios encravados no interior do núcleo denso da cidade. Por essa razão esses núcleos de baixa territorialização (mantém um baixo nível de relações com os espaços contíguos) também são denominados por nós como “subúrbios internos”. Essa reestruturação rebaixa a **urbanidade** da cidade, deteriorando os espaços públicos e abrindo caminho para o domínio das soluções privadas frente às dificuldades das cidades.

Palavras-chave: espaço geográfico, dimensão espacial das sociedades, urbanidade, redes geográficas, núcleos de baixa territorialização.

Abstract

Taking as reference a concept of Geography that views geographical space as a building block of society, as an instance of society (Milton Santos) or a transversal dimension of society (Jacques Lévy), this paper seeks to qualify the **restructuring of the city of São Paulo**, begun in the 1980s, which resulted from the vast dissemination of private automobile usage. This paper addresses itself to characterize the nature of the new spaces arising from the city ↔ automobile relationship, and to assess how the city is modulated by the spaces of the automobile. Our specific reference will be the definition of city as the key space for human sociability, a process apprehended by the concept of urbanity and seen as the most efficient form of managing spatial distance (Jacques Lévy), wherein spaces are structured in two main modes: the territorial form (predominance of contiguity) and the reticular form (networks, predominance of lacunae). In São Paulo, the dissemination of the automobile contributes to establish geographical networks that fragment the city and create an urban horizon of separations and segregations. In such a framework, the most typical spatial structure comprises what we call “nuclei of low territorialization”, which are associated with the use of the automobile. These network nuclei deny the city, much as the U.S. suburbs negated the city centers of American towns, and function as if they were suburbs grafted into the dense nucleus of the city. For this reason, they can also be called “internal suburbs”, inasmuch as they maintain minimal relationships with contiguous spaces. This type of restructuring degrades the **urbanity** of a city, deteriorates public spaces and opens the way for the predominance of private solutions to the predicaments of cities.

Key words:

Geographical space, spatial dimension of society, urbanity, territories, geographic networks, nuclei of low territorialization

CAPÍTULO 1

CONSTRUINDO UM ENUNCIADO NO INTERIOR DE UMA GEOGRAFIA RENOVADA

1. Uma introdução ao contexto da Geografia

Para a construção desse enunciado será preciso expor uma teoria em Geografia. A extensão e o tom dessa exposição merecem uma justificação. A princípio poderíamos nos contentar com algo mais econômico. Mas, a Geografia é uma disciplina cuja situação é marcada por certas peculiaridades que exigem um esforço diferenciado de comunicação. Diferenciado, porque essa disciplina, nas últimas décadas, tem sido atravessada por tentativas de renovação, mas nada que tenha consolidado, a contento, um quadro compreensível para os que se relacionam com a disciplina. Ao menos é assim que percebemos a realidade no Brasil. Nessa se misturam posturas de renovação com resistências dissimuladas por um sem número de posturas que vão desde um chauvinismo disciplinar¹ até posições que pregam o

¹ São comuns manifestações tais como: "Certas tendências da renovação alijariam boa parte dos geógrafos; extinguiria-se a Geografia Física; transformar-se-ia a disciplina num tipo de Sociologia, o que jogaria fora a

fim das fronteiras disciplinares tendo como base um dado encantamento em relação a algumas visões filosóficas, e que, por consequência, não fazem muito esforço de renovação de algo que na verdade deveria se dissolver, ou deveria ceder terreno a outras primazias. Essa é, por exemplo, uma tendência forte na cultura marxista que envolveu a Geografia, aliás, tardiamente. É muito familiar a fórmula que enuncia que disciplinas humanas referem-se apenas a recortes arbitrários e institucionais e, podem quando muito ser pensadas como mediações em relação ao núcleo central da vida, que é a economia política. Se levarmos às últimas consequências tal posição não haverá sentido no desenvolvimento dessas disciplinas, simples mediações marginais. Porém, é preciso notar a presença de soluções diferentes, mesmo no âmbito do marxismo, para o destino da Geografia. Um destaque é a posição de Edward Soja, que promoveu teoricamente o espaço à condição de elemento de proa no núcleo da abordagem da própria economia política, que ele defende ser apreensível pelo método do materialismo histórico, agora acrescido da dimensão espacial: um materialismo histórico e espacial.²

De todo modo, esse espectro de posturas costuma ser louvado na “cultura geográfica brasileira” como positivo. Seria uma pluralidade virtuosa. Um olhar mais aproximado nota “dois tipos de pluralidade” (a pluralidade também é plural):

1. Um primeiro que constrói Geografias tão distintas em termos substanciais, com baixíssima interação entre si (o que coloca em dúvida a fecundidade do confronto de posições), que o que há de vida comum resume-se ao fato de estarem todas institucionalizadas sob esse nome. Para ilustrar esse cenário basta concentrarmos nossa atenção sobre a variedade do que se quer que a Geografia seja – seu objeto, sua importância, suas funções, que veremos o quão inconciliáveis são as respostas. Não há sequer consenso se será uma ciência social ou não e até mesmo sobre a simples denominação do objeto de estudo: se paisagem, espaço ou relações homem natureza, por exemplo.
2. Outro que se expressa em nichos de uma Geografia que se renova com certa coesão epistemológica quanto ao objeto de estudo, sua posição explicativa para

peculiaridade da Geografia que são seus métodos e olhar próprios e exclusivos, que decorrem do fato de que somente nessa disciplina se lidaria com a materialidade das relações homem – natureza”. E por aí vai...

² “[...] possibilidades de um materialismo simultaneamente histórico e geográfico; de uma dialética tríplice de espaço, tempo e ser social; e de uma re teorização transformadora das relações entre a história, a geografia e a modernidade”. (SOJA, 1993, p. 19)

o conjunto da sociedade, mas com pluralidade teórica e metodológica na produção de conhecimento e nas práticas que se desdobram (visão de mundo, posturas ideológicas diversas cabem num campo disciplinar que possui alguma coesão epistemológica). A questão é que esta última modalidade também padece de baixa comunicabilidade entre suas tendências e com o restante das práticas disciplinares, que por sua vez acabam se confundindo com o conjunto daquelas Geografias que não realizaram investimento em reformulações epistemológicas.

Uma manifestação *sui-generis* nesse quadro brasileiro da Geografia merece uma menção, por ilustrar bem a natureza dos impasses das práticas na disciplina. Referimo-nos às pseudo-renovações orientadas somente por elementos externos à Geografia. Um primeiro caso, muito comum, é a adesão nas práticas a causas sociais consagradas como progressistas e radicais, como o ambientalismo, a solidariedade aos pobres, revolucionarismo social, posturas antiglobalização, sem que, no entanto, isso se reflita em transformações epistemológicas da Geografia. Pior. Mantêm-se formas convencionais, agora misturadas com elaborações importadas a-criticamente para o interior da disciplina, originárias nos movimentos, nas organizações sociais e em outras ciências sociais que trataram desses casos. Quanto a isso se rebelou Milton Santos, cioso da produtividade de um rigor teórico que a Geografia pode oferecer:

Uma definição consistente do espaço geográfico não pode ser encontrada nas metáforas provindas de outras disciplinas. Nem os conceitos de espaço que essas disciplinas estabelecem podem passar, automaticamente, para a disciplina geográfica (SANTOS, 1996, p. 71).

Um segundo caso pode ser caracterizado por uma espécie de “filosofismo labiríntico” que resulta numa série de “correntes” de uma Geografia que produz, muito rápida e surpreendentemente, uma “Geografia marxista”, uma “Geografia fenomenológica”, etc. Obviamente interagir com as elaborações filosóficas é vital. Mas, o que é de se estranhar no Brasil refere-se ao fato de que sob essas denominações filosóficas encontram-se Geografias cuja negligência com as questões epistemológicas, a começar pela configuração do objeto de estudo, é notória. Como se a adesão difusa a discursos filosóficos de prestígio fosse suficiente

para garantir o *status* teórico da prática disciplinar.³ Frequentemente, tudo isso é recuperado apenas formalmente, sob o manto da fórmula impensada e generalizante de “área que estudaria as relações homem e natureza”. Assim vivemos uma curiosa situação (que é parcial, mas influente) de uma disciplina que constrói “correntes” a partir de referenciais externos (Filosofia, ambientalismo e outras ciências) e não as origina a partir de formulações que se constroem em torno da delimitação do seu objeto e seus conseqüentes instrumentais teóricos. Dito de um outro modo: a Geografia não está sendo construída com o que se encontra na realidade e com base no que essa realidade exige de esforço para ser apreendida, e sim, como tributária fiel de pensamentos que nem sempre lidam com o tema do espaço, ou não lidam de forma rigorosa e produtiva. Cabe aqui resgatar uma polêmica do historiador Jean-Pierre Vernant, cujos trabalhos sobre a Grécia antiga são referências importantes, como exemplar para o que estamos argumentando sobre o movimento de renovação da Geografia. Conhecido como historiador estruturalista, mas a uma altura de sua trajetória acusado de trair esse estruturalismo, de ser infiel a essa forma de pensamento, ele retruca nos termos seguintes:

O estruturalismo não é para nós uma teoria pronta e acabada, uma verdade já constituída e que iríamos buscar em outro lugar a fim de aplicá-la em seguida aos fatos gregos. Levamos na devida conta, por certo, as mudanças de perspectiva que os estudos mitológicos como os de Lévy-Strauss proporcionaram nos últimos anos, testamo-lhes a validade no nosso domínio, mas sem perder nunca de vista o que o material sobre o qual trabalhamos comporta de específico. (VERNANT *apud* DOSSE, 1994, p. 257)⁴

A despeito desse quadro brasileiro, entendemos que a renovação da Geografia vem angariando um prestígio crescente, em razão de sua força heurística e reveladora de uma perspectiva muito pouco explorada do mundo social. E é no interior dessa renovação, que se constrói e faz sentido nosso objeto de estudo.

³ Funcionando como uma franquia (*franchising*) exclusiva de certos autores, conforme comentário do filósofo Renato Janine Ribeiro ao referir-se a certas práticas acadêmicas no Brasil.

⁴ Ver se é volume I ou II da História do estruturalismo e checar a bibliografia.

2. O perfil de um objeto de estudo dimensional

O objeto que estrutura essa pesquisa se delineou a partir das relações entre o automóvel particular e a cidade de São Paulo. Para enunciá-lo o pressuposto principal foi o de que qualquer definição do objeto de estudo corresponde a um *a priori*. Os objetos de estudo são elaborações que não se apresentam como exterioridades óbvias, independentes dos sujeitos. Um outro aspecto que justifica o objeto como construto teórico refere-se à questão da verdade. Haveria uma verdade na realidade trabalhada pelas ciências analíticas? Um primeiro risco é a identificação do conhecimento científico à visão parcelar ou fragmentária de ciência. Na Geografia, essa questão é particularmente importante em vista da necessidade de revitalizar a discussão epistemológica. Velha crítica feita às ciências, em função de uma certa herança positivista, transformou-se também numa crítica naturalizada que paraliza a discussão científica. Segundo essa crítica, as ciências se sustentam inevitavelmente em recortes insensíveis da totalidade, que deformam os conhecimentos obtidos no interior das disciplinas, dando-lhes, por exemplo, caráter ideológico, caso eles venham a ser consagrados como a verdade. Esse modelo de crítica não é inteiramente despropositado, tendo em conta a trajetória das ciências. Contudo, exagera quando toma uma certa prática científica reducionista, como a essência incontornável do conhecimento científico. Há uma discussão insuficiente que obstaculiza a evolução do conhecimento em nosso campo disciplinar e que lança seus praticantes, temerariamente, para o campo da Filosofia⁵ (já que somente essa seria capaz de lidar com a totalidade). É surpreendente que sob o temor de se ter o pensamento maculado pelo positivismo (que pretenderia a superioridade do parcelar contra a especulação metafísica da Filosofia totalizante), a discussão científica seja negada e interrompida. Incrível porque o marco desse interdito - o positivismo - é algo tratado como claro, consensual e indiscutível. O positivismo é hoje um dos dislogismos⁶ mais divulgados nas ciências sociais, por estar sempre a serviço de associações negativas e pejorativas. A acusação de ser positivista costuma perturbar o raciocínio dos incorrentes em tal heresia. Hermínio Martins,

⁵ O “filosofismo labiríntico”.

⁶ As expressões eulogismo e dislogismo servem para classificar uma série de termos que se caracterizam, não pelo significado cognitivo dos mesmos, mas sim pela carga afetiva ou emotiva que carregam. Quando a carga afetiva é positiva estamos diante de um eulogismo (p. ex. democracia), quando é negativa, estamos diante de um dislogismo (ditadura, positivismo).

arguto sociólogo luso/moçambicano, nota a existência no campo filosófico de pelo menos doze acepções de positivismo, da qual a obra de Comte partilha quatro apenas. E afirma que exames mais cuidadosos chegariam a mais (MARTINS, 1996, p. 201). Isso quer dizer que nem tudo o que surge no interior dos modelos chamados positivistas, deve ser imediatamente abjurado como uma das dez pragas do Egito. Como por exemplo, a pertinência de um olhar analítico sobre a realidade total.

A averiguação da realidade total a partir de um objeto de estudo delimitado é produtiva, desde que não trate esse objeto como um fragmento desligado da totalidade. Outra vez recorremos a Milton Santos e suas posturas epistemológicas para esclarecer a posição que queremos defender a esse respeito: “Cabe, sem dúvida, ao geógrafo propor uma visão totalizante do mundo, mas é indispensável que o faça, a partir de sua própria província do saber, isto é, de um aspecto da realidade global” (SANTOS, 1996, p. 92). Assim dito, com essa simplicidade, parece não haver sustentação, mas cabe no caso da Geografia. O princípio do qual se parte é que o espaço não é um fragmento da realidade social e sim uma dimensão do real total: nada na totalidade social existiria sem espaço. O espaço é transversal ao todo social. Portanto, sempre que se entender produtivo observar a totalidade, a partir de um ângulo espacial, no caso, de nosso observatório disciplinar, (de um patamar analítico) não convém, por definição, denunciar essa atitude como de um isolamento disciplinar, que pretenderia uma independência ingênua do saber geral e do mundo total:

O mundo é um só. Ele é visto através de um dado prisma, por uma dada disciplina, mas, para o conjunto das disciplinas, os materiais constitutivos são os mesmos. É isso, aliás, que une as diversas disciplinas e o que, para cada qual, deve garantir, como forma de controle, o critério da realidade total. Uma disciplina é uma parcela autônoma, mas não independente, do saber geral (SANTOS, 1996, p. 17).

Essa é a visão dimensional de ciência que defende Jacques Lévy e que revigora o pensamento científico afastando-o de posturas meramente fragmentárias. Afinal não haveria motivos para se imaginar que, especialmente no campo das ciências sociais, a reflexão científica não pudesse progredir na maneira de delimitar e construir seus objetos de estudo. Como alternativa aos fragmentos que se desvinculam da totalidade foi possível encontrar-se soluções mais satisfatórias. Se tivermos como referência que o mundo das relações sociais (entre as pessoas e entre as pessoas e os objetos) é mais revelador das dinâmicas do real social, há que

se admitir que os efeitos dos fenômenos atravessam esse todo social. Como apreendê-los por meio de recortes parcelares? Certamente, sua cadeia de efeitos se perderá. O resultado será diferente se admitirmos a transversalidade dos fenômenos. Essa visão permite “[...] percorrer a totalidade do objeto, ‘atravessando-o de parte a parte’”. (LÉVY, 2003, p. 261, *tradução nossa*)⁷. Com essa postura, Jacques Lévy afirma que o espaço é notadamente uma dimensão do social, pois possui as mesmas características que as outras dimensões: ele é parcial e global e, transversal, dispondo de uma igual potencialidade e, portanto legitimidade cognitiva sobre o real social em sua totalidade (LÉVY, 1994, p. 43).

Voltando à questão da possibilidade de uma verdade nas ciências: não se deve admitir que a verdade científica resulta também (e de modo complexo), das adesões e posturas teóricas que o sujeito do conhecimento assume, e não apenas de uma exterioridade a ser descoberta? Responder afirmativamente à tese da descoberta sem “a criação” do sujeito corresponde à adesão a uma metodologia científica convencional que pressupõe a neutralidade e a isenção do sujeito e uma certa transparência óbvia da realidade. Por exemplo, caso perseguíssemos em nossa pesquisa os cânones da metodologia científica convencional estaríamos constrangidos a considerar o automóvel e a cidade de São Paulo como objetos naturalizados (exteriores, plena objetividade), o que impossibilitaria de se ultrapassar um certo tecnicismo que envolve a questão. Uma crítica célebre à metodologia científica convencional é apresentada por Jürgen Habermas. Ele afirma que subjacente às metodologias científicas convencionais existe um interesse cognitivo - que é o do controle instrumental. Trata-se de uma ilusão objetivista, pois os empiristas consideram que as observações diretas ou a coleção de fatos crus são capazes de proverem evidências imediatas, sem o concurso de qualquer elemento subjetivo ou da ação consciente de sujeitos ativos (HABERMAS, 1983, p. 302-304). O que coincide com uma igualmente célebre postura de Jean-Paul Sartre que reiterava que a única teoria do conhecimento que pode ser válida é a que se funda sobre o fato que o pesquisador faz parte do objeto a ser estudado.

Transpondo esta discussão para a Geografia pode-se perceber a inconveniência dos métodos convencionais. Essa disciplina vive uma renovação

⁷ Verbete Dimension. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 261-262.

teórica que reconstrói seu objeto de estudo: o espaço geográfico. Não é possível, portanto, definir um tema sem um posicionamento diante das discussões teóricas que se desenvolvem no interior da Geografia. O tema dessa pesquisa, por exemplo, somente faz sentido e é perceptível inicialmente no interior de uma determinada concepção de Geografia. Desse modo, fica claro que a posição adotada pelo sujeito do conhecimento é partícipe da construção do objeto. O sujeito ativo aparece num outro aspecto: esse tema (relação do automóvel e a cidade) é protegido por uma poderosa blindagem ideológica. O modo como o objeto, no caso, está sendo construído busca a princípio alguma remoção dessa blindagem. Obviamente, também essa denúncia ideológica e a pretendida remoção são percepções e criações de um sujeito. Adotar uma postura que não separe rigidamente sujeito e objeto traz a vantagem de não se eliminar os atores sociais - que põem em movimento o “mundo natural” - e, nem os troca por sujeitos metafísicos, fantasmagóricos, de existência superior, tais como, a mão invisível do mercado, decisões governamentais como forças da natureza, contextos históricos intangíveis de lógica insensível ao papel dos atores e ditames técnicos imperiosos ligados a um conhecimento científico indiscutível e dominador.

Quanto à questão da verdade em geral, a discussão é interminável. Vive-se um momento no qual se desconfia da razão em todas as suas manifestações e em especial da razão científica. Contudo, não se assumiu nesse trabalho uma iconoclastia sem fronteiras, que a tudo quer desconstruir e que faz das ciências inutilidades. Mas, há que se reconhecer que a razão tem limitação histórica, e não pode se pretender, diante da complexidade do mundo, que ela seja absoluta e indiscutível.

O enunciado que corporifica o objeto de estudo dessa pesquisa (O automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social) é um construto teórico de partida, a começar pela afirmação que o espaço geográfico é um componente social, algo nem sempre cabível em outras formas de se entender a Geografia. Por outro lado, indicar um objeto (o automóvel) como algo ativo, com ares de sujeito, do mesmo modo, pressupõe um posicionamento teórico anterior; uma justificativa fundada *a priori*, que dê substância e sentido a esse enunciado, ao menos preliminarmente. Nesse último

aspecto (o automóvel como constituidor) o enunciado está se sustentando com a argumentação que será apresentada a seguir.

3. Os objetos, o domínio da técnica e o automóvel

Afirmar que o automóvel seria um dos constituidores da cidade, implica que ele é um elemento construtor do espaço geográfico em geral e, mais além, da própria sociedade, visto que o enunciado se complementa afirmando que o espaço é um componente social. Pode afinal um objeto ser dotado de todo esse potencial e atividade própria? Ao impor-se sobre o sujeito não estaria ele próprio sendo tratado como sujeito? As mesmas questões podem ser pertinentes também em referência às técnicas que estão incorporadas aos objetos. Nesse caso, como se colocaria a questão sujeito (ação humana) e um objeto técnico (o automóvel)?

A discussão sobre o papel ativo dos objetos e das técnicas no todo social é complexa e, entende-se atualmente, de grande importância, embora não tenha sido, essa preocupação, uma tradição no seio das ciências sociais, incluindo também a Geografia⁸. A elaboração, muita conhecida, de J. P. Sartre a esse respeito coloca a questão nos seguintes termos: um objeto fabricado – como, por exemplo, o automóvel - foi construído com base numa idéia anterior, num conceito. O que faz dele um objeto de utilidade definida *a priori*. Não é factível que um bem produzido pelo homem resulte de uma ignorância sobre sua utilidade. Assim, a essência do automóvel precede sua existência. O ser humano, por sua vez, não pode ser concebido como um objeto fabricado, pois não teria liberdade de ação, já que seu escopo estaria definido de antemão, prisioneiro de uma natureza, submetido a uma finalidade da qual não pode se evadir. Sartre na sua famosa assertiva caracteriza o homem como o “[...] Ser no qual a existência precede a essência, um Ser que existe antes de poder ser definido” (SARTRE, 1987, p. 5-4). Tomando-se Henri Lefebvre, a questão da límpida distinção entre objeto e sujeito, é tratada sob outro ângulo. Para esse autor, o conceito de produção, no sentido marxista, representa o modo pelo qual pode ser superada a dicotomia que opõe sujeito e objeto:

⁸ O que é paradoxal, visto que a tradição em Geografia se pautou pelo discurso da materialidade, ou melhor, da fisicabilidade. É verdade, também, que a disciplina não se construiu tradicionalmente como uma ciência social.

[...] em qualquer produto, por trivial que seja, estão intimamente ligados os aspectos subjetivos e objetivos, a atividade e a coisa [...] é ao mesmo tempo concreto e abstrato. É concreto por ter uma substância dada, e ainda é concreto quando se torna parte de nossa atividade, opondo-lhe ou obedecendo-lhe, de qualquer modo. É abstrato em virtude de seus contornos definidos e mensuráveis, e também porque pode assumir uma existência social, ser um objeto entre outros objetos semelhantes e tornar-se o portador de toda uma série de novas relações adicionais à sua substancialidade (LEFEBVRE *apud* GOTTDIENER, 1997, p. 132).

Um bom exemplo de um “objeto impuro” pleno de substância subjetiva que na sociedade moderna teria mais importância que o homem nos é dado pelo próprio Lefebvre:

[...] um objeto-rei, um objeto-piloto: o automóvel. Nossa sociedade dita industrial, ou tecnicista, possui esse símbolo, coisa dotada de prestígio e de poder [...] O carro é estruturado estruturante. Tem suas razões que a razão desconhece [...] (LEFEBVRE, 1969, p. 12).

Nessa afirmação do papel operador do automóvel reconhece-se um certo clima da crítica de Martin Heidegger ao mundo moderno que o próprio Sartre admite ao afirmar que os objetos atualmente tornaram-se “sujeitos”.

Pois bem, a hipótese de um papel ativo dos objetos e da técnica no mundo social é sujeita a controvérsias, antes de tudo pelo estranhamento que a discussão gera, visto a atribuição comum de passividade aos objetos e a técnica. Atividade sempre foi algo identificado imediatamente às intenções, aos sujeitos. Mas será, tendo em conta nossa contemporaneidade que essa abordagem comum não deixa parte significativa da realidade escapar?

Antes de tudo deve se destacar a obviedade que os objetos são parte do mundo social. Essa questão é fundamental para a Geografia. A revalorização do espaço geográfico deve-se associar a essa nova inclusão qualificada nas ciências sociais dos objetos no mundo social:

Trata-se de reconhecer o valor social dos objetos, mediante um enfoque geográfico. A significação geográfica e o valor geográfico dos objetos vêm do papel que, pelo fato de estarem em contigüidade, formando uma extensão contínua, e sistematicamente interligados, eles desempenham no processo social. (SANTOS, 1996, p. 63)

O visível nessa discussão prende-se ao fato que os objetos são produtos sociais e operam no conjunto das relações sociais. Eles incorporam numerosas ações passadas e tornam possíveis as novas. Mas, a partir desse ponto há divergências. O debate permanece aberto entre as diversas correntes a propósito do lugar a se atribuir aos objetos, aos não-humanos, com relação aos humanos

(DOSSE, 2003, p.141). François Dosse (2003, 141-150)⁹ relata as posições existentes: Michel Callon e Bruno Latour reivindicam uma indistinção entre o humano e não-humano, são radicais nesse aspecto; esses autores chegam a idéia de quase-objetos, de híbridos que se multiplicam. Apregoam uma simetria e um reequilíbrio entre atores sociais e objetos e colocam em destaque o caráter ativo dos objetos, operadores entre outros. Esse papel operador pode ir a ponto de modificar o estado e a dinâmica de um sistema de ações. Nem todos que revalorizam os objetos nas ciências sociais compartilham dessa posição. Em geral, mesmo reconhecendo o peso dos objetos, há quem mantenha a interpretação da assimetria, dando primazia à capacidade organizadora da ação, da intencionalidade dos sujeitos. Tenha ou não sentido essa primazia, o que importa é notar se ela é, e quando, abalada, resultando em algo que se assemelhe à indistinção propugnada por M. Callon e B. Latour.

Milton Santos traz uma contribuição à Geografia ao tratar explicitamente dessa temática dos objetos, dando-lhe *status* de elemento chave na própria teorização do espaço geográfico. Seu ponto de partida é que “[...] o que chamamos de sociedade somente adquire concretude quando a enxergamos simultaneamente como continente e como conteúdo dos objetos” (SANTOS, 1996, p. 77). Assume, também, ao definir o espaço geográfico a posição de um mundo social formado por híbridos (quase-objetos, movidos por técnicas), o que cria uma indistinção entre o humano e o não-humano, tal como defende Bruno Latour:

Se o espaço é, como pretendemos, um resultado da inseparabilidade entre sistemas de objetos e sistemas de ações, devemos causticar, com Latour em seu livro *Jamais fomos modernos* o equívoco epistemológico, herdado da modernidade, de pretender trabalhar a partir de conceitos puros [...] por que, então, em nossa construção epistemológica não preferimos partir dos híbridos, em vez de partir da idéia de conceitos puros? Esta é, também, a posição de Hägerstrand quando propõe tratar de forma simultânea o mundo da matéria e o mundo do significado humano. (SANTOS, 1996, p. 81-82)

Considerando que os objetos contemporâneos são cada vez mais informados por técnicas interdependentes, todo raciocínio feito ao objeto serve à técnica. Assim é, que do mesmo modo, Milton Santos dá centralidade a idéia que também a técnica é algo onde o ‘humano’ e o ‘não-humano’ são inseparáveis. Para nós é de suma importância essa compreensão, que se ajusta plenamente ao enunciado que

⁹ No seu trabalho *O Império do Sentido* o autor escreve um capítulo cujo título é significativamente: “Uma grande inovação: a introdução dos objetos”.

orientou a construção de nosso objeto de estudo: “Um inventário dos estudos empreendidos sobre a técnica deixa ver que esse fenômeno é freqüentemente analisado como se a técnica não fosse parte do território, um elemento de sua constituição e de sua transformação” (SANTOS, 1996, p. 25). Ora, evidentemente o automóvel é um objeto alimentado pela técnica e, nesse caso, transforma-se mesmo num fetiche. Além do que, sua incorporação plena na vida social obriga a organização e construção de um sistema técnico, que é em si constituição, e de transformação do espaço geográfico e das cidades, particularmente. Obviamente, não o único constituidor, entretanto, forte o suficiente para que seu papel operador seja apreendido por uma palavra igualmente poderosa ligada às origens dos fenômenos, como é o termo constituição. A propósito, vale se estender um pouco: para E. Kant o termo constitutivo refere-se aquilo que condiciona a existência dos objetos fenomênicos. Por exemplo, o espaço e o tempo, são categorias constitutivas. E. Husserl dá um sentido análogo ao termo constituição, que para ele refere-se a problemas de constituição da objetividade da consciência. São coisas fundamentais, fundantes. Por sua vez Rudolph Carnap, do ponto de vista lógico-lingüístico, usa a idéia de constituição a partir do conceito de reintegrabilidade: um objeto ou conceito é reintegrável num ou mais outros objetos ou conceitos se o enunciado que diz respeito a ele se deixa transformar em enunciados a respeito do segundo (os outros). Nesse caso, pode se dizer que o primeiro objeto é constituído pelos outros. Em sentido geral, tudo o que o que concorre para condicionar de qualquer maneira um objeto qualquer é constituidor.¹⁰ Nesse sentido, a idéia do automóvel como elemento constituidor se ajusta harmoniosamente.

Admitido o novo significado que se atribui ao objeto, abrangendo aí toda à sua complexidade técnica e sistêmica, a discussão evolui para os desdobramentos possíveis das relações do humano com o não-humano que estão presentes na vida social. Podemos admitir que as coisas teriam algum tipo de poder sobre o homem? Uma vertente que não rejeitaria de antemão uma reflexão a respeito é a crítica à modernidade empreendida por Martin Heidegger. Afirma o autor que na modernidade a subjetividade expandiu-se tanto, que o universo da técnica é a sua conseqüência inevitável. Ele denomina o mundo contemporâneo como mundo da

¹⁰ Cf. Verbete Constituição. In: ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 197-198.

técnica, mundo esse que se caracterizaria pela contradição entre sujeito e a razão técnica. O desenvolvimento do sujeito engendraria a técnica contra ele. E esse seria o caso do “objeto-rei”, o automóvel, objeto de muitos sentidos e que agora é estruturante de um homem com um *déficit* de liberdade. O que na linguagem irônica do filósofo alemão Peter Sloterdijk (que vê no automóvel o que há de mais sagrado na modernidade), referindo-se a quem dirige o carro, pode ser traduzido da seguinte maneira: “[...] sente como seu pequeno eu se expande em um ente superior que tem como pátria o mundo das vias rápidas e compreende que foi convocado a ser algo mais que metade de um pedestre animalesco” (*apud* GIUCCI, 2004, p. 15).

Essas análises guardam parentesco com a visão nietzscheana. Para F. Nietzsche a “economia maquinalista” do mundo moderno exige uma humanidade nova que seja intrinsecamente conforme a essência fundamentalmente singular da técnica moderna e à sua verdade metafísica. Que se deixe totalmente dominar pela essência da técnica a fim dela mesmo poder com precisão dirigir e utilizar os diferentes processos e possibilidades técnicas (FERRY; RENAUT, 1989, p. 71-74).

Voltando ao entendimento do ser humano como um ser de liberdade relacionada à contraposição heideggeriana: se a subjetividade humana submete-se aos seus engenhos, como a técnica, por exemplo, e esses são códigos que determinam os comportamentos humanos, a distinção entre humanidade e coisidade (entre o humano e o não-humano) desvanece-se. O homem é, desde então, uma máquina cujas ações, reduzidas a puros movimentos, poderiam de direito, ser integralmente previsíveis. Esse é o tema clássico da reificação. Assim, se está diante de um dilema. O ser humano escapa das determinações objetais-técnicas que ele mesmo cria ou não?

Jean Baudrillard, um dos precursores da reflexão dos objetos no mundo social, num trabalho sobre os sistemas dos objetos, trata essa questão ao referir-se à bipartição interna dos objetos (1973, p. 13-15). Todo objeto é dotado de uma parte essencial resultante de sua concepção técnica, no sentido de J. P. Sartre. Mas, também de uma parte inessencial que se manifesta por atribuição externa posterior à sua existência, e que vem do domínio psicológico ou sociológico das necessidades e das outras práticas humanas. O sistema das necessidades - culturais e práticas - é a matéria que constitui o inessencial (o existencial, o que dá uma certa humanidade aos objetos) da ordem técnica e que desvia o objeto do seu objetivo.

Esta tensão entre o essencial e o inessencial dos objetos interessa-nos. Afinal aqui se parte da convicção de que o automóvel não é apenas um meio de transporte, pois teria uma dimensão simbólica (o inessencial, o existencial) que é tão definidora do seu significado geral, quanto sua concepção técnica à *priori*. Assim, temos a realidade original tecnológica no seu momento de concepção e fabricação, mas que tem, voltada sobre si, a realidade existencial do objeto que lhe acrescenta outros significados. Esses últimos não precisam ser necessariamente de domínio absoluto sobre o homem, como quer a crítica de M. Heidegger. Em se tratando dos objetos que constituem o espaço geográfico, esses somente poderão ser descritos de modo consistente se os considerarmos, no mesmo movimento, como resultantes da interferência contínua de um sistema de necessidades sobre um sistema de técnicas.

Se M. Heidegger identifica no sistema técnico o algoz do ser humano, a visão de J. Baudrillard busca a perturbação que a subjetividade, na forma de sistema de necessidades, instala no sistema técnico. O dinamismo estrutural da técnica coagula-se na subjetividade diferencial do sistema cultural, onde se instala a ideologia, por exemplo, que por sua vez repercute sobre a ordem técnica. A questão de saber como os objetos são vividos, a que necessidades, além das funcionais, atendem, deve ser buscada na cotidianidade vivida dos objetos.

Considerando a bipartição dos objetos, é possível construir uma operacionalidade analítica para essa reflexão. No cotidiano, o plano tecnológico dos objetos é uma abstração. Há inconsciência de sua realidade tecnológica. Assim, é importante caracterizar a estruturação tecnológica dos objetos, para “medir” a incidência do vivencial (inessencial) sobre eles. Porque, o que resulta disso é o que dirige, em boa medida, as transformações do espaço geográfico. Mas, não se pode ser ingênuo quanto à presença dessa perturbação do objetivo dos objetos. É provável que cada vez menos nas sociedades modernas a dimensão inessencial dos objetos esteja sendo deixada nos braços do acaso, como criação espontânea do sistema de necessidades. O próprio J. Baudrillard alertou, e isso parece muito claro na questão do automóvel, que o que caracteriza o objeto industrial por oposição ao artesanal é que nele o inessencial já não é mais deixado ao acaso da demanda e da execução individuais, mas é, hoje em dia, sistematizado pela produção, que por

intermédio dele (e da combinatória universal da moda) assegura sua própria finalidade integral.

Diante do exposto impõe-se a necessidade de explorar a subjetividade forjada no cotidiano. Henri Lefebvre se bateu para dar a esfera do cotidiano um lugar importante na análise da vida moderna. Queria ele tornar patentes as virtualidades do cotidiano, dimensão em relação à qual o que vem das necessidades humanas vividas se transforma em obra, em um bem para e pela atividade humana. Assim, identifica no cotidiano um potencial crítico e resistente que deverá ser considerado, sem imaginá-lo como uma dimensão pura. Do que é feito o cotidiano? No que se refere aos objetos técnicos pode-se afirmar que eles invadem o cotidiano e, a interação que se instala com eles traz fortes doses de alienação. A questão é medir o peso desta cotidianidade resistente e verificar em que medida uma verificação pelo viés do espaço pode ajudar a esclarecer o significado dos objetos e das técnicas na vida concreta das diversas realidades. Para tanto, há algo a ser considerado nessa discussão que é o significado da idéia de intencionalidade e sua interconexão com a ação.

Em seu trabalho *A Natureza do Espaço* Milton Santos estuda a ação e a intencionalidade. Conclui que a ação é um processo somente do humano, pois dotado de propósito, de finalidade (SANTOS, 1996, p. 64). Por sua vez, a intencionalidade “[...] seria uma espécie de corredor entre o sujeito e o objeto (SANTOS, 1996, p. 74). Do ator social, preferimos. Daí, como defende Milton Santos, a noção de intencionalidade ser importante para compreender como ações e objetos mal se distinguem na “[...] produção e reprodução desse híbrido, que é o espaço [...]” (SANTOS, 1996, p. 21). Mas se a ação é humana em razão de sua substância ser a intencionalidade, como essa substância serve para explicar a indistinção entre o humano e o não-humano, que não é dotado, obviamente, de intencionalidade? Notoriamente, os objetos são operadores, possuem atividade e devemos procurar saber se essa atividade está sob nosso controle ou não. Caso não esteja, nossa intencionalidade conta pouco, a não ser mais ou menos residualmente, como resistência. E daí a situação de indistinção entre o humano e o não-humano:

Objetos não agem, mas, sobretudo no período histórico atual, podem nascer predestinados a um certo tipo de ações, a cuja plena eficácia se tornam indispensáveis. São as ações que, em última análise,

definem os objetos, dando-lhes um sentido. Mas hoje, os objetos “valorizam” diferentemente as ações, em virtude de seu conteúdo técnico. Assim considerar as ações separadamente ou os objetos separadamente, não dá conta de sua realidade histórica (SANTOS, 1996, p. 70).

Esse conteúdo técnico que valoriza desigualmente as ações será tematizado em boa medida por Milton Santos, como uma ausência de controle sobre a operação dos sistemas complexos de objetos e técnicos, em especial nos países submetidos a uma certa ordem técnica, o que é uma característica forte de sua abordagem crítica sobre a presença dos objetos no mundo social. A esse estilo de crítica de Milton Santos, Jacques Lévy atribuiu a condição de um “heideggerianismo de esquerda” (LÉVY, 1999, p. 81). Nessa crítica ele mobiliza autores como B. Werlen que afirma que os objetos podem dirigir as ações, ou então M. Maffesoli que prenuncia que um dia os objetos não mais nos obedecerão (SANTOS, 1996, p. 173). Porém, seu argumento tem um componente geográfico essencial, o que valoriza o caráter heurístico da abordagem espacial:

[...] no passado, os objetos obedeciam a nós no lugar onde estávamos, e onde os criávamos. Hoje, no lugar onde estamos, os objetos não mais obedecem a nós, mas sugerem o papel a desempenhar, porque são instalados obedecendo a uma lógica que nos é estranha, uma nova fonte de alienação. Sua funcionalidade é extrema, mas seus fins últimos nos escapam. Essa intencionalidade é mercantil, mas não raro é, também simbólica. Aliás, para ser mercantil, freqüentemente, precisa ser simbólica antes (SANTOS, 1996, p. 173).

Difícil não admitir imediatamente essa lógica citada operando no caso do automóvel, ou melhor, do sistema automobilístico. Em especial, se não reduzirmos a idéia de funcionalidade a uma simples e ingênua função de ser objeto e meio de transporte. A funcionalidade, que inclui forte simbolismo, é bem mais que isso.

O argumento que sustenta a percepção que os objetos não nos obedecem mais, considera uma ordem técnica na qual se assenta uma ordem social planetária. Há uma ordem técnica (uma razão instrumental) que fabrica o espaço geográfico que suporta as ações racionalizadas, tal como expressa Milton Santos:

A materialidade do território é dada por objetos que têm uma gênese técnica, um conteúdo técnico e participam da condição da técnica, tanto na sua realização como na sua funcionalidade. Esses sistemas técnicos atuais são formados de objetos dotados de uma especialização extrema. Isso é, sobretudo, válido para os objetos que participam dos sistemas hegemônicos, aqueles que são criados para

responder às necessidades de realização das ações hegemônicas dentro de uma sociedade (1996, p. 176).

E quais as outras características do atual sistema técnico? Universalidade e auto-expansão a partir de centros hegemônicos, vida sistêmica, concretude (por exemplo, sua dimensão espacial), intencionalidade precisa. Adequação de sua estrutura, de sua função que torna possível sua exatidão e eficácia, o que também depende do arranjo espacial no qual o objeto se encerra. Entre os grandes decididores existem poucos atores sociais coletivos: governos, organizações internacionais que operam em escala mundial, empresas transnacionais, grandes grupos de mídia com suas agências de notícias, etc. O ator social individual, o homem comum, de algum modo, no que tange à presença em sua vida dos sistemas técnicos de objetos, estaria subjugado (SANTOS, 1996, p. 65).

Considerando o caso do automóvel ou admite-se que a intencionalidade precisa é muito mais ampla do que sua funcionalidade técnica para circulação pura e simples, como já afirmamos, ou então se conclui que sua localização no espaço geográfico não é adequada, o que compromete sua eficácia e remete-se o problema para outros sistemas técnicos (a cidade no seu conjunto) que se mostram inadequados para receber este objeto. Pode-se aqui formular a hipótese que o objeto automóvel está inflado pelo inessencial de Baudrillard, trabalhado sofisticadamente pelo modelo de consumo da sociedade moderna, mas também contando agora com uma retroação positiva que se exprime na adesão notória dos atores sociais. Afinal, convém aceitarmos que estamos numa “sociedade de consumo dirigido” como assinalou Henri Lefebvre, sem considerar, o paradoxo, que essa direção conta a anuência dos dirigidos? Assim a materialidade do território dada pelos objetos é mais complexa e densa do que poderia parecer a primeira vista, pois a intencionalidade contida neles ultrapassa uma racionalidade técnica/funcional. Ou esse técnico funcional vai muito além do senso comum. Voltando mais uma vez a Milton Santos:

O objeto técnico se insere num sistema mais amplo, o sistema de objetos. Um aeroporto, uma estação de estrada de ferro, um *shopping* são bons exemplos [...] cada objeto é, em si mesmo, um sistema, funcionando de forma sistêmica. Um grande supermercado ou um *shopping* seriam incapazes de existir se não fossem servido por vias rápidas, estacionamento adequados e acessíveis, sistemas de transportes públicos com horários regulares e conhecidos e se, no seu próprio interior, as atividades não estivessem subordinadas a uma coordenação. (SANTOS, 1996, p. 175)

O automóvel está inserido num sistema mais amplo. É crucial verificar se ele tem uma funcionalidade subordinada ou “comandante”. Há hierarquia nos sistema de objetos? Esses são questionamento importantes considerando que o automóvel depende mais da racionalidade do espaço, pois ele é móvel, enquanto a maioria dos objetos técnicos de uso individual se fixa. O automóvel é um objeto privado que é projetado sobre o espaço público. Como ele compõe o sistema de objetos e precisa de uma cadeia de equipamentos e objetos técnicos para funcionar, tem, em consequência, grande repercussão como elemento constituidor da cidade e da economia urbana. E inserir-se no sistema técnico significa transformar e compor o espaço geográfico. Será necessário também compreender se, quanto a esta projeção no público, há uma inanidade, transformada em ação convicta de convivência, compactuando com a crescente de degradação do espaço público. Ou, então, se haveria consciência da degradação em curso, resultando num conflito que colocaria a questão democrática na cidade.

Vale mais uma vez lembrar a crítica heideggeriana. O aumento da subjetividade teria resultado num mundo técnico sufocante que tornou supérflua a questão democrática. Não seria necessário, para dar um sentido à idéia democrática, supor não apenas o pluralismo, mas igualmente a possibilidade de os homens de algum modo serem os atores das escolhas a respeito de tudo, e no caso particular dos sistemas técnicos de objetos que eles querem ver operando nas relações sociais, e que deveriam efetuar em comum? Em suma: como pensar a democracia sem imputar ao homem este mínimo de vontade e de domínio?¹¹

Um outro modo (esse mais conhecido) de enunciar a problemática do papel dos sistemas técnicos de objetos no mundo social refere-se à questão da existência ou não da neutralidade das técnicas. Oposição um pouco simplória ajuda, em vista de sua popularidade e apelo, a introduzir discussões qualificadas a respeito do significado das técnicas. As técnicas, historicamente, antecederam as ciências. Uma de suas principais características é constituir-se em objetos. Pierre Lévy, outro autor que contribuiu no entendimento do papel operante dos objetos como partícipes do mundo social, considera que as novas tecnologias, de comunicação, por exemplo, podem ser meios de aprofundamento da democracia da participação cidadã e

¹¹ “Que em sua crítica Heidegger lhe recusa, porque vontade e domínio, em que sentido for, contêm já, em germe, o universo da técnica concebida como ‘vontade de vontade’”. (FERRY; RENAUT, 1989, p. 71-73)

suportes eficazes para revitalização do vínculo social (comunicação no caso)¹², afirma que os objetos técnicos são imaginados e fabricados

[...], mas é a própria utilização intensiva das ferramentas que constitui a humanidade como tal (juntamente com a língua e as instituições sociais complexas). O mesmo homem que fala [...] inventou e inventa as técnicas que chegam até nós [...] fundindo os metais, alimentando as máquinas a vapor, correndo nos cabos de alta tensão, fervilhando nas centrais nucleares, explodindo nas armas e nos equipamentos de destruição. Pela arquitetura que o abriga, o reúne e o inscreve na Terra; pela roda e pela navegação que lhe abriram os horizontes; pela escritura, pelo telefone, pelo cinema, o mundo humano é desde sempre técnico (P. LÉVY, 1999, s/n).

No mundo moderno a ciência, mudando o curso da história, vem antes da técnica e se funde a esta. Esse é um dos elementos essenciais da revolução tecnológica que virá. Ao mundo técnico se sobrepõe a tecnologia moderna e o espaço geográfico será um dos principais registros dessa ocorrência. A incorporação no espaço de sistemas tecnológicos entre outras conseqüências promoverá transformações no quadro interacional das sociedades. A generalização do automóvel é notadamente um dos elementos das incorporações tecnológicas no espaço, das cidades, em particular. E o que significa para as sociedades modernas uma vida permeada pelas tecnologias modernas? Voltando a enunciar um questionamento que entendemos superior a idéia da neutralidade ou não dos objetos e das técnicas. Essas tecnologias realizam a “natureza” do homem ou dominam-no? Essa última questão resume as duas posições dominantes no debate sobre o papel das tecnologias. Elas podem ser denominadas como prometeica e fáustica (MARTINS, 1996).

Ernest Bloch atribui a Francis Bacon papel importante no uso da figura de Prometeu enquanto mito nas discussões da técnica no mundo moderno nascente:

Bacon é o primeiro a falar de Prometeu como um rebelde técnico audacioso a ponto de imiscuir nos assuntos do mestre; ou melhor, de refazer a obra do mestre com mais competência e genialidade, atividade que alimenta seu orgulho. Os homens formados por Prometeu são superiores às criações de Zeus. Bacon, portanto, utiliza-se, para situar a técnica, da alegoria ou do arquétipo de Prometeu. ‘Prometeu’, escreve ele ‘é o espírito inventivo dos homens que funda o reino humano, que multiplica ao infinito a potência humana e a dirige contra os deuses’. Ninguém porá em dúvida a

¹² Para Pierre Lévy, o objeto não é um ente, separável das condições de emergência e de seus prolongamentos sociais; ele não determina nada sozinho, mas contribui para criar novas possibilidades na ordem da comunicação (DOSSE, 2003, p. 148).

força e a consciência evolucionária dessa frase. (BLOCH *apud* GAMA, 1986, p. 2)

Segundo Hermínio Martins esse espírito inventivo dos homens que funda o reino humano é o ser humano corporizado, estendendo seus braços e sua potência sobre a natureza, sobre as coisas de um modo geral e sobre os próprios homens. Essa é a interpretação prometeica das técnicas e por extensão da tecnologia. Para essa visão as técnicas projetam e reproduzem o próprio corpo humano. Os sentidos humanos da vista e do ouvido estariam, por exemplo, fornecendo os modelos para instrumentos acústicos e óticos. Numa certa época até cabos de telégrafos eram colocados em correspondência com o organismo humano. Seriam esses cabos comparados aos sistemas nervoso e sangüíneo do corpo humano. Assim constata-se a superioridade do humano orgânico sobre o mecânico; o primeiro como o modelo perfeito que o segundo imita sobre o comando humano (MARTINS, 1996, p.168-169).

Mas há quem considere que a postura prometeica não interpreta corretamente os eventos da tecnologia moderna. Identificam, mesmo, uma outra com conseqüências opostas à emancipação prometeica. Quando a biotecnologia melhora o orgânico a partir de uma outra lógica, não estaria invertendo o mito de Prometeu? Essa é uma situação de gnosticismo¹³ tecnológico que significa o casamento das realizações, projeções e aspirações tecnológicas com os sonhos caracteristicamente gnósticos de se transcender radicalmente a condição humana:

[...] ultrapassar os parâmetros básicos da condição humana – a sua finitude, contingência, mortalidade, corporalidade, animalidade, limitação existencial – aparece como móbil e até como uma das limitações da tecno-ciência contemporânea [...] (MARTINS, 1996, p. 172)

Essa visão vai além de querer melhorar e habilitar os seres humanos a triunfarem sobre forças hostis. Na biotecnologia reinam exemplarmente as pretensões do gnosticismo: a clonagem visando a criação de seres aperfeiçoados e distantes da natureza é a maior das comprovações desse novo percurso. O quanto da retórica sobre a supressão do espaço e do tempo não reflete as pretensões do gnosticismo? Estaria o ser humano arriscando-se numa fronteira perigosa ignorando seus próprios limites? E para isso não teria que pagar um preço muito elevado? Se for possível produzir um outro que é mais que a projeção da corporalidade humana,

¹³ Essa expressão – gnosticismo - quer dizer horror ao orgânico, repugnância pelo corpo, aversão pelo natural.

pode-se chegar a algo que seja rebelde, que pode vir a comandar o destino humano. Não faltam nas ficções situações do ser humano sob o domínio da técnica que ele criou. E estas ficções não se afastam daquilo que a crítica heideggeriana da modernidade anuncia. Essa é a visão fáustica da técnica dominadora que foge ao controle humano. O próprio Milton Santos ao referir-se à dominação de uma técnica exógena sobre os países pobres fala numa “totalidade do diabo”.

Tomando como referência a generalização do automóvel no mundo, e em particular nas cidades, não estaria esse objeto técnico exigindo, muito mais do que oferece, numa situação em que o diabo superou Prometeu? Não estaria cobrando uma conta muito mais elevada do que as sociedades podem pagar?

[...] o “espírito” capitalista concebeu a gloriosa idéia de vender não a mera utilização do transporte, mas o próprio meio de transporte [...] na figura de um automóvel [...] o que correspondia perfeitamente à mentalidade de indivíduos abstratos, isolados entre si. Da rede viária quem cuidava era o Estado, e as cidades se deformaram para comportar a frota de carros, o espaço público foi jugulado e destruído em nome da mobilidade privada. E nessa malha de ruas [...] governada apenas pelo tráfego individual, desenrola-se desde então a inconfessa terceira guerra mundial, que, mês após mês, ano após ano, exige hecatombe de vítimas [...] A mobilidade privada assumiu o caráter de um fim tautológico irracional e espelha assim [...] o fim tautológico de todo esse modo de produção (KURZ, 1999, s/n).

Inegavelmente a irracionalidade, a hecatombe de vítimas, o custo, a destruição dos espaços públicos são preços elevados demais e, talvez não compensem a alienação da alma ao diabo. Salta aos olhos o antagonismo dessa posição a respeito dos efeitos na sociabilidade provocados pelo automóvel e aquela defendida por Pierre Lévy em relação aos novos meios de comunicação. Nesse caso aqui, o automóvel parece produzir uma situação inversa: ele é um enfraquecedor dos vínculos sociais. Conforme Robert Kurz, do mesmo modo como o citado Peter Sloterdijk, no nascedouro o automóvel está associado ao individualismo moderno e à constituição de privilégios econômicos e sociais, que justifica uma mobilidade privada irracional que nem é mais meio para nada e sim o objetivo final. O preço é socialmente elevado e foge do controle racional, logo podendo promover algum tipo de dominação.¹⁴ Não se trata aqui de um mau uso da máquina. Essa não poderia mesmo ser benéfica para finalidades nobres, tais como prover uma maior interação social. Haveria de fato uma “tautologia irracional” que impregna o automóvel que

¹⁴ No caso aqui, o diabo é o capitalismo dominante.

torna as outras motivações em possuí-lo menores? A uma questão assim somos levados pela consideração do papel operador de integrantes do meio social que são os objetos de uma maneira geral. Neste momento, devemos expor a questão do espaço no meio social, para completarmos nosso entendimento da renovação da disciplina.

4. O espaço como componente social

Assumir um *a priori* teórico não significa uma rigidez imutável ao longo de um trabalho. Ao contrário, deve significar um reajuste constante que pode levar inclusive ao rompimento com uma ordem preestabelecida no projeto. Não é só uma questão de não se respeitar a cronologia das fases, como no cinema que filma o roteiro desordenadamente, mas que depois, na montagem restabelece ou cria a ordem. Numa pesquisa na área de humanidades não há passo adiante que não seja também em alguma medida um passo atrás. Cada avanço teórico significa em alguma medida uma reconstrução do objeto de estudo e novas formas de se ler o universo empírico. Por sua vez, o objeto reconstruído e as novas leituras do empírico acabam por gerar inflexões sobre a teoria. É essa relação que obriga a repensar e refazer constantemente o que já parecia razoavelmente resolvido.

Os pressupostos teóricos da Geografia adotados aqui, cujo enunciado espaço como componente espacial sintetiza, passaram por esse processo de reajustes constantes e se desenvolveram numa atmosfera que possui algumas peculiaridades, visto que o vigor das discussões teóricas em Geografia é recente, pois antes “[...] ser rotulado de geógrafo era uma maldição intelectual, uma associação aviltante com uma disciplina acadêmica tão distanciada das grandes matrizes da teoria social e da filosofia modernas, que se afigurava fora do âmbito da importância crítica” (SOJA, 1993, p. 28). Há mesmo afirmações que sugerem que na década de 1970 a Geografia estava paralisada diante da renovação teórica que atingia as ciências humanas por época da voga estruturalista na França. No entanto, o estruturalismo em suas elaborações trazia algo que devia interessar muito aos geógrafos. O estruturalismo privilegiou as noções de relações em termos de espaço, e ofuscou a abordagem histórica. Seu ângulo privilegiado foi o sincrônico, quer dizer a articulação no presente das diversas realidades que se distribuem no espaço.

Apesar disso, no âmbito da Geografia francesa, por exemplo, ignorou-se essas discussões:

[...] a Geografia está então mergulhada num longo sono, surda para uma interrogação que a deveria ter acordado do seu torpor, e muda em tempos particularmente loquazes. Essa longa ausência tem alguns fundamentos. Em primeiro lugar, a disciplina geográfica continua a se definir, nesses anos [19]60, como uma ciência das relações entre a natureza e a cultura, entre os elementos da geomorfologia, da climatologia etc, e aqueles que decorrem da valorização humana das condições naturais. A esse respeito, a ambição estruturalista de fundar as ciências do homem exclusivamente sobre a cultura, modelada pelas regras da linguagem, é percebida como algo deveras estranho à preocupação do geógrafo que, pelo contrário, baseia a unidade da sua disciplina na correlação entre os dois níveis da natureza e da cultura: os geógrafos viveram isso, portanto, como algo que não lhes diz respeito (DOSSE, 1994, p. 347).

O isolamento da Geografia em relação ao turbilhão teórico que revirava as ciências humanas tinha outra face: a “permanência vidaliana” do desprezo olímpico pelas turbulências geradas pela modernização em prol dos fenômenos duráveis e da noção de paisagem fora do político. Ao contrário, a modernização significava aceleração expressa, em especial no processo de urbanização e na conseqüente transformação radical do espaço geográfico. Uma Geografia da crise: “[...] aquela que traduz as degradações da biosfera, a degradação das potencialidades de produção de víveres, a explosão demográfica, o congestionamento urbano, a acentuação das desigualdades, a confrontação das potências” (DOSSE, 1994, p. 354).

A abordagem (o que era inevitável), embora tardia, dessa “Geografia da crise” imprimiu um vigor teórico inédito à Geografia, cujo produto mais evidente é a crescente centralidade do espaço geográfico como objeto de estudo da disciplina e o surgimento de um certo prestígio novo da abordagem espacial no conjunto das ciências sociais. Prestígio esse, antes, absolutamente marginal como explicitou Edward Soja:

Enquanto se dava essa involução (na Geografia deixava-se a teoria para os outros) as correntes principais do marxismo ocidental e da ciência social crítica perderam o contato com a imaginação geográfica. Houve alguns pequenos bolsões de análise e teorização geográficas instigantes que sobreviveram durante essa passividade espacial de meados do século: na ecologia urbana evolutiva da Escola de Chicago [...], por exemplo. (SOJA, 1993, p. 50)

A despeito de alguns ganhos teóricos tudo é muito recente e pode-se afirmar que se a renovação prosperou, o mesmo não se deu com a repercussão. As novas possibilidades teóricas irrigaram precariamente as práticas dos próprios geógrafos que ainda resistem muito em admitir o espaço geográfico como um dos dados explicativos da sociedade e, por consequência as próprias ciências da sociedade no seu conjunto, ainda no fundamental, mantêm-se órfãs de estudos que partam da espacialidade. Essa visão do espaço como uma dimensão da sociedade está, provavelmente, entre as principais elaborações teóricas do quadro renovado da Geografia e é a que representa a mudança mais radical na história da disciplina. Isso explica em parte a forte resistência que ela atrai. Outra fonte de resistência é talvez a falta de explicitude do que significa admitir o espaço geográfico como componente social. Assume-se aqui uma argumentação a respeito da interioridade social do espaço geográfico que será desenvolvida na sequência.

A despeito da dificuldade em se produzir uma discussão sobre espaço, ela é urgente. A questão do espaço é uma daquelas que sofre um daqueles lapsos imperceptíveis que paralisam o pensamento, que é o fenômeno da consagração do senso comum. O espaço faz companhia a outros conceitos a respeito dos quais parece haver total domínio, tais como o tempo, cidade, urbano, urbanidade, determinismo, espaço público etc. Estão todos submetidos a um impasse célebre notado por Santo Agostinho sobre a propósito do tempo: “O que é o tempo? Se não me perguntam, eu sei. Se me perguntam, desconheço”. Assim, parece inútil discutir o espaço na medida em que todos saberiam o que ele é, haveria um consenso óbvio, tudo acontece no espaço, é claro que ele é importante, ele registra todas as desigualdades sociais etc. Se não faz diferença delimitar e discutir algo tão óbvio, o que é necessário fazer está em outro patamar. Mas, trata-se de um grave engano, já que a distância para uma discussão de qualidade que mostre o potencial analítico do mundo social a partir do espaço ainda é manifesta. Ao contrário, nesse tema resistem confusões surpreendentes, muito mal explicitadas, embora apareçam na produção científica da Geografia. É preciso burilar a base teórica para que nitidamente as análises se dêem pelo enfoque espacial e não se percam no mar revolto da indefinição do objeto, que leva a aceitar análises aespaciais cujo centro em geral é a visão sociológica ou econômica, quando não filosófica. Não se trata da busca de uma visão isolada e sim da procura da peculiaridade da Geografia, produto

de uma tentativa de ver o espaço e sua importância no todo social, segundo termos que busquem ampliar o campo comunicativo das discussões no interior da Geografia.

Marcelo Escolar reuniu num trabalho de sua autoria alguns artigos, todos percorridos por uma preocupação comum: a legitimidade científica do discurso geográfico¹⁵. O autor argumenta que os praticantes da Geografia devem buscar construir essa legitimidade, e que há possibilidades para isso, contudo, e aqui se encontra o que especialmente queremos destacar, mal se tem na atualidade como localizar um discurso e um campo científico próprio:

[...] sustento que a suposição de um campo teórico próprio, com desenvolvimento temático coerente, diversas posições em discussão, corpos metodológicos explícitos, conceitos e categorias definidas, discutidos e internalizados pela comunidade, e padrões de interpretação textualmente expostos, está longe de assemelhar-se à realidade disciplinar que nos rodeia. Isso não impede que certos níveis tenham mais desenvolvimento teórico que outros (ESCOLAR, 1996, p. 10).

Quaisquer análises de conjunto sobre as práticas geográficas comprovariam a afirmação de Escolar, uma vez que há várias elaborações absolutamente estranhas e incomunicáveis a outras. Porém, antes que essa constatação seja banalizada como algo que igualmente ocorre em outras áreas do saber, deve ser assinalado que não é assim no campo de todas as ciências sociais, por exemplo. As várias ciências sociais têm conhecimento superior acumulado em bases teóricas mais consolidadas e não há como entrar em desacordo com essa realidade (ESCOLAR, 1996, p. 10). Quer dizer: a radical diversidade de elaborações no interior da Geografia é uma expressão da fragilidade desse campo - que mal se delineia como campo - o que é uma interpretação que nos parece bem realista e que joga por terra o excesso interpretativo de quem quer ver nessa diversidade uma riqueza específica da Geografia.

Esse quadro disciplinar da Geografia cria uma obrigação suplementar a todo novo trabalho. O imperativo de situar-se teoricamente, o que nem sempre é necessário em outras áreas do conhecimento, nas quais as práticas são prontamente reconhecidas. E, especialmente, cuidar para que o instrumental

¹⁵ Crítica do Discurso Geográfico Eis o título de alguns artigos: "Problemas de legitimação científica na produção geográfica da realidade social"; "Um discurso 'legítimo' sobre o território: Geografia e Ciências Sociais"; "Territórios ausentes: os limites da legitimidade geográfica".

utilizado não caia na vala comum que transforma conceitos em metáforas de baixo rendimento teórico. Recorrendo outra vez a Marcelo Escolar, vamos comentar um exemplo muito interessante que ele nos apresenta. Ao ser convidado para tratar dos “novos processos de produção do espaço na América Latina” ele se põe a refletir sobre como discursar a respeito do título nos seguintes termos: se não há consenso algum sobre o que é espaço, como se pode discutir se ele pode ou não ser produzido. Prosseguir no discurso sem trabalhar esses conceitos e verificar se são plausíveis na construção de um discurso geográfico é acomodar-se com pseudoconceitos que não servirão em hipótese alguma para conformar um campo teórico-conceitual com autonomia própria (ESCOLAR, 1996, p. 11).

Paralelamente às conclusões de Marcelo Escolar vale mencionar o livro do geógrafo Jacques Lévy cujo título é *O espaço legítimo* (subtítulo: sobre a dimensão geográfica da função política). Trata-se de um trabalho no qual estão reunidos artigos que, de modo *sui generis*, são sempre apoiados e precedidos por um conjunto de enunciados teóricos meticulosamente classificados e numerados - funcionando como uma espécie de “bula” - que orientam e garantem que as posições do autor sejam bem situadas e compreendidas no quadro disciplinar da Geografia¹⁶. Trata-se de um claro exemplo da premência de um esforço comunicativo suplementar para as que as posições não se banalizem e nem se confundam nesse campo de conhecimento. Logo, tanto a posição de M. Escolar quanto à de J. Lévy convergem quanto à necessidade de esclarecer de antemão os discursos em Geografia. Não se pode produzir trabalhos desconsiderando as dificuldades peculiares da disciplina. Seja qual for o tema, seu desenvolvimento tem que ser suportado por uma explicitação além do comum das chamadas bases teóricas, que indique a que “Geografia” a elaboração está vinculada, o que se espera demonstrar, qual a contribuição para o discurso da Geografia com o tratamento dado e outras preocupações do gênero.

Retornando ao tema do espaço geográfico como componente social: trata-se de um enunciado que procura superar a expressão espaço social que está sujeita entendimentos vários e contraditórios. Por exemplo: afirmar que o espaço é produzido pela sociedade não garante que se compreenda o espaço como parte da

¹⁶ Em seu trabalho posterior, *Le tournant géographique*, o autor encerra o texto com um glossário extenso visando um acréscimo de comunicação e que não haja mal entendidos quanto aos conceitos empregados.

sociedade. Pode ser que se esteja entendendo assim ou, então, ao contrário, como uma externalidade. Há quem entenda que o espaço geográfico, embora possa ser preenchido ou configurado a partir da intervenção humana, ele é preexistente (ou independente) à sociedade, ele é “o outro da sociedade”¹⁷, o que realmente é um dissenso significativo em relação ao novo entendimento que avança sobre o papel operador dos objetos no interior das sociedades. Concepções tão radicalmente distintas costumam estar sob as asas da mesma expressão: espaço social. Mesmo a expressão espaço geográfico como componente social retém algumas possibilidades contraditórias de interpretação. O fato de dizer que o espaço é um componente da sociedade não garante que ele seja social. Ele poderia ser um componente não social da sociedade. Quer dizer: um espaço preexistente, autônomo e anterior à sociedade que incide sobre ela, que a compõe, moldando-a. Nesse caso estamos diante de um determinismo¹⁸. Ou dito de outra maneira: um espaço como uma força (uma espécie de sujeito) não social que atua sobre a sociedade. Se existe essa possibilidade lógica de entendimento da expressão e se se quer evitá-la, melhor então seria dizer que o espaço geográfico é um componente social produzido pela sociedade. Ora, um espaço produzido pela sociedade não pode ser anterior a ela. Logo, esse espaço é construído pela sociedade para seu funcionamento e, desde já, pelo menos nesse sentido, faz parte da sociedade. Aqui, já deixamos claro, se adota esse último entendimento: “O espaço está dentro da sociedade e a expressão ‘relação espaço/sociedade’ deve ser concebida como uma relação de uma parte com o todo, do mesmo modo que a ‘política/sociedade’ ou ‘indivíduo/sociedade’” (LÉVY, 1994, p. 47). A argumentação para sustentar essa posição teórica não é tão simples, mesmo porque suas implicações têm sido freqüentemente contestadas nos debates internos da Geografia, o que, nesse caso, de modo saudável exige o maior rigor possível para fundamentá-la.

O núcleo básico da contestação encontra-se na denúncia de uma certa autonomia e densidade epistemológica e ontológica que estaria sendo atribuída

¹⁷ Expressão empregada pelo geógrafo Antonio Carlos Robert de Moraes em debate no Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo no ano 2000, quando se referia à definição de espaço de Milton Santos (nessa intervenção Antonio Carlos dizia entender que o espaço podia ser um sistema de objetos, mas jamais um sistema de ações, porque esse é a sociedade o outro do espaço).

¹⁸ Só é determinismo o elemento externo a um fenômeno capaz de moldá-lo, como, por exemplo, a natureza traçando o destino dos seres humanos. Essa forma é facilmente detectável. Ou então quando se supervaloriza de maneira exagerada, ou desmedida, uma variável interna a um fenômeno. Essa ocorrência se disfarça mais facilmente no interior das explicações de processos.

inadequadamente ao espaço geográfico, tal a posição de Jacques Lévy, por exemplo, que vê no espaço uma legitimidade cognitiva no entendimento das sociedades do mesmo nível (com o mesmo *status*) que a economia e a política, por exemplo. Nada poderia soar mais estranho e ser tão mal avaliado numa tradição intelectual como a do mundo ocidental que não deu destaque, e tampouco prestígio, ao espaço geográfico no concerto dos objetos de estudo científicos explicativos das sociedades. O estranhamento vem dos próprios geógrafos habituados a missões mais modestas, como a descrição e o entendimento do espaço nele mesmo, portanto, como algo exterior as sociedades, mesmo que “ocupadas” por essas. Mas, há outros estranhamentos que não são derivações consuetudinárias. Ao contrário, são bem fundados em concepções de espaço cujo perfil ontológico obriga a conclusão que o espaço geográfico só teria poder modificador e explicativo sobre a sociedade como um determinismo, como algo externo. Quer dizer: está-se subordinando as explicações e o funcionamento das sociedades a sujeitos preexistentes e fora do controle humano o que seria uma heresia no campo das ciências sociais. De fato, algo assim aconteceu no interior da própria Geografia e que marcou de forma depreciativa a disciplina. É assim que interpreta essa questão E. Soja:

Parte da história da submersão do espaço na teoria social do início do século XX se relaciona, provavelmente, com a rejeição teórica explícita da causalidade ambiental e de todas explicações físicas ou externas dos processos sociais e da formação da consciência humana [...] enraizado na mesma problemática da construção da história, a teoria social crítica tendeu a projetar a geografia humana no pano de fundo físico da sociedade, assim permitindo que seu poderoso efeito de estruturação fosse jogado fora (SOJA, 1993, p. 46).

Esse efeito estruturador do espaço, logicamente, faz sentido a partir do entendimento do espaço como componente social produzido pela sociedade. Contudo, a tradição depreciada da Geografia terminou resultando num pavor do determinismo que, por vezes significa proibição de se pensar sobre o papel do espaço no meio social, como se com isso estivéssemos incorrendo na causalidade ambiental de antes. Não custa lembrar uma obviedade oculta, de que o simples fato de admitir a importância do espaço no todo social, não nos faz, por isso, deterministas. Isso, talvez, ajude a minorar os temores dos geógrafos:

Os eventos, as ações, não se geografizam indiferentemente. Há, em cada momento, uma relação entre valor da ação e o valor do lugar

onde ela se realiza: sem isso, todos os lugares teriam o mesmo valor de uso e o mesmo valor de troca, valores que não seriam afetados pelo movimento da história. Há uma diferença entre dizer que o espaço não é uma causa e negar que ele é um fator, um dado. Admitir a “existência” do espaço não é ser “geodeterminista” (SANTOS, 1996, p. 70).

Talvez nesse caso do pavor do determinismo, haja um trauma a ser trabalhado para superar uma querela labiríntica daquelas que só um novo esforço de comunicação poderia solucionar. Eis uma tentativa a partir da opinião de um historiador célebre sobre o processo de globalização:

Não acho que seja possível identificar a globalização apenas com a criação da economia global [...] Precisamos olhar para além da economia. Antes de tudo, a globalização depende da eliminação de obstáculos técnicos, não de obstáculos econômicos. Ela resulta da abolição da distância e do tempo. Por exemplo, teria sido impossível considerar o mundo como uma unidade antes de ele ter sido circunavegado no início do século XVI. Do mesmo modo, creio que os revolucionários avanços tecnológicos nos transportes e nas comunicações, desde o final da Segunda Guerra Mundial, foram responsáveis pelas condições para que a economia alcançasse os níveis atuais de globalização. (HOBBSAWM, 2000, p. 71)

Estaria tão célebre intelectual sendo um reles determinista ao dizer que a globalização depende “antes de tudo” a intervenções tecnológicas no espaço geográfico que aboliram as distâncias? Ele está dizendo que conteúdos novos no espaço que permitem novas relações são elementos centrais, e que precedem a economia, na ocorrência e na explicação da globalização? Estaria o historiador marxista de obras magistrais sobre a constituição do mundo moderno substituindo o foco da luta de classes por um determinismo espacial e tecnológico? Ou esses obstáculos técnicos a que ele se refere não constituíam o espaço? Certamente ele não estaria preocupado com essas possíveis contestações ao seu pensamento, já que parece óbvio que essa transformação espacial que possibilita a globalização é humana. Desse modo, é o homem que está fabricando um novo espaço geográfico que inflexiona sobre o todo social, e não alguma entidade preexistente ou alienígena.

O uso dessa opinião de E. Hobsbawm como uma defesa da importância do espaço como componente social e a recusa em entender essa posição como determinista só é compatível com uma visão que vê o espaço geográfico como algo posterior ao ser humano, o que atrita com algumas concepções de espaço que não permitem esse entendimento. Daí a necessidade de aprofundar-se um pouco mais

na discussão sobre o espaço. Retomando Marcelo Escolar e sua preocupação com a legitimidade científica do discurso geográfico, numa passagem sobre a ontologia do espaço: é possível falar-se em produção de espaço? Responde questionando:

[...] na realidade, a idéia de ‘produzir espaço’ parece-me extremamente confusa, já que, se se adota um critério ontológico em sua definição, não estamos, por outro lado, excluindo a necessidade constitutiva dos esquemas de ação espaciais para poder consentir com eles? (ESCOLAR, 1996, p. 16).

Como pode essa precedência ontológica dada à produção do espaço que lhe dá uma autonomia ser compatibilizada com a sociedade (com as ações e seus atores), que viria depois? Eis a dúvida levantada pelo autor. Com base na constatação de que as caracterizações ontológicas não são objetivas (não existem independentemente do sujeito consciente que a elabora), afirma que não se pode considerar o espaço como existente e sim uma espacialidade que é constitutiva da matéria que, por sua vez é base da realidade concreta:

[...] a espacialidade é constitutiva da matéria e não o espaço; portanto, se o objeto da produção intelectual é o conhecimento, nunca poderia uma condição geral de sua determinação objetiva (a espacialidade) ser um meio de produção ou seu resultado. ‘Produzir espaço’, conseqüentemente, é impossível. Produzir configurações materiais espacializadas subjetiva ou objetivamente é possível (ESCOLAR, 1996, p. 17).

A despeito de um certo estilo enigmático do autor parece que essa espacialidade¹⁹ que precede e é constitutiva da matéria, e por decorrência “uma condição geral da determinação do conhecimento” é o espaço kantiano/newtoniano. A produção da Geografia clássica se apoiava, é bem verdade, não muito conscientemente, numa concepção de espaço absoluto. O espaço entendido como continente de todos os objetos materiais, cuja tese é a existência do espaço vazio e de sua infinidade. Ele é infinito e incorpóreo. A assertiva de I. Newton não deixa dúvida desse entendimento:

O espaço absoluto, na sua natureza própria, sem relação a algo de externo, fica sempre semelhante e imóvel; e o Tempo, absoluto, verdadeiro e matemático, decorre, por si e pela própria natureza, igualmente sem relação a algo externo (NEWTON *apud* GAMOW, 1980, p. 23).

¹⁹ Afinal e a rigor qual o sentido do uso dos termos espaço e espacialidade como substantivos autônomos. Não seria a espacialidade, o conjunto das características da dimensão espacial de uma realidade, ou se pensarmos numa realidade social, o conjunto de ações espaciais realizadas pelos operadores (atores e objetos) de uma sociedade? Portanto, posterior ao espaço. Edward Soja usa as expressões espaço e espacialidade muitas vezes como sinônimo, de maneira bastante inteligível, o que ao nosso ver demonstra o exagero em se insistir numa distância grande entre os termos (SOJA, 1993, p. 26).

O uso dessa idéia em Geografia conduz a interpretações que consideram os elementos da natureza e os objetos humanos como coisas que ocupam o espaço, que estão no espaço. É difícil do ponto de vista dessa lógica falar em espaço produzido, um espaço humano e econômico, pois como palco ele sempre é externo à sociedade. Realmente se se atribui a esse espaço preexistente às coisas um critério ontológico, essa condição será do espaço e jamais da sociedade e não se pode falar em espaço social, a não ser como configuração material espacializada no espaço preexistente, o que não é muito diferente do que enunciar a célebre expressão ocupação do espaço. O que se pode depreender de Marcelo Escolar é que não se pode produzir o espaço, e sim apenas “produzir uma ocupação do espaço”. Entretanto, isso não encerra a discussão, pois a visão de espaço absoluto está longe de ser a única a pautar as discussões em torno da categoria espaço, e é surpreendente a ausência de referência no texto de M. Escolar a isso. Não se pode desconhecer as adesões explícitas a outras concepções de espaço, antagônicas a idéia de espaço absoluto, como as de David Harvey, Milton Santos, Jacques Lévy, por exemplo, para ficar no campo da Geografia, mas, se quisermos sair, vamos encontrar Henri Lefebvre, Gaston Bachelard, Martin Heidegger etc. Principalmente, porque outra elaboração tem potencial para resolver a questão do papel do espaço na vida social. Trata-se da concepção de espaço relativo que se origina em G. Leibniz. Leibniz defendia uma concepção contrária a I. Newton e seus seguidores e com ele, essa concepção também ganhou formulação clássica:

Considero o espaço como algo puramente relativo, do mesmo modo que o tempo, ou seja, como uma ordem de coexistências, assim como o tempo é uma ordem de sucessões. Isso porque o Espaço caracteriza, em termos de possibilidade, uma ordem de coisas que existe ao mesmo tempo, porquanto existe juntamente, sem entrar em seus modos de existir (LEIBNIZ *apud* ABBAGNANO, 1998, p. 349).²⁰

Essa concepção de espaço relativo ingressa na Geografia em seu processo de renovação, tal como enuncia David Harvey: “O espaço deve ser entendido maneira de Leibniz, o espaço como estando contido em objetos, no sentido de que um objeto existe somente na medida em que contém e representa dentro de si próprio as relações com outros objetos” (HARVEY, 1980, p. 6).

As idéias de espaço produzido e espaço humano são possíveis a partir da concepção de espaço relativo. Principal decorrência dessa elaboração: o espaço

²⁰ Trecho extraído da *IIIª letter à Clarke*.

construído pelas sociedades humanas é espaço geográfico, logo, espaço social. Ele é parte concreta de uma sociedade ou, dito de outra forma, a dimensão espacial da sociedade. Desse modo, o espaço geográfico não é externo à sociedade, não é palco e sim elemento componente da sociedade, assim como as pessoas, a cultura, a economia, a história, a política, a estrutura jurídica e outros. Entender o espaço geográfico como um dos elementos constitutivos das sociedades abre uma via de entendimento da realidade extremamente rica, além de indispensável. Estudar a realidade social contemporânea sem o ponto de vista espacial é tratar as sociedades como se elas fossem “invertebradas”.

Se a visão kantiana de espaço absoluto interdita logicamente a idéia de produção de espaço, ao contrário, a leibniziana possibilita e vale aqui se aprofundar um pouco nessa discussão partindo de um comentário inicial, aparentemente paralelo, mas que irá se conectar positivamente com a argumentação: optar pela concepção de espaço absoluto kantiano ou pela visão de espaço relativo de Leibniz não é algo que se resolverá buscando-se uma verdade decisiva. Aqui se ingressa também no campo de Filosofia e, essa apesar de suas conexões necessárias com as ciências não se dissolve no interior delas. Embora tenha sido freqüente na história da Filosofia a pretensão de grandes pensadores²¹ em demonstrar “cientificamente” e de modo indiscutível seus sistemas, a prática da Filosofia se distingue da científica:

A Filosofia não é uma ciência, nem pode ser. Pretender o contrário é fadá-la infalivelmente ao fracasso [...] também à ilusão ou à má-fé [...] o que é filosofar? É pensar sem provas, é pensar mais longe do que se sabe, mas submetendo-se – o mais que podemos, o melhor que podemos – às restrições da razão, da experiência e do saber. (COMTE-SPONVILLE, 1999, p. 494)²²

Se o espaço absoluto kantiano e espaço relativo leibniziano encontram-se no plano da Filosofia eles não refutam definitivamente um ao outro. Os sistemas filosóficos não são refutáveis, como as elaborações científicas podem ser. Essas duas elaborações coexistem no pensamento contemporâneo. Aderir a uma ou a outra não é questão de verdade provada, pois na Filosofia “[...] não há prova, não há demonstração, não há certeza; mas há argumentos, mas há efeitos, mas há móveis” (COMTE-SPONVILLE, 1999, p. 498). Apoiar-se na concepção de espaço absoluto

²¹ E. Husserl é um caso célebre.

²² Texto de André COMTE-SPONVILLE, em obra conjunta com Luc Ferry, de título significativo: “Entre ciências e culturas: para que serve a Filosofia contemporânea”.

ou de espaço relativo para construir-se o conceito de espaço geográfico é, a princípio, igualmente válido. O que vai demonstrar maior rendimento no interior da Geografia será checado no campo da ciência e não no plano filosófico. Que as elaborações que se sustentam na concepção de espaço relativo de espaço geográfico sejam julgadas por sua eficácia na produção do conhecimento geográfico e não invalidadas porque a “ontologia do espaço” lhes desautoriza.²³ Se Kant e Newton interditam, Leibniz e Einstein liberam e, vale a insistência, é no interior da Geografia e das ciências da sociedade tendo em vista às condições do espaço contemporâneo, que a questão deve ser trabalhada e refletida.

É sempre um desafio demonstrar o valor heurístico das elaborações teóricas na pesquisa científica. Um dos riscos principais diz respeito à postura deformada que obriga a realidade a se enquadrar nos esquemas teóricos. Daí ser forçoso o cuidado para não se supervalorizar uma elaboração teórica que se harmoniza no plano filosófico e, na sua defesa, tornar-se resistente e insensível à realidade porque essa se nega em coadunar-se com o pensamento teórico adotado.

Levando em conta a necessidade de se optar, em casos concretos, entre as visões de espaço relativo e espaço absoluto apresentaremos um exemplo no qual o espaço geográfico é um personagem importante. O exemplo trata da relação entre as transformações de algumas grandes cidades americanas e a crise da cultura pública norte-americana discutida por Russel Jacoby (1990).

Para Russel Jacoby a cultura pública decaiu e perdeu pujança quando da transferência dos intelectuais autônomos para as universidades: “Com poucas restrições, no fim da década de [19]50, os intelectuais americanos escaparam das cidades para os *campi*, dos cafés para as cafeterias” (1990, p.27). Ele assinala que até esse período “[...] ser intelectual significava, antes de mais, mudar para Nova York ou Chicago, e escrever livros e artigos” (1990, p. 29).

Os intelectuais clássicos americanos tinham grande audiência, uma vez que se dirigiam ao grande público com muita facilidade, embora o fizessem sem concessões quanto à profundidade das idéias que defendiam. Eram, em geral,

²³ “A matemática é verdadeira: essa proposição não é suscetível de uma demonstração matemática. A física é verdadeira: essa proposição não é suscetível de uma verificação experimental. As ciências são verdadeiras (ou inclusive: as ciências são verdadeiras pelo menos em parte): essa proposição não é científica. Tomar partido sobre a verdade das ciências não é fazer ciência: é fazer Filosofia, e todas as Filosofias são duvidosas”. (COMTE-SPONVILLE, 1999, p. 499).

grandes polemistas, críticos e independentes. Não se submetiam a modismos e nem a ninguém. A essa cultura pública R. Jacoby denominou inteligência urbana em razão de sua riqueza estar intimamente relacionada ao tipo de vida que só as cidades propiciam. Quer dizer, o autor enxerga um vínculo indiscutível (uma “dialética sócio-espacial”) entre a organização do espaço geográfico e o tipo de desenrolar da vida cultural. Em suas palavras: “A vida cultural compõem-se das atividades de intelectuais que não se limitam simplesmente a escrever ou pensar ou pintar, mas que vivem e trabalham em ambientes específicos” (JACOBY, 1990, p. 34). Estaria o autor sendo determinista, ou para ele o modo de organizar o espaço é também uma forma de organização da vida social e logo, o espaço seria um componente da sociedade?

R. Jacoby afirma que a intelectualidade vai perder qualidade nos “ambientes estéreis” dos *campi* universitários²⁴, enquanto que a inteligência crítica era fertilizada nos ambientes urbanos diversificados, em especial nos recantos boêmios. As boemias vivem nas cidades e não é o tamanho destas e sua riqueza econômica que as fazem criativa automaticamente. Na verdade, dependem de uma certa atmosfera dada pela estrutura urbana: “[...] meios urbanos precários, com ruas movimentadas, restaurantes baratos, aluguéis razoáveis e arredores decentes, alimentam a boemia”.(JACOBY, 1990, p. 40). Essa conjunção geográfica (urbana) com diversidade e densidade pode ser prejudicada por decadência ou valorização econômica - que tendem a levar as localidades à homogeneidade - ou então, por projetos padronizadores de renovação urbana, equipamentos viários expressos, suburbanização etc. A decadência dos bairros de grande vitalidade urbana leva os praticantes de atividades intelectuais a se dispersar esgarçando a rede de contatos: “A diferença é crucial: uma centena de artistas, poetas e escritores com famílias e amigos em dez quarteirões da cidade significa uma coisa; espalhados por dez estados ou dez cidades universitárias, trata-se de algo muito diferente” (JACOBY, 1990, p. 33). Admitido a pertinência da interpretação pode-se afirmar que uma dada organização do espaço implica numa tessitura relacional própria e que os resultados sociais dessa disposição são diversos e, de algum modo, função do espaço, urbano no caso. Espaço como sujeito? Poderia-se afirmar que o espaço, nesse exemplo, é apenas uma derivação de forças econômicas mais determinantes (“de maior teor

²⁴ Situação em que o trabalho intelectual muda de público orientando-se para os pares e para a carreira, conforme Russel Jacoby procura sustentar.

ontológico”)? Não seria igualmente justo enunciar que o econômico possui uma dimensão de derivado de outras variáveis, como assinala Eric Hobsbawm sobre a globalização? Por outro lado, não parece que afirmar a importância da estruturação do espaço urbano na cultura urbana resulte em identificar a dimensão espacial como uma variável independente. Aliás, esse tipo de objeção (espaço como sujeito) raramente é imputado a outras dimensões da vida social como a economia, por exemplo. Essa objeção acaba por recusar a admissão do espaço como uma dimensão do social.

O fato é que Russel Jacoby sem ser estudioso da questão urbana, se entrega a uma análise da mudança do perfil intelectual americano e identifica uma decadência subordinada à dispersão geográfica dos intelectuais dos centros de vitalidade urbana pelos *campi* universitários suburbanos. Dessa forma, esses intelectuais ficaram alijados de contextos sociais (que são geográficos) ou geográficos (que são sociais) relacionais mais fecundos: “O declínio da boemia pode ter como consequência não apenas o declínio dos intelectuais urbanos e de sua audiência, mas também o declínio da inteligência urbana” (JACOBY, 1990, p. 43). E para finalizar o exemplo e torná-lo mais apropriado, vale a pena atentar para uma das explicações de R. Jacoby sobre as razões da decadência dos centros urbanos e, por conseguinte da inteligência urbana: para ele o desaparecimento da boemia é consequência da expansão dos subúrbios,

[...] a boemia e o subúrbio não estão relacionados por causa e efeito; antes, eles expressam aspectos diferentes da mesma constelação, a da cidade sob o domínio do automóvel. Nos anos [19]50, as cidades se tornaram indesejáveis ou inabitáveis, e as novas vias expressas permitiram à população que possuía automóveis delas escapar desvitalizando assim os bairros centrais e suas vizinhanças (1990, p. 52).

América Urbana - do centro urbano para nenhuma cidade²⁵ de David R. Goldfield e Blaine A. Brownell é um livro de expressivo que representa muito bem o que significou a suburbanização. A população dirigiu-se para “cidade alguma”, e foi de automóvel. Na realidade, com a decadência dos centros urbanos “[...] a Geografia – cultural e física – oferece poucos refúgios para os intelectuais que buscam alternativas para os *campi* urbanos ou suburbanos” (JACOBY, 1990, p. 34). Poderia se apor de modo depreciativo, nesse caso, que agora Jacoby arrumou mais um

²⁵ *From Downtown to No Town*

outro “sujeito não social” para explicar um fenômeno do espírito e da cultura, tal como o declínio intelectual dos EUA: o automóvel. Assim cidade, subúrbio, espaço geográfico e automóvel como elementos moldadores da cultura corresponderiam a formas vulgares de determinismo, porque, como externalidades, estariam agindo sobre a sociedade.

A consequência de posições desse naipe, que negam ao espaço geográfico a condição de dimensão social, é relegar os estudos do papel da cidade, do automóvel, enfim do espaço geográfico apenas para um universo técnico reduzindo o potencial explicativo da dimensão espacial sobre a sociedade a uma mera funcionalidade da vida biológica/social, ou então, com mais sofisticação, à moda de um certo tipo de marxismo que tinha (talvez ainda tenha) muita audiência, para o qual “[...] a análise espacial deve estar vinculada diretamente às transformações da sociedade produzidas pelo esforço de acumulação de capital e pela luta de classes” (GOTTDIENER, 1997, p. 125). Nessa posição fica nítida que esse “vinculado” é subordinação do espaço geográfico à economia política que concentra toda a densidade ontológica do ser social. Como resultado, para boa parte dos marxistas, torna-se desnecessário “[...] uma teoria distinta do espaço, em favor de uma análise política e econômica das relações sociais desenvolvidas espacialmente, com base na luta biclassista entre capitalistas e trabalhadores” (GOTTDIENER, 1997, p. 126). A par as motivações de vários tipos para a tomada de posições teóricas que negligenciam o espaço geográfico, uma razão tem um interesse maior. Pode-se afirmar que a visão espacial que compõe boa parte do pensamento nesse século, mesmo que de forma inconsciente, guarda relações com a formulação de espaço absoluto, o espaço receptáculo, que nada conta nas relações sociais (que ocorrem independente). Daí a constatação da

[...] Geografia e a ecologia urbana convencionais como essencialmente sem espaço, pois se concebe que as relações de localização atuam dentro do espaço – isto é, dentro de um espaço que age como um receptáculo, pressuposto mais frequentemente como uma planície sem características próprias. Trata-se de uma variante minimalista da teoria da reflexão, que afirma serem os processos sociais desenvolvidos no espaço, de forma que o espaço apenas os mantém ou suporta. (GOTTDIENER, 1997, p. 125)

Retomando a questão inicial a propósito do trabalho de Russel Jacoby. Parece que somente uma outra visão de espaço poderá fornecer condições lógicas e teóricas para trabalhar-se a cidade, os subúrbios, o automóvel e o espaço urbano

como elementos componentes da sociedade: como produtos e produtores das relações sociais, ou dito de uma forma sintética – o espaço geográfico como resultado posterior da espacialização das substâncias sociais. Com essa postura todas as consequências de uma dada produção ou organização de espaço são produtos da ação humana, da sociedade, que queremos que seja o verdadeiro sujeito do processo. Ainda é preciso prosseguir um pouco nessa argumentação. A visão já mencionada de Milton Santos, com sua teorização a respeito do papel do sistema dos objetos cuja relação com o sistema de ações é indissociável o leva concluir porque: “[...] o espaço não é apenas um receptáculo da história, mas condição de sua realização qualificada” (SANTOS, 1996, p. 101). Esse entendimento serve como ponte para nos referirmos a um outro pensamento chave nessa questão da denominada “dialética sócio-espacial”, como muitos costumam se referir. Trata-se das elaborações de Henri Lefebvre a respeito do papel social do espaço que também contradita o papel subordinado do espaço, como mero receptáculo, ou então, como externalidade. Isso a despeito de sua presença marcante na cultura marxista, cujo traço fundamental era a ortodoxia historicista. Seu projeto era de espacializar as teses marxistas, com base no entendimento que a organização do espaço era não apenas um produto social, mas, simultaneamente (dialeticamente), repercutia na configuração das relações sociais (SOJA, 1993, p. 73). Seus temas mais célebres tais como a questão do direito à cidade, a espacialidade necessária ao capitalismo, propugnavam que a própria sobrevivência do capitalismo estava baseada na criação de uma espacialidade cada vez mais instrumental e envolta em blindagens ideológicas. O resultado dessa espacialidade era um desenvolvimento geográfico desigual, marcado por três tendências: 1. homogeneização; 2. fragmentação e 3. hierarquização. Desse espaço capitalista expansionista depende sobremaneira a reprodução das relações de produção, pois a ordem espacial pode servir para controlar as contradições estruturais do capitalismo, em benefício dos segmentos dominantes (SOJA, 1993, p. 65). E isso deve ser necessariamente revelado, não bastando apenas a visão simplória da denuncia do caráter opressor e explorador que se revela na esfera da economia política.

O destaque dado à dimensão espacial como aspecto de peso para desvendar os mecanismos da sociedade contemporânea fez de H. Lefebvre um alvo para

críticas que o colocavam na posição de um “determinista espacial”. H. Lefebvre estaria atribuindo uma autonomia teórica ao espaço:

Boa parte da confusão proveio da conceituação equivocada apresentada por Manuel Castells, o mais influente sociólogo marxista [...] Por um lado, Castells atacou a especificidade exagerada do urbano, desde a Escola de Chicago até sua suposta extensão “esquerdista” nas obras de Henri Lefebvre, argumentando que não havia nenhuma problemática especificamente urbana. Encarar o urbanismo como um “estilo de vida” singular era uma cortina de fumaça ideológica que obscurecia problemas sociais maiores, que se expressavam nas cidades, mas não se restringiam, epistemológica e politicamente, ao contexto urbano (SOJA, 1993, p. 88).

Embora, em contexto posterior, Manuel Castells tenha convergido em direção a concepção lefebvriana afirmando que “[...] espaço não é um ‘reflexo da sociedade’, ele é a sociedade [...]” (CASTELLS *apud* SOJA, 1993, p. 89), ele encarnou num momento uma crítica forte que ainda existe contra aqueles que entendem o espaço como uma dimensão do social de grande importância. Segundo Edward Soja, M. Castells naquele contexto não percebeu que H. Lefebvre estava teorizando sobre o fato de que no mundo contemporâneo há uma luta crucial pela produção social do espaço, que ele entendia ser “[...] uma reposta potencialmente revolucionária à instrumentalidade e ao desenvolvimento desigual da geografia específica do capitalismo” (SOJA, 1993, p. 88).

Henri Lefebvre estava sugerindo uma análise espacial que ultrapassasse o foco colocado apenas nas relações de classe e seus desdobramentos na economia política. Isso faz que o pensamento desse autor seja considerado por Jacques Lévy, como uma das vias de saída dos impasses do marxismo. E do próprio Lefebvre um pós-marxista. Para arrepio da ortodoxia marxista Lefebvre introduz seus argumentos no próprio núcleo da utopia socialista defendendo que essa não faz sentido sem uma “revolução urbana”, que buscava uma nova organização do espaço organizado em torno de uma vida cotidiana desalienada, e que essa revolução tem a mesma importância das transformações econômicas exigidas pelos revolucionários de extração marxista (GOTTDIENER, 1997, p. 126). Evidente que Lefebvre não está tratando essa revolução urbana como uma variável independente, aliás, como fazem muitos que identificam nos processos econômicos o coração exclusivo das transformações. Ele está, obviamente, considerando o espaço como uma dimensão da sociedade articulada e transversal a todas as outras, mas que *status* de ser uma das forças produtivas sociais, e ele o faz sem pudores em atribuir ao espaço a

mesma importância das outras forças produtivas: “[...] para Lefebvre, o espaço possui, no modo de produção, o mesmo *status* ontológico que o capital e o trabalho” (GOTTDIENER, 1997, p. 129). Se a espacialidade capitalista é condição para a reprodução das relações capitalistas, pode-se admitir logicamente que as relações sociais são inflexionadas pelo espaço geográfico.

Um cuidado em relação à argumentação anterior é necessário: caso o espaço se expresse como uma cópia do conflito de classes, tal como ele ocorre na esfera do sistema econômico produtivo (que é um fenômeno restrito não coincidente com a totalidade social, mais ampla e mais complexa) não haveria sentido em valorizar esse espaço, que apenas registraria processos mais fundamentais. Portanto, essa ordem espacial (uma ordem de interação) possui um conflito próprio que ultrapassa as linhas das classes sociais, na medida em que não é produzido apenas por contradições no corpo das relações de produção. Considerando que o núcleo dos conflitos espaciais não é função direta das relações de produção, como se constituem as contradições que os originam e os movem? Eis mais uma elaboração do pensamento de Henri Lefebvre:

[...] a principal contradição espacial da sociedade é a confrontação entre espaço abstrato, ou a exteriorização de práticas econômicas e políticas que se originam com a classe capitalista e com o Estado, e espaço social, ou espaço de valores de uso produzidos pela complexa interação de todas as classes na vivência diária (GOTTDIENER, 1997, p. 131).

É necessário ressaltar que não trata aqui da oposição fácil entre o espaço do capital *versus* o espaço dos oprimidos e explorados, e sim espaço de uma certa razão dominante e instrumental *versus* um espaço social de todas as relações sociais (logo todas as classes). Essa dominação do espaço abstrato sobre o espaço social, cujo resultado é a homogeneização, fragmentação e a segregação, que dispersam dinâmica que dá vitalidade ao espaço social não se harmoniza com o a questão tratada por Russel Jacoby, que trouxemos como exemplo? A pulverização e decadência dos centros de vitalidade urbana (que não era de uma classe só, pois a diversidade é uma das razões de sua vitalidade) não têm como contrapartida os subúrbios especializados e homogêneos, os *campi* universitários fragmentados e isolados da vida social integral, produtos de ações planejadas a favor de um espaço abstrato, alimentado por ideologias urbanísticas “anti-sociais e anti-cidade”? Não

seria o próprio automóvel bem mais do que um mero meio de transporte uma maneira adequada de vivenciar-se o espaço abstrato?²⁶

H. Lefebvre identifica no espaço uma dialética que o produz e o constitui como uma abstração concreta multimanifestada, o que coincide com as outras mercadorias na maneira como ele representa um objeto físico e um processo que condensa relações sociais, mas que se distingue das outras mercadorias, pois o espaço na sua materialidade recria continuamente relações sociais ou ajuda a reproduzi-las. É, portanto, ao mesmo tempo objeto/produto, o meio das relações sociais, e o reprodutor de objetos materiais e relações sociais: “O espaço literalmente satura a sociedade em todos os níveis” (GOTTDIENER, 1997, p. 133). O que é uma outra forma de dizer que o espaço é um componente social, ou compõe cada uma das relações, ou dizer que ele é transversal a todas outras dimensões (Jacques Lévy), ou dizer que é uma condensação inseparável de um sistema de objetos e um sistema de ações (Milton Santos). Esses vários enunciados podem ter diferenças no campo da ciência ou mesmo em relação aos seus aportes de origem filosófica, mas no essencial o espaço recebe igual tratamento quanto à sua presença e papel na vida social. O que nos parece importante, por fim, é a que a dimensão espacial do social, admitida em se considerando o espaço como componente espacial, possui *status* heurístico e condições para uma construção epistemológica, que permite que se observe o todo social a partir desse ponto de vista. Que a dimensão espacial seja estudada nos seus próprios termos, não como uma variável independente da totalidade, obviamente, mas que também não seja reduzida a uma mera derivação reflexa das contradições internas do sistema produtivo:

A estrutura do espaço organizado não é uma estrutura separada, com suas leis autônomas de construção e transformação, nem tampouco é simplesmente uma expressão da estrutura de classes que emerge das relações sociais (e, por isso, a-espaciais) de produção. Ela representa, ao contrário, um componente dialeticamente definido das relações de produção gerais, relações estas que são simultaneamente sociais e espaciais (SOJA, 1993, p. 99).

Chegará o momento, de tão nítida a dimensão espacial da sociedade, que dispensaremos a necessidade de sempre dizer que as relações sociais gerais são “simultaneamente sociais e espaciais”. Afinal não está subtendido que na

²⁶ Mais que vivenciar, pois o deslocamento em automóvel cria uma noção própria de espaço.

constituição das relações sociais se encontram o econômico, o político, a cultura, a história etc? E por que não se subteme também a dimensão espacial o que nos aliviará de mencionar, as vezes forçadamente, a existência de uma dialética sócio-espacial.

5. Estruturas determinantes, atores sociais e a dimensão espacial

Na defesa da existência e da importância da dimensão espacial do social, fomos identificando elaborações que possuem alguma responsabilidade no ocultamento dessa dimensão do social, que nos parece tão evidente. A idéia aqui é nos posicionarmos em relação a essas elaborações, buscando assinalar alternativas que não só valorizem a questão espacial, mas que entendemos mais pertinentes ao estágio e à complexidade do mundo contemporâneo.

Um conjunto de elaborações diz respeito às formulações estruturalistas, (que vão além daquela abordagem que celebrizou a expressão) e ao mesmo tempo, a alternativa crítica a essa maneira de encarar o social que corresponde ao fato de se levar a sério os atores sociais. Uma impressão possível é a de que estaríamos nos contraditando. Afinal, anteriormente, destacamos a importância dada ao espaço pela constelação estruturalista que se desenvolveu tendo como figura nuclear Claude Lévy-Strauss. Ao mesmo tempo, valorizar os atores sociais pode parecer uma ênfase em detrimento do papel operacional do espaço. Por um lado, queríamos deixar claro que num sentido largo a idéia de estruturalismo aqui empregada abrange toda a modalidade interpretativa do social que investe na primazia das estruturas impessoais, entendidas como maiores e essenciais, muito acima e além da mera ação dos atores sociais. Cabe nesse entendimento, por exemplo, boa parte da ortodoxia marxista, versões de um sistemismo rígido que naturalizam o jogo do mercado, assim como o estruturalismo francês de Lévy-Strauss, obviamente, além de outras interpretações do mundo social. E nem todos os estruturalismos deram atenção à questão espacial. De outro lado, valorizar a ação dos atores sociais não nos parece nada incompatível com a admissão da importância da dimensão espacial. Lembremos que Milton Santos valorizou a ação, os atores sociais, a ponto

de considerar que o espaço como uma associação sistêmica entre atores e suas ações e os objetos. E, com isso, desenrijeceu a quase inexistente dinâmica espacial da Geografia clássica, passo importante para revelar e defender sua participação como componente social. Um autor muito interessante de outra área do saber que se importou com a dimensão espacial da sociedade e, do mesmo modo, levou a sério os atores sociais foi o historiador Bernard Lepetit:

O ato e a ação por muito tempo foram preteridos em benefício das estruturas de longa duração. O eclipse do ator parece chegar ao fim. A sociedade é agora vista como produto da interação, como uma categoria de prática social. Assistimos a uma verdadeira reviravolta pragmática. A postura do historiador modifica-se quando ele considera, no processo histórico, um presente em andamento (2001, p. 227).

Para Lepetit o eclipse do ator deve-se a algumas elaborações que ainda desfrutam de prestígio. Diferentemente de I. Kant citado por Lepetit²⁷, essas elaborações recusaram o enfoque pragmático, que percebe o homem enquanto ser livre de atividade. Com base nesse postulado, se constituiria o objeto das ciências antropológicas que investigaria as modalidades práticas da instituição do homem por ele mesmo, como ator social (LEPETIT, 2001, p. 229).

No campo da historiografia, Lepetit identifica algumas abordagens que eclipsam os atores sociais. Uma corrente tem como figura de proa Fernand Braudel: “A abordagem macroeconômica e o estudo das estruturas espaciais, instrumentalizados pela estatística descritiva, constituem seus embasamentos” (LEPETIT, 2001, p. 230). É bom lembrar a associação de Braudel com certas elaborações da Geografia clássica que, por exemplo, evitava olhar as cidades, configurações espaciais bem mais dinâmicas, que as rígidas “estruturas geográficas” geográficas/comunitárias do mundo rural. Essas últimas sim, adequadas para embasar o estudo da longa duração. Na mesma linha braudeliana, Ernest Labrousse dá uma mostra dessa abordagem que negligencia os atores: “Falou-se [...] de um misterioso ‘maestro’. O maestro, em 1848 e quando das duas revoluções precedentes, não é senão o ritmo anônimo da produção capitalista” (LEPETIT, 2001, p. 231). Outra corrente estruturalista que valoriza as longas durações, mas que não tem como centro a economia e sim a cultura, é aquela que tem vários destaques, entre eles, por exemplo, Jacques Le Goff e E. Le Roy Ladure. Estruturas de

²⁷ Cf. *Anthropologie du point de vue pragmatique*

parentesco, as mentalidades, os ritos de passagem, os mitos, as línguas, são nesse caso os referenciais:

[...] a inércia das categorias fundamentais das culturas leva a prestar menos atenção à variabilidade dos tempos sociais ou às rupturas de ritmos do que à eficácia duradoura de fenômenos extraídos de uma história quase imóvel [...] Ela “privilegia o coletivo em vez do individual, os processos culturais impessoais em vez da cultura dos atores e das obras, o psicológico em vez do intelectual, o automático em vez do refletido” (LEPETIT, 2001, p. 232-233).

Tendo em consideração essas abordagens a questão não é saber o que a sociedade pode fazer de si mesma. O que importa é entender como as representações do mundo ou a economia fabricam a sociedade. Desse modo, o desaparecimento do ator e a desqualificação dos modelos de auto-instituição do social caminham juntos (LEPETIT, 2001, p. 235). Por outro lado, enxergando o ator social a sociedade volta a ser o objeto privilegiado das ciências sociais, incluindo nesse caso a Geografia que se renova. A sociedade deixará de ser apenas uma das dimensões particulares das relações de produção, para ser interpretada como produto das práticas interativas, no interior das quais o espaço assume um papel de importância. Isso significa admitir que a sociedade para regular suas dinâmicas não dispõe de nenhum ponto fixo que assegura sua estabilidade, nenhuma estrutura macroscópica essencial que lhe seja exterior e que a transcenda (tipo o Estado, a empresa, a família, a nobreza, a burguesia, ou a economia política). No jogo entre os atores que a formam e a instituem, ela fabrica suas próprias referências (LEPETIT, 2001, p. 239-240). O que inclui suas diversas espacialidades que em conjunto constituem o espaço que compõe o complexo social. Eis um entendimento que dá o mesmo *status* à Geografia das outras ciências sociais.

Prosseguindo na crítica aos estruturalismos que, a despeito das aparências, negam a complexidade social, vamos lançar mão de um autor que já em sua linguagem traz uma carga de originalidade. Trata-se de Roberto Mangabeira Unger, que possui apenas parte de seus trabalhos publicados no Brasil. A principal publicação (2001) traz no subtítulo a essência do pensamento de Unger: “teoria contra o destino”. O autor se mostra um rebelde contra a acomodação das explicações de tipo estruturalista. Seu estilo é direto e sem tecnicismos obscuros.²⁸

²⁸ Sobre o estilo de Mangabeira Unger, por vezes motivo de uma certa folclorização infeliz contra esse autor no Brasil, vale chamar atenção ao impacto que ela causou a um autor do rigor de Perry Anderson: “A prosa de Unger, incomum na intensidade da pressão retórica [...] Ele demonstra uma incansável energia estilística na

Idolatrar as estruturas é um erro, pois é sempre possível rompê-las. Por vezes, estamos diante de um preconceito, “[...] esse preconceito é a crença de que estruturas são estruturas” (UNGER, 2001, p. 28). A linha adotada é ser radical a respeito do fato da sociedade ser entendida como um artifício e consentir que estruturas, núcleos duros, determinação em última instância, são contextos formadores fabricados pelo ser humano, e não uma ordem natural repetível e indivisível. Ter a condição de emancipar-se do contexto formador é autonomizar-se. Mas, qual o caminho? Somente pela via revolucionária? A própria idéia de revolução não estaria vinculada concepção de estruturas rígidas que só poderiam ser derrubadas em momentos especiais, quase milagrosos? Certamente está, e por isso a grande dificuldade dos estruturalistas marxistas de aproximar as idéias de reforma e revolução que Roberto Mangabeira Unger reivindica:

Enquanto não tornarmos explícita a estrutura institucional e imaginativa de uma sociedade, é praticamente certo que, desde que a estrutura não se altere, vamos tomar as regularidades e rotinas persistentes como leis gerais da organização social. No mínimo tenderemos a tratar essas rotinas como as leis de um tipo particular de sociedade e a imaginar que somente poderão ser suspensas por meio de uma transição revolucionária para outro tipo. A partir daí, a superstição encoraja a aceitação (UNGER, 2001, p. 27).

Para R. M. Unger a força motriz da história é “[...] a perpétua disposição dos seres humanos de transcender os contextos que herdaram – desenvolvimento como *dépassement*” (ANDERSON, 2002, p. 180). E ele enuncia isso de forma enfática:

Temos um interesse importante na mudança de nossa relação com as instituições e preconceitos formadores de nossas sociedades. Sistemas de crenças e disposições menos entrincheiradas e mais suscetíveis de revisão ajudam a aumentar nossa autonomia individual e coletiva [...] (UNGER, 2001, p. 28).

As espacialidades das sociedades compõem os contextos formadores. A denúncia e a revelação de suas “perversidades” convergem para a idéia de sociedade feita, como artifício. A autonomização dos indivíduos e de grupos diante desse quadro, buscando o controle e a transformação das espacialidades, representa, igualmente ao defendido por Bernard Lepetit, um revigoramento do papel do ator social no quadro social.

Tal como R. M. Unger que advoga o desligamento da política e das ciências sociais da ordem natural, o filósofo Luc Ferry também é incisivo ao defender a necessidade do desligamento da política do religioso, das crenças irredutíveis nas tradições, nas estruturas, etc. Visões inspiradas no hegelianismo que correspondem a um mundo preestabelecido e em realização negam a autonomia do ator social. Afirmar inclusive que isso pode significar a passagem de uma visão simplória, infantil para uma visão adulta. Ao ser referir aos contextos, às situações sociais, com o objetivo de marcar seu entendimento de sociedade como construção, ele se refere a historial em substituição a estrutural, o que já dá idéia de algo muito mais flexível.

Uma teoria contra o destino que rejeite a idéia de finitude racional e que adote a perspectiva da infinidade, é o que a visão adulta deve apropriar-se. Afinal, não é preciso muito esforço para admitir que estamos diante de processos sem fim, e que isso pode resgatar a idéia de progresso para algo que não consistiria mais ao acesso a uma etapa final, situação na qual toda e qualquer questão desapareceria (FERRY, 1994, p. 179).

Tendo em vista a constituição da autonomia do ser humano, num primeiro momento a idéia de desenraizamento do ser humano do seu ambiente tradicional, de suas “íntimas relações com a natureza”, possui o valor de meio para a autonomia do ser humano:

Com efeito, diferentemente do animal, que está inteiramente submetido ao código natural do instinto próprio de sua espécie, mais do que sua individualidade, os seres humanos têm a possibilidade de se emancipar, até mesmo de se revoltar contra sua própria natureza. (FERRY, 1994, p. 154)

Não há como deixar de notar que a construção de novas espacialidades, como as cidades, por exemplo, correspondem a configurações espaciais de rompimento contra os ditames da ordem natural. Podem ser consideradas espacialidades do desenraizamento humano e da conquista de autonomia. Por outro lado, não basta o desenraizamento da ordem natural pensado nos ambientes tradicionais, porque visões naturalizantes e de finitude também se fabricaram, paradoxalmente, no mundo moderno e devem ser contestadas por teorias radicalmente antinaturalistas:

O fim da história, seja o que for que se possa ter pensado a respeito, não está na ordem do dia. Muito pelo contrário: enfim sós conosco mesmos, entregues à “melancolia democrática”, também podemos

medir tudo o que há de insatisfatório na dinâmica consumista. Sem ser seduzidos em excesso [...], por motivos religiosos, pressentimos efetivamente que o homem não está na Terra para proceder à compra de veículos e de televisores cada vez mais eficientes (FERRY, 1994, p. 168).

É muito comum encontrar entre pensadores aqueles que defendem a necessidade de utopias para orientar a vida humana. Esses lamentam o declínio atual das utopias que representavam ideologias puras, o que teria produzido o atual sentimento de vazio, que nos teria deixado entregues a um consumismo alienado, sem fronteiras e marcado por interesses egoístas. Será, então, que atravessamos, um período de recuo provisório destinado a ser em breve substituído por um novo e grande projeto? O fato de levar o ator social a sério, de insistir em sua autonomia, concluirá que essa postura também é uma ilusão.²⁹ O que decorrerá com a emancipação das ordens religiosas e das linhas partidárias dogmáticas levará os indivíduos a buscar o sentido de sua existência fora desses âmbitos. A temporalidade em que vamos encontrar as significações fundamentais para nossa vida será o presente. O passado das utopias regressivas, assim como o futuro descomplexizado e aplainado por utopias revolucionárias deixam de render frutos. Isso porque a questão de um sentido da vida, dificilmente, será formulada, no interior de uma cultura laica e antinaturalista, de modo coletivo. Por outro lado, as causas democráticas de construção de bem-estar social com autonomia e participação dos atores sociais, não poderão angariar no coração dos militantes o mesmo prestígio e paixão pelo projeto de construir uma sociedade sem classes e sem opressão. Daí uma depressão que nada tem de passageiro. Estamos em meio a uma crise, que é historial e que pode significar uma transição ao devir adulto do universo laico e democrático. Para Luc Ferry o reformismo não é a forma com que devemos contentar-nos, à falta de melhor, mas constitui a única atitude correspondente à saída do mundo da infância:

Não só ele é o único compatível com a rejeição democrática das linhas partidárias e das autoridades dogmáticas, não só deixa de fazer entrever a esperança mística de um trabalho de militante para além do mundo real, mas abre, em contraste com a ideologia revolucionária que se orienta para um termo último, um espaço infinito para a reflexão e para a ação. (FERRY, 1994, p. 179)

Nota-se que com os estruturalismos o pensamento fica quase resumido à compreensão das determinações preestabelecidas e ao aprendizado de caminhos

²⁹ "Os bons tempos 'em que nos enganávamos, certamente, mas com que entusiasmo!'" (FERRY, 1994, p. 177)

únicos de superação, ou ao aprendizado do comodismo que se mantém conivente a essas ordens rígidas. Mobilizar o pensamento, tendo em conta a construção artificial da sociedade delineia um “grande projeto”, não um sucedâneo, em razão da ausência de coisa melhor, das grandes utopias, mas um projeto que convém à participação de atores sociais autônomos. E aqui as ciências e seus praticantes terão um papel, que não é de primazia (porque o cientificismo também é uma utopia messiânica), pois lhes “[...] caberá contribuir para organizar, esclarecer e solucionar os grandes debates cuja ausência torna-se insuportável para os cidadãos deixarem a minoridade” (FERRY, 1994, p. 180).

Por que a adesão a essas posturas? Entendemos que elas dão sentido relevante à busca da inteligibilidade do espaço como algo significativo para o presente de nossas sociedades e conseqüentemente para um futuro real. Ademais, permitem escapar do peso massacrante dos estruturalismos ou sistemismos rígidos, que a tudo nivelam e reduzem com a pretensão de serem os núcleos explicadores e incontestes de tudo, reinando no alto de uma espécie de trono epistemológico indiscutível. E não é preciso muito esforço para se perceber que os estruturalismos, cada um seu modo, tanto querem desvelar o que as aparências escondem que terminam negando evidências esmagadoras e realidades complexas reduzidas a meras mediações. Nesse sentido, os estruturalismos paralisam as ciências, e no caso aqui, a renovação da Geografia.

6. Do Espaço relativo ao Espaço geográfico

Anteriormente, ao nos referirmos sobre a concepção de espaço como componente espacial, já tratamos do antagonismo entre as visões de espaço absoluto e espaço relativo. Notamos que a concepção de espaço relativo autoriza considerar o espaço geográfico como um componente social e não se choca, em termos teóricos e lógicos, com a idéia de produção de espaço e da idéia do espaço reagindo e incidindo sobre a sociedade.

Nesse momento vamos buscar uma demonstração mais direta do emprego dessa visão como produtiva para a conceituação do espaço geográfico. Utilizaremos, para tanto, a posição teórica de Jacques Lévy. Trata-se de um autor que explicita a filiação leibniziana da concepção de espaço geográfico que ele

teoriza. Um dos textos do já citado *Espaço Legítimo* possui um título que diz muito: “Uma Geografia arriscando-se à teoria”. Já tínhamos dado destaque ao esforço comunicativo do autor. Assim para realizar uma crítica das teorias espaciais e ao mesmo tempo buscar colaborar para a construção de um caminho de aplicação de análises sobre a sociedade a partir de sua dimensão espacial, Lévy apresenta, *a priori*, 74 proposições sobre a epistemologia das ciências e da Geografia, sobre a Geografia em si e sobre a Geografia política. Cada uma delas vem sempre acompanhada de um comentário conciso. Algumas delas referentes às concepções de espaço e às repercussões no interior da Geografia serão expostas a seguir:

Proposição 20: “O espaço é uma categoria que define uma relação de coexistência entre os elementos do real”.(LÉVY, 1994, p. 46, *tradução nossa*)³⁰ Ele chama atenção para as elaborações mais célebres sobre espaço na cultura ocidental: a kantiana, a cartesiana e a leibniziana:

Das três famílias citadas é a última, leibniziana, que convém reter por que ela é a única em que o espaço é um dos atributos da realidade espacializada e não uma realidade independente. Nesta família, encontra-se, além de Leibniz e seus “coexistentes”, Engels e seus sucessores com a idéia de “forma” ou de “modo” “de existência da matéria” e certamente Einstein e Bachelard (LÉVY, 1994, p. 47).

Outro exemplo célebre que guarda um parentesco com a família leibniziana, no campo das artes, é o de Pablo Picasso. Ele trabalhava com uma concepção de espaço que o ligava às elaborações de Einstein e do britânico, filósofo e matemático, A. Whitehead, e entendia a realidade não como uma composição de objetos entre os quais há os espaços vazios, mas sim como um universo onde tudo se relaciona em um campo frenético de eventos interdependentes.³¹ Deve-se ressaltar em que aspectos é vantajoso aderir à concepção leibniziana de espaço: ela é a única em que o espaço não é uma variável independente, ou dito de outro modo: resulta, logo, é a *posteriori* de processos reais, e só desse modo pode ser produto social. Todavia, em se tratando de uma concepção de espaço – categoria essa que sempre teve grande importância no entendimento da realidade física que nos cerca – seria difícil defendê-la, mesmo no interior da Geografia entendida como ciência social, se no campo das ciências físicas ela fosse inteiramente rechaçada. Mas não é o caso,

³⁰ Todas as citações de Jacques Lévy referente a *L'Espace légitime*, são traduções nossas de trabalho.

³¹ Cf. FERRY, Luc. **O Homo aestheticus**: a invenção do gosto na era democrática.

porque a física moderna veio recuperar o espaço relativo leibniziano, e, evidentemente, o momento mais notório é o einsteiniano:

[...] espaço e tempo, ele descobriu, são tão flexíveis quantas borrachas [...] A teoria da relatividade de Einstein transformou o papel do espaço e do tempo, que passaram de cenários passivos onde eventos ocorrem a participantes ativos na dinâmica do cosmo. (HAWKING, 2000, s/n)

O problema é que a Geografia enquanto disciplina tem sido refratária à concepção de espaço relativo:

A Geografia levou muito tempo para aceitar a idéia de um espaço relativo. Ela esteve um longo tempo prisioneira de um “espaço em si”, aparentemente kantiano, mas de fato orientado a uma estrutura explicativa denominada “determinista” depois “possibilista”, dando prioridade ao espaço natural para dar conta do espaço social (LÉVY, 1994, p. 47).

O importante é que se saiba que ao se aderir a idéia de espaço relativo nos vinculamos a uma elaboração que concebe o espaço como algo que resulta de “substâncias espacializadas”, e talvez seja conveniente algum esclarecimento sobre essa expressão. Após, retornaremos, às idéias de Jacques Lévy.

A concepção de espaço relativo pode mais facilmente ser esclarecida em confronto, um confronto intelectual que houve mesmo, com a idéia de espaço absoluto, que deve seu prestígio a Isaac Newton e I. Kant. Para essa apuração foi de muito valia o trabalho de Lúcio L. Prado (2000)³², cujo tema está bem expresso no título: *Monadologia e espaço relativo; o jovem Kant recepcionando Leibniz*. Trata-se de uma tese na qual o autor sustenta o seguinte ponto de vista: I. Kant antes de suas grandes críticas (antes de sua maturidade) herdou e compartilhou da metafísica leibniziana a concepção de espaço relativo, para só depois, sob forte influência da obra de Isaac Newton, abraçar a concepção de espaço absoluto. Lúcio Prado trata exatamente do momento no qual essa transição no pensamento de I. Kant começa a se dar. Esse momento foi marcado por uma tentativa de Kant de conciliar as duas elaborações – a de espaço relativo de Leibniz à de espaço absoluto de Newton. A tese que Lúcio Prado defende é arrojada: Kant fazia uma leitura confusa e equivocada da noção de espaço relativo. Entendemos que a argumentação esclarecedora que L. Prado fará da oposição inconciliável dessas

³² O texto de Lúcio Prado, mesmo quando não citado diretamente, é o apoio principal da exposição que segue.

duas concepções de espaço é muito oportuna para qualquer discussão epistemológica em Geografia.

A questão do espaço ocupa posição central no pensamento de I. Kant, mesmo nas obras pré-críticas. Quando o jovem Kant participou da discussão o contexto era marcado pela célebre polêmica entre leibnizianos – partidários do espaço relativo e posterior à extensão, que é seu substrato - e newtonianos – que defendem o espaço real, absoluto, condição da possibilidade da existência dos corpos, que só poderiam existir ocupando-o. Porém, não eram simples enunciados opostos que estavam em confronto. Para defender seu ponto de vista G. Leibniz mobilizava todo um sistema filosófico, no qual a idéia de espaço relativo era um dos elementos necessários. Nesse sistema são chaves as noções de mônada³³ e de substância. Abrir mão da idéia de espaço relativo abalava a arquitetura geral de seu pensamento, ao passo que para I. Newton a questão era menos fundamental, e dizia respeito apenas a uma ciência específica que ele fundava:

O pensamento de Leibniz é movido por interesses metafísicos [...] por isso, lhe é impossível aceitar a idéia de um espaço absoluto, pois fazê-lo significaria negar a autonomia ontológica das substâncias, que necessitariam, assim, de algo que lhes fosse exterior como condição de sua própria possibilidade. Newton [...] não tem o menor interesse em preservar a substancialidade [...] das coisas; ao invés disso, seu compromisso é físico: sua empresa é elaborar uma ciência capaz de traduzir numericamente a ordem causal próxima (e não última) que rege os fenômenos da natureza; sua ambição epistemológica é muito mais modesta do que a de Leibniz [...] o que ele necessita, para realizar seu projeto científico, é postular o espaço absoluto [...] (PRADO, 2000, p.17-18).

Aproveitamos a oportunidade para destacar a validade dessa citação para demarcar os compromissos distintos da Filosofia e das ciências, que havíamos mencionado anteriormente. Convém assinalar, também, que embora os objetivos de cada uma das posições fossem distintos, assim como os limites e os enquadramentos, nem por isso se evitou na época – e nem agora – a contraposição polêmica. Por fim, nessa passagem fica claro que, para Leibniz, o espaço tem substâncias fundantes *a priori*, e que essas substâncias prescindem do espaço para existir ou quaisquer outros elementos externos. Logo, para Leibniz o espaço não é condição da possibilidade de todas as coisas e não pode, por conseguinte, ser absoluto. Contudo, o espaço existe e, por consequência, somente pode ser produto

³³ *Monadologia* serviu a Leibniz como título da exposição do seu sistema em 1714.

de substâncias, que não são em si mesmas espaciais: “[...] o espaço, então, em vez de ser real e absoluto, deve ser definido como a relação de copresença das substâncias; trata-se de um fenômeno derivado da existência simultânea de várias substâncias” (PRADO, 2000, p. 32).

O termo substância corresponde a essência necessária. Foi Leibniz quem melhor expressou isso em termos modernos. Lúcio Prado destaca que para ele a idéia de substância tem três aspectos: 1. Critério de autonomia e independência ontológica; 2. Postulação de uma hierarquia ontológica na qual possibilidade e existência são categorias ontológicas fundamentais; 3. Aspecto lógico sustentado na estrutura de proposições categóricas, constituídas por sujeito e predicado – os predicados de uma substância são sua essência, mas, são somente predicados porque existe uma substância, que é o sujeito do enunciado. Logo, os predicados não são autônomos e nem a soma deles dá uma substância. A substância, portanto, é o sujeito que não depende de nada e subsiste independentemente de seus atributos (PRADO, 2000, p. 37-38).

Entre as muitas incompatibilidades entre espaço absoluto e espaço relativo, uma foi particularmente discutida, e resume o cerne das divergências. Trata-se da questão da divisibilidade do espaço. Para Isaac Newton o espaço geométrico coincide com o espaço físico (a geometria no caso é a expressão matemática e exata do espaço real). Ora, o espaço geométrico como uma representação matemática é plenamente divisível em partes menores de modo infinito, logo o espaço real também é divisível ao infinito. A visão leibniziana de espaço sustenta-se na copresença de substâncias que em relação o produzem. Essas substâncias simples (mônadas) são desprovidas de partes e de extensão, portanto são indivisíveis. Assim, conseqüentemente, para Leibniz o espaço é indivisível, o que torna as duas posições de espaço em questão excludentes.

Porém, a questão da divisibilidade do espaço não se encerra no ponto mencionado. Leibniz admitia que subjacente e embutida ao espaço havia uma dimensão contínua. E como esse algo contínuo pode ser indivisível? Não parece haver lógica, pois a continuidade (a repetição) pode ser dividida. Lúcio Prado (2000, p. 56) esclarece a questão lançando mão de um outro conceito que Leibniz desenvolveu, além de espaço, que é o de extensão. O conceito de extensão de Leibniz não coincide com o de R. Descartes. A compreensão do conceito de

extensão leibniziano depende da sua teoria de matéria. Para o filósofo a matéria tem dois aspectos: 1. a matéria primeira contém a inércia – força passiva – universal que torna a matéria indiscernível; 2. a matéria segunda que produz a “[...] unidade e a forma, enfim, a força ativa, aquela que garante aos seres sua simplicidade e discernibilidade substancial, é o que existe de ontologicamente mais fundamental nos elementos” (PRADO, 2000, p. 57). É exatamente a matéria primeira que formará a extensão – pois extensão é mera repetição e a única coisa que a substância possui que pode se afirmar extensa é a força passiva da matéria primeira. No entanto, a matéria primeira (dotada de extensão) não distingue um corpo de outro, e corpos apenas dotados dessa matéria não são reais, são apenas abstrações lógicas. A condição de corpo real somente pode ser utilizada com propriedade se referida às substâncias mesmas, a matéria segunda, que em nada depende da primeira. Em tese a extensão (continuidade) poderia ser dividida e não o espaço. Mas, mesmo a extensão não se divide, pois para

[...] Leibniz, espaço e extensão são coisas distintas; um corpo pode abandonar seu espaço, mas nunca sua extensão. O primeiro é uma relação, cujos termos são os lugares das substâncias coexistentes que possuem uma certa ordem de copresença; a segunda é abstração seguida de repetição (PRADO, 2000, p. 59).

	Espaço absoluto (Newton)	Espaço relativo (Leibniz)
<i>Espaço geométrico</i>	Idêntico	Distinto
<i>Em relação às coisas</i>	Precedente	Posterior (e função delas)
<i>Divisível</i>	Sim	Não

Na questão da divisibilidade do espaço situa-se o principal equívoco, conforme a tese de Lúcio Prado, da leitura de I. Kant sobre o espaço relativo leibniziano. E também o momento mais esclarecedor do que significa a idéia de espaço relativo e sua aplicabilidade na Geografia. Kant no esforço de conciliar a concepção de espaço relativo e de espaço absoluto quis demonstrar que o espaço leibniziano comportava a possibilidade de divisibilidade e, com isso ele aproximaria as duas concepções. Mas, parece que Kant não se deu conta que relações, logicamente, não se dividem, na medida em que se obterá no final não partes da relação anterior (de uma unidade) e sim outras relações, outras unidades:

[...] o que Kant não se seu conta em relação a Leibniz é que, uma vez sendo o espaço físico uma relação de distância entre mônadas que se compõem formando um corpo, este, não só não pode ser dividido ao infinito, como não pode ser dividido em hipótese alguma, pois, quando um corpo, composto por uma diversidade de mônadas, é dividido, por exemplo, pela metade, o espaço que ocupa cada metade desse corpo dividido não é a metade do espaço que ocupava o corpo inteiro, mas, em vez disso, é uma outra relação de distância, envolvendo um outro conjunto de substâncias, absolutamente independente do espaço que ocupava o corpo original. Ao não perceber isso, a leitura de Kant faz do espaço leibniziano coloca os corpos no espaço antes mesmo de conceber a relação, que em princípio deveria produzi-lo (PRADO, 2000, p. 20).

A aplicação dessa visão de espaço para construir o conceito de espaço geográfico implica em afirmar que: não se dividem as relações de distância e sim, se criam outras. Não se dividem objetos geográficos, lugares e áreas e sim se criam novas relações, novos lugares, novas áreas e novos objetos, logo novas configurações espaciais. Não é essa uma maneira adequada de expressar a dinâmica do espaço geográfico enquanto dimensão do social?

Por fim, como um modo de concluir o esclarecimento sobre as dissonâncias estruturais entre espaço relativo e espaço absoluto vale mostrar como o próprio Leibniz contesta as elaborações de espaço absoluto. Ele usa argumentos relativos a identidade dos indiscerníveis e da razão suficiente: se o espaço é preexistente às coisas (logo não existem espaços distintos) e real nesse sentido, que motivos existiriam para que as coisas existentes sejam dispostas de diversas maneiras? Assim, somente a relação de distância que as coisas mantêm entre si é que pode determinar a especificidade de um tal arranjo de copresentes espaciais. Em função desse raciocínio, Leibniz desenvolve a teoria espacial que argumenta que o espaço é a relação de copresença das substâncias que guardam entre si uma certa relação de distância. Reiterando de outra forma: é a relação de distância dos lugares das substâncias: “Por lugar de uma substância deve-se entender não uma certa porção do espaço que ela ocupa, mas o ponto de vista através do qual ela reflete o mundo”.(PRADO, 2000, p. 42). Nada mais indicado para se pensar a espacialidade do social do que essa última afirmação extraída da visão teórica de Leibniz. Finalmente, Lúcio Prado nota que a leitura de Kant e seus textos têm expressões que denunciam a sua incompreensão (ou discordância embrionária na época) sobre o espaço relativo de Leibniz. Um exemplo particularmente atraente por sua correspondência com o jargão comum da Geografia: Kant em algumas passagens

refere-se a ocupação de espaço. Só se ocupa algo preexistente; só se ocupa algo que não depende dos objetos (expressão das substâncias/sujeitos) que o estão preenchendo; só se ocupa o espaço absoluto, porque o espaço relativo não é ocupável, e sim constituível.

Retornando às proposições de Jacques Lévy, fica nítido, observando sua proposição 20, a transposição do espaço leibniziano como embasamento de sua concepção de espaço geográfico, o que traz como decorrência teorizada - e não apenas afirmado de modo retórico - que o espaço geográfico não pode ser encarado como receptáculo, pois a própria introdução de novas substâncias e suas relações corresponde a criação do espaço geográfico. A seguir outra de suas proposições:

Proposição 21: “O espaço social é uma dimensão do real social. O espaço é um componente do ser-no-mundo dos homens”.(LÉVY, 1994, p. 47) Se o espaço é um componente do ser-no-mundo dos homens pode-se afirmar que os homens são espaciais. Heidegger enuncia essa questão no campo da Filosofia de forma bem conhecida:

[...] nem o espaço está no sujeito nem o mundo está no espaço; mas o próprio sujeito (a realidade humana) – o ser-aí, é espacial em sua natureza. É espacial porque, como ser-no-mundo em sua relação com as coisas, é dominado pela proximidade ou pela distância das coisas utilizáveis, por um conjunto de relações possíveis [...] (HEIDEGGER *apud* ABBAGNANO, 1998, p. 349).

Enfocar a questão espacial por esse ângulo representa um esforço teórico para demonstrar que o espaço está longe de ser uma externalidade, apenas “uma rugosidade da experiência sensível” de algo mais importante. Como nota com certo pesar Jacques Lévy: “A Geografia pagou bem caro pela aceitação masoquista de se desdobrar somente no ‘concreto’, que aqueles que reservaram para si o ‘abstrato’ lhes determinou” (LÉVY, 1994, p. 47). E para não deixar dúvida sobre a decorrência necessária da introdução da visão de espaço relativo na Geografia, e sobre os desdobramentos que daí surgirão: “A Geografia nos permite compreender que o ser [...] não se encarna numa configuração, nem se recolhe no lugar, ele é desde sempre também espacial” (LÉVY, 1994, p. 48). Admitindo o próprio ser humano como um ser espacial não há razão para manter o estranhamento em vista do objeto de estudo da Geografia conter uma fisicabilidade não humana, que são os sistemas técnicos de objetos, que impediria de afirmar a Geografia como uma ciência da sociedade.

Algumas outras proposições de Lévy aprofundam a filiação leibniziana de sua concepção de espaço. Isso fica claro com o modo de se trabalhar em Geografia o conceito de substância e o de distância.

Proposição 24: “Escala, métrica e substância são os três atributos essenciais do espaço. Existe uma infinidade de escalas, de métricas e de substâncias” (LÉVY, 1994, p. 49). Interessa, nesse momento, sublinhar o uso da idéia de substância que é definida pelo autor como um dos atributos do espaço geográfico. Para ele a substância é um elemento fundamental do raciocínio geográfico. Trata-se de um componente não espacial do espaço da mesma maneira, por exemplo, que a sociedade civil representa o componente não político da função política, “[...] ele traduz a interdependência entre espacialidade e a natureza daquilo que é espacializado. O espaço de diferentes ‘coisas’ sociais não pode ser o mesmo – ou, se for o caso, é preciso demonstrar” (LÉVY, 1994, p. 49). Quanto à questão da distância, Jacques Lévy afirma que o espaço geográfico é a questão central da Geografia e a questão central do espaço geográfico é a distância³⁴. Por sua vez, Milton Santos afirmava não ser a distância a questão mais importante da dimensão espacial da sociedade³⁵, e, igualmente, Edward Soja reserva uma interpretação negativa para a tentativa de situar a distância como algo central na questão do espaço geográfico:

[a geografia moderna] [...] evitava habitualmente explicitar em demasia a contingência espacial da sociedade e do comportamento, a não ser através da força física “neutra” da fricção da distância, manto despolitizador da geografia moderna (SOJA, 1993, p. 75).

É preciso uma resposta e uma solução para essas contraposições freqüentes. Claramente, esses autores referem-se negativamente à centralidade de uma distância apreendida exclusivamente pela métrica euclidiana. Não é a isso que Jacques Lévy se refere. Ela utiliza uma concepção de distância densa e complexa, inteiramente relativa às tramas dos objetos geográficos e às relações sociais que daí derivam. E conclui pela existência de outras distâncias além dessa de “fiscabilidade consagrada” do espaço absoluto. Há outras distâncias na estruturação do espaço que são apreendidas por métricas sociais não-numéricas ou matemáticas. A medida euclidiana é apenas uma das métricas do social: “[...] como disse em tom de piada

³⁴ Frase extraída de mini-curso ministrado por Jacques Lévy na Universidade de S. Paulo.

³⁵ Afirmação feita, por exemplo, numa conferência em Havana, Cuba.

Braudel ‘a distância é uma medida que varia’’. (ORFEUIL, 1994, p. 48) Por essa razão, um dos elementos chave da constituição de uma unidade elementar do espaço para Jacques Lévy, corresponde às diversas métricas. Logo, considerada às métricas sociais deve-se, obviamente admitir que elas não são forças físicas, naturais, externas e, muito menos, neutras.

Assim entendida qual a relevância da idéia de distância no contexto das ciências da sociedade? É relevante, na medida em que por meio dela pode-se explorar as idéias de contato e afastamento, sem as quais não se pode refletir sobre as relações sociais, tendo como foco uma abordagem interativa. As relações sociais contêm o contato e, portanto as formas de propiciar o contato. Ao conjunto dessas formas corresponde a produção do espaço geográfico considerando toda a complexidade (sob todos os pontos de vista) social nessa produção. Eis uma maneira irretocável de afirmar o pertencimento dessa Geografia ao conjunto das ciências da sociedade. A distância geográfica com a qual deve-se lidar no quadro das relações sociais é enfrentada pelos atores sociais em seus papéis de produtores do espaço geográfico e também por sua ação espacial. Historicamente, a produção de espaço que possibilitou a sedentarização nas suas diversas modalidades e dimensões multiplicou relações estreitando e intensificando os contatos, do mesmo modo que os meios de transportes e de comunicação promoveram o contato entre diversos lugares ampliando a escala geográfica das relações sociais.

Na proposição 27 Lévy avança na elaboração sobre as substâncias: “Não existe espaço sem substância; não há substância sem espaço. Existem dois grandes tipos de substâncias: sociais e societais” (LÉVY, 1994, p. 51). A concepção de espaço de Leibniz define-se como a espacialização de substâncias que coexistindo e se relacionando constituem as distâncias e o espaço. Resta precisar nessa transposição para a concepção de espaço geográfico quais as substâncias que o produzem. As substâncias são sociais, o que não deixa dúvida sobre a precedência ontológica da sociedade, como ente espacial, no espaço geográfico. Constatada a substancialidade social do espaço deve-se, para produzir uma Geografia analítica, empreender uma tarefa de conceituação de todo o universo complexo que a substância social contém. Jacques Lévy propõe de início que se distinga as formas de sociedade. Sugere dois macro-compartimentos: a forma social (comunitária, tradicional) e a forma societal (sociedade moderna, impessoal):

[...] pode-se propor uma orientação que permita classificar as substâncias em função do tipo de espacialidade à qual elas estão associadas. Há aqui ainda numerosos casos possíveis. Daí acentuar uma distinção particularmente importante, aquela que opõe o social e o societal (LÉVY, 1994, p. 51).

Mas qual a razão dessa distinção? Essas substâncias apresentam espacialidades próprias, e suas repercussões na constituição do espaço geográfico precisam ser notadas.

Para concluir, será retomada uma expressão para a qual se quer carregar de carga pejorativa: espaço como sujeito.³⁶ Deve-se repudiar esse tratamento se o espaço for tratado como externalidade, com “leis” próprias estranhas e anteriores ao mundo social. Mas, só trata o espaço assim quem filia sua concepção consciente ou inconscientemente à newtoniana/kantiana. Porém, uma concepção de espaço relativo, posterior à espacialização das substâncias sociais (ou outra terminologia que se queira usar – o importante é considerar o espaço como constituído pelas relações sociais que incluem o papel operador dos objetos), não tira a prerrogativa de sujeito histórico da sociedade e dos atores sociais, ao mesmo tempo, garante uma análise da realidade social integral pelo “observatório” do espaço geográfico. Não parece haver lógica em apontar essa elaboração como uma fórmula de fetichismo espacial. Por outro lado, a opção da concepção de espaço relativo em Geografia em termos epistemológicos mostra-se muito mais vantajosa, porque dá especificidade ao discurso geográfico, que não se tornará consistente com concepções de espaço impensadas e externas à sociedade. Se essa vertente representa algo novo e inexplorado para a compreensão do mundo moderno, isso terá que ser demonstrado. Trabalhos importantes sustentados por discurso geográfico consistente tratando o espaço como dimensão (instância, componente, transversal, meio de reprodução das relações sociais etc.) social já existem, porém, ainda muito longe do desejável, em função de uma resistência ainda grande de práticas que levaram à Geografia a uma condição secundária no contexto das ciências da sociedade.

³⁶ É comum apresentar-se essa objeção como se a idéia de sujeito (assim como de objeto) fosse resolvida e consensual. E sabemos, ela não o é. Em torno da questão do sujeito organizam-se correntes na Filosofia. Há toda uma “corrente francesa” de inspiração nietzscheana e heideggeriana conhecida (desconstrucionismo) que faz uma crítica severa das chamadas Filosofias do sujeito, recusando a existência do sujeito como ser ou ente autônomo produtor de seu destino e do conhecimento, por exemplo. Só por esse exemplo, o par sujeito/objeto não deve ser naturalizado e trazido para as discussões da Geografia como uma obviedade sem considerar a complexidade que se encontra subjacente.

7. Por que São Paulo é constituída pelo automóvel?

Evidentemente, do ponto de vista histórico, a cidade de São Paulo existia anteriormente à disseminação do automóvel. Mas, não a cidade atual. A obviedade implícita na informação não é tão banal quanto possa parecer. Existe muito mais semelhança de São Paulo com outras cidades contemporâneas, do que com São Paulo do passado. Vale aqui lembrar as palavras de Peter Hall quando se referia aos primórdios do urbanismo e seus pioneiros nas cidades que viviam: “O mundo cultural e social em que viviam, e que forneceu o material essencial às suas percepções, há muito que se desvaneceu, e é difícil reconstruí-lo; o passado é país estrangeiro [...]” (HALL, 2002, p. 5). Quer dizer: pensar a cidade contemporânea é uma questão fortemente geográfica, e menos uma questão histórica. São Paulo atual sofre uma reestruturação que está dissolvendo parte significativa do seu passado. Um elemento de peso incontornável dessa reestruturação é justamente a disseminação do automóvel particular. Nesse sentido, inicialmente, entendemos ser legítimo identificar no automóvel um constituidor da cidade de São Paulo do presente. Conceituar o espaço geográfico como componente social corresponde a pensar a cidade de São Paulo em sua totalidade, e não apenas o espaço como um cenário externo. A consequência produtiva dessa posição permite que se avalie o tema das relações do automóvel com a cidade, para além da redução induzida pela idéia de impactos ambientais³⁷ e técnicos, uma vez que há fortes evidências que a expansão automobilística numa cidade vai bem mais longe do que isso.

As razões para se estudar a expansão automobilística em São Paulo se impõem a qualquer observação, a começar pela grande expressão quantitativa do fenômeno. Ignorando-se esse fenômeno, não há possibilidade de entendimento dessa cidade. Mas, o que interessa nesse momento é justificar inicialmente o enunciado que afirma que o automóvel constitui a cidade de São Paulo. Na verdade, devemos justificar porque o objeto de estudo foi construído dessa maneira. São várias as possibilidades de demonstrar que a multiplicação do automóvel particular ultrapassa as questões técnicas e se enraíza no ser profundo da cidade. Mas, será que essa questão é compreendida, de um modo geral, dessa forma? Parece que

³⁷ Palavra e idéia em voga no ambientalismo que se choca logicamente com produção de espaço e, em especial, com a de espaço relativo: quando há o tal impacto não se tem um espaço anterior impactado e sim um novo espaço.

não! Anteriormente, com referência aos campos das ciências e da Filosofia discutimos em que termos é possível afirmar-se que o automóvel é elemento constitutivo de uma dada realidade. No entanto, se a referência for a cena pública, para que haja comunicação dessa idéia de constituição da cidade pelo automóvel, algumas exigências anteriores devem ser cumpridas. Antes de tudo, haverá necessidade de uma primeira remoção da blindagem ideológica que cerca a questão do automóvel e que o mantém como algo ligado às questões técnicas e funcionais ou então como um dado cultural e social associado a comportamentos e posições de *status*.

Não resta dúvida que o universo automobilístico em sua operação numa cidade promove a constituição de um sistema técnico que é operado e apreendido por lógicas técnicas, de engenheiro. E essa dimensão para o seu entendimento tem valor óbvio. No entanto, entendemos haver uma manifestação ideológica em imediatamente levar-se a questão do automóvel para seu quadro técnico. Mesmo, que não se trate esse quadro de modo restrito e inclua-se nele uma visão de organização em geral do sistema viário e das políticas viárias. Ainda sim, entendemos, que algo anterior funda essa questão e tem potencial de desmascarar a ideologia presente na abordagem técnico/funcionalista. Assumiu-se aqui que própria visão da engenharia de trânsito é uma das faces do fenômeno constitutivo da cidade que o automóvel representa.

Outra abordagem recusada, a princípio, por entendermos ser também envolta numa neblina ideológica, é a de centrar os estudos na busca da responsabilidade dos atores coletivos de sempre: o Estado, as empresas automobilísticas, a especulação imobiliária etc. A idéia primeira foi de investir mais concretamente no processo atual que se caracteriza por uma maior multiplicidade de atores e por uma naturalização do processo que envolveu a cidade. Obviamente, o Estado favoreceu a expansão automobilística, assim como as indústrias se interessam nisso. Mas, como isso se deu sem resistência alguma, visto a reestruturação radical que isso significaria para a cidade? Como os envolvidos aderiram de modo tão definitivo? As respostas deviam especular se de fato a disseminação automobilística é sentida como um problema ou se os predicados atribuídos ao uso do automóvel (*status*, conforto, maior mobilidade, segurança, etc) não terminam tornado esse uso virtuoso.

Como meio de fundamentar o enunciado do objeto, e tomando como referência manifestações públicas, serão descritas, a seguir, algumas manifestações da ideologia protetora do papel do automóvel na cidade.

A circulação numa grande cidade possui como possibilidade de análise, uma dimensão técnica ligada diretamente à engenharia de trânsito. Esse modo de ver trata a circulação apenas como funcionalidade. Esta face do problema é muito discutida e estudada. Além dessa face surgem outras, também técnicas, como, por exemplo, uma relacionada ao ambientalismo, que aponta como efeito da presença maciça de veículos a degradação do ambiente. Fora dessas perspectivas técnicas, pouco é questionado em relação ao automóvel junto a grandes públicos. Por quê? São muitas as razões. Mas, o que é preciso assinalar é que há uma indiferença a ser investigada. Haveria uma visão ideológica da cidade e uma ideologia do automóvel que, combinadas, formam a base de um saber técnico, que mesmo fracassando nas soluções de problemas reais, cumpriria o papel de legitimar as perspectivas questionadas e esconde outras dimensões do problema?

Uma breve descrição sobre o automóvel na cidade de São Paulo permite argumentar sobre a indiferença mencionada. Os dados de veículos são gigantescos, com uma massacrante participação proporcional do automóvel particular. Deve-se lembrar que no item utilitários oculta-se uma nova moda veículos particulares que são os carros maiores particulares, as *pick ups*, por exemplo, usados de modo crescente na cidade.

VEÍCULOS CADASTRADOS MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 1995 / 2000						
Veículos	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	4.529.929	4.671.362	4.680.012	4.790.897	4.880.019	5.128.234
Automóvel	3.670.308	3.768.891	3.771.186	3.840.511	3.892.859	4.000.271
Ônibus	46.279	50.395	48.719	53.060	55.529	58.499
Caminhão	156.793	159.198	151.546	151.027	151.375	152.189
Utilitário	329.847	353.841	360.426	373.726	382.991	484.091
Moto/Moton.	271.469	282.515	292.261	315.928	340.292	368.690
Outros	55.233	56.522	55.874	56.645	56.973	64.494

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito (Detran) e Secretaria Municipal de Planejamento (Sempla) Departamento de Informações (Deinfo) - Setor de Transportes

Todos os dias saem às ruas e avenidas de São Paulo mais de 3 milhões de veículos só no município.³⁸ Na região metropolitana de São Paulo são desperdiçadas 2,4 milhões de horas/dia em congestionamentos. Estima-se em mais US\$ 6 bilhões as deseconomias causadas pelos congestionamentos, que periodicamente batem recordes de extensão atingindo mais de 150 km nos momentos de pico. Os congestionamentos são enfrentados pela gestão do município e pelo governo do Estado com obras no sistema viário, o que exige: 1. grandes investimentos, sempre além da capacidade financeira da cidade; 2. desapropriações. Em geral, a ampliação da capacidade viária tende a ser neutralizada pelo crescimento da frota e do número de viagens, ocasionado pelos ganhos de tempo inicialmente gerados por essa mesma ampliação, num típico caso de retroação negativa. Entre 1993 e 1996, grandes obras viárias foram iniciadas e completadas como túneis, grandes avenidas e viadutos. Os gastos no sistema viário neste período estão estimados em US\$ 3 bilhões. Considerando os investimentos municipais como um todo, esse valor corresponde a 50% do total. Apesar disso, o trânsito da cidade piorou. Em 1992, a velocidade média da frota era de 30 km/h, nas vias com semáforos. Em 1996, caiu para 25 km/h.

O sistema de transporte público coletivo é precário. A cidade, com 1.500 km² e mais de 16.000km de ruas, dispõe de apenas 49,2 km de linhas de metrô.

VIAS PAVIMENTADAS NA CIDADE DE SÃO PAULO
16.339 km de vias públicas
11.916km de vias públicas pavimentadas
2.937km de vias públicas não pavimentadas
1.486km sem informação
Fonte: Secretaria Municipal de Finanças / PRODAM. 1997

Um morador do distrito de Cidade Tiradentes, na Zona Leste, gasta - em média - 90 minutos para se deslocar para o centro da cidade. Em 1967 o transporte coletivo respondia por 59,1% do total de viagens na cidade, passando a 54,1% em 1977. Em contrapartida, o transporte individual que em 1976 representava 25,9% das viagens realizadas, em 1987 respondia por 41,9% das viagens da cidade. A velocidade média entre ônibus e carros nos corredores principais é bastante

³⁸ No mundo são cerca de 630 milhões de veículos e 2,26% é a frota brasileira. O crescimento da frota nacional passou de 1% ao ano entre 1990 e 1992 para 3 a 4% a partir de 1993. O Estado de São Paulo detém 40% dessa frota.

desigual, cerca de 28 km/h (carros) em oposição a velocidades de 14 km/h para os ônibus. Em 1997 os dados mostram as mesmas tendências de crescimento.

MATRIZ DE VIAGEM POR MODO (MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – 1997)			
Modo	Nº de viagens	Coletivo	
Ônibus	4.182.268	5.697.100 47,5% (*)	
Metrô	1.383.171		
Trem	131.661		Automóvel
Dirigindo automóvel	3.729.280		5.547.298
Passageiro de automóvel	1.818.018		46,2% (*)
A pé	6.096.953		
Outros	737.087		
Total	18.078.438		

Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô/Pesquisa Origem Destino 1997; Fundação Seade.

(*) Percentual em relação às viagens por veículos.

Os dados mais recentes revelam aquilo que já perceptível de modo sensorial, na escala do corpo: o uso do automóvel particular para locomoção equivale às viagens à pé e às viagens por transporte coletivo. Mesmo, considerando o elevadíssimo número de automóveis é evidente também a concentração desses automóveis numa parcela menor da população, o que possibilita concluir com segurança o que já era evidente: há uma mobilidade em ascensão para os motorizados e uma mobilidade decrescente para os desmotorizados.

Embora sejam incomuns críticas a essa distribuição desigual (e de profundas consequências), não significa que a questão da circulação não seja alvo de uma enormidade de reclamações, o que fornece farta matéria para os órgãos de imprensa. Um olhar sobre o que é recorrente nos meios de informação constata a inexistência de questionamentos à expansão maciça de automóveis particulares, o que certamente é um dos indicativos de uma naturalização desse meio de circulação. São comuns afirmações como estas:

O tráfego é um caos resultante do crescimento urbano desordenado [...] (RIBEIRO, 1997, s/n);

e

Os congestionamentos são, talvez, a forma mais explícita da falência do sistema de planejamento de transporte público. Eles impedem a grande finalidade do automóvel que é o rápido acesso a pessoas, bens e serviços (SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE, 1997, p. ?).

Há um congestionamento que atrapalha o automóvel feito pela má administração do transporte público. E o contrário, não é mais factível? A Veja nº 316 traz como

matéria de capa o trânsito de São Paulo. O título “Os Vilões do Trânsito”. Os automóveis? Não. Os caminhões:

Feios, sujos e malvados [...] barulhentos, velhos, grandalhões, lentos, muitas vezes ocupados por malucos no volante, os caminhões infernizam o trânsito, invadem as principais avenidas da cidade, circulam em áreas e horários proibidos, provocam acidentes e congestionamentos quilométricos. ‘Eles (os caminhões) são culpados por metade dos problemas da cidade’, diz o jurista Dalmo Dallari (VEJA SP, 1998, s/n).

Tendo em consideração que os caminhões registrados no município são apenas 152.189 (ano 2000) contra um volume de 4.000.271 de automóveis particulares soa escandalosa essa responsabilização dos caminhões pelas agruras do tráfego. E os transportes coletivos? Quem se atreveria a atacá-los? Pois bem, as ações governamentais imputam dificuldades ao seu funcionamento. As benesses oferecidas à opção pelo automóvel pelo Estado nas esferas municipal e estadual poderão ser facilmente demonstradas em estudos retrospectivos. Para o momento um exemplo prosaico ilustra bem o que quer ser demonstrado: em abril de 1997 a CET reduziu o número de linhas de ônibus no corredor da Av. Paulista. Isso significou diminuir a movimentação nessa de 701 para 424 ônibus. O número de itinerários caiu de 40 para 22. Para os 6.000 carros que passam por hora nesta avenida o trânsito melhorou. A expectativa da CET é que o tempo médio (tempo de quem?) para cruzar a Paulista caísse de quinze para dez minutos. Parece que o trânsito é uma dimensão metafísica, espectral e natural – portanto, pré-existente - invadida a *posteriori* por caminhões e ônibus, que deve ser purificada e aliviada para que os automóveis possam ocupá-la e fluir.

No final dos anos 1990 algumas rádios de São Paulo fizeram pressão para acabar com a transmissão obrigatória da Voz do Brasil, às 19,00 h. O argumento era a prestação de serviços neste horário quando o trânsito congestionava-se, e os motoristas precisam ser informados para optar por caminhos melhores. A relação entre esses serviços e o automóvel é clara. É raríssimo informar-se sobre os meios de locomoção de quem não possui carro. A prestação de serviço alegada é para um segmento específico da população e não o público todo, como a campanha contra a Voz do Brasil quis fazer crer.

Nas mesmas rádios que prestam serviços, há surtos histéricos quando manifestações de protestos ocupam a Av. Paulista e complicam o trânsito da região.

Neste caso há culpados. Porém, a quem se responsabiliza quando o trânsito está congestionado “sem motivo” nessa mesma avenida ou em outras? E quem é responsável pelos ônibus não andarem? Por que não há histerismo neste caso? Parece claro que a cidade é vista de modo ideológico, como espaço à disposição de um privado feito de privilégios, o que ilustra no caso a mesma a raiz comum dessas duas palavras (privado e privilégio).

A idéia de congestionamento articula-se com a disfuncionalidade técnica do sistema viário e da engenharia de trânsito. Ou, com a intrusão de indesejáveis como ônibus e caminhões. Não se pensa o automóvel como ele próprio o elemento constituidor fundamental do trânsito motorizado e dos congestionamentos. Como essa obviedade escancarada é tão facilmente encoberta? As vezes essa blindagem é violada. A Folha de S. Paulo publicou uma manifestação rara de um leitor sobre a cidade de São Paulo:

Freqüentemente vemos na imprensa referências ao transtorno causado ao trânsito das pessoas pelo excesso de ambulantes nas ruas de São Paulo. Porém raramente se fala no gravíssimo problema criado para a grande maioria da população que precisa ir trabalhar e voltar para casa de ônibus, pelo atravancamento do trânsito provocado por uma minoria que anda de carro, geralmente transportado uma só pessoa. Além de roubar preciosas horas na vida diária da população, o transporte individual é responsável por um sem-número de acidentes, gastos astronômicos pelo poder público em construção de ruas, viadutos, etc., sem falar na poluição que provoca. (FOLHA DE S. PAULO, 1999, s/n).

Eis a obviedade ignorada, que somente mecanismos ideológicos poderiam desculpar. Mas, não haveria pelo menos em alguma medida um senso crítico presente junto às forças progressistas da cidade de São Paulo? Um exemplo notável da neblina que cobre a questão do automóvel deu-se na campanha eleitoral à prefeitura do município de São Paulo para o mandato 2000-2004. Pediu-se a candidata Marta Suplicy do Partido dos Trabalhadores numa entrevista durante a campanha³⁹ que explicitasse qual seria sua política de transportes e em síntese ela expôs o seguinte: “- o trânsito em São Paulo é horrível, e é muito triste que uma cidade como São Paulo, em suas dimensões tão gigantescas tenha como meio principal de transporte o ônibus... temos que investir em metrô... vamos entrar em entendimento com o governo estadual para aumentar as linhas... corredores

³⁹ A importância do que a atual prefeita tinha dito só foi notada quando já não era mais possível resgatar a fonte da entrevista: canal de televisão, horário, programa etc.

exclusivos para ônibus poderiam ajudar os ônibus a serem mais rápidos, mas não funcionam... não adianta investir em túneis... viadutos etc.” Quando ela se refere ao fato de ser inócuo investir-se no sistema viário, em tese, implicitamente, é provável ela estivesse se referindo ao privilégio dado ao automóvel, mas não afirmou isso. Como ela tinha dito, anteriormente, que é ruim a cidade depender do ônibus⁴⁰, talvez estivesse querendo dizer que não adianta investir no sistema viário para dar mais velocidade aos ônibus, afinal, nem os corredores exclusivos funcionam bem. O extraordinário é que nesse segmento da entrevista, cujo assunto era a política de transportes, nem o entrevistador e nem a entrevistada pronunciaram a palavra automóvel. E aqui está uma chave da força ideológica do automóvel: ele fica no limbo quando o assunto é o transporte da cidade. Ao falar-se, na entrevista, de transportes entendeu-se apenas transporte coletivo, como se os automóveis não representassem uma forma de transporte que deve ser alvo de políticas ordenadoras. Talvez, por ser um bem privado considera-se que o automóvel não deva ser alvo de políticas. Outro aspecto sintomático: São Paulo é muito congestionado (congestionamento do quê?) e a questão do transporte deve ser, literalmente, jogada para debaixo da terra, construindo novas linhas de metrô. Na superfície não há espaço para o transporte coletivo. Apenas um candidato, que, aliás, foi candidato por muito pouco tempo⁴¹, ao referir-se tanto a transportes como à melhoria das condições do centro de São Paulo e dos bairros referiu-se a automóveis e a uma série de proposições ordenadoras (de restrição, na verdade) ao uso do automóvel, visando preservar a mobilidade da maioria e os espaços públicos. De um modo geral, pode-se afirmar que esse assunto só existiu para esse candidato. Ou mesmo: que esse repertório, essa linguagem somente apareceu no seu discurso. Para o restante dos candidatos, somente lugares comuns para resolver os congestionamentos, que não contêm sequer quaisquer alusões à restrição ao uso do automóvel. Há motivos para isso: no final do mandato do prefeito Celso Pitta ventilou-se na imprensa a questão do pedágio urbano como forma de restrição difusa ao automóvel diante da crise de mobilidade da cidade (já há um

⁴⁰ Os paulistanos parecem concordar e continuam abandonando os ônibus: em 1995 as companhias vendiam 164 milhões de passagens por mês. No ano 2000 essa média caiu para 92,4 milhões. Um dos motivos é o sucateamento da frota de ônibus, que se adentra ao século XXI com idade média de 6 anos e 11 meses. Em 1995 a idade média era de 5 anos e 5 meses. Os passageiros pobres migraram para as peruas (o número de perueiros legalizados ou clandestinos subiu de 5.000 para 15.000 no mesmo período). E uma boa parte migra para os automóveis particulares. Tanto num caso como no outro os passageiros ficam mais equipados para enfrentar os congestionamentos provocados pelos automóveis.

⁴¹ Roberto Mangabeira Unger.

rodízio que visava originalmente combater a poluição). A quem defenda a cobrança de pedágio para automóveis que se dirigem às áreas mais congestionadas, como por exemplo, já se cobra para estacionar no espaço público (zona azul). A polêmica e a ira despertada em torno, não pareceu estimular a presença dessa questão na campanha que se sucedeu. Numa cidade como São Paulo a ausência desse assunto numa campanha eleitoral da prefeitura realmente é de causar perplexidade.

Entendemos que não se deve compreender a dimensão ideológica que protege o automóvel apenas no sentido da elaboração marxista sobre a ideologia (que considera as construções ideológicas como falsificações e/ou ilusões). Há mais complexidade e sutileza nas formas ideológicas que privilegiam o automóvel. Antes de tudo, ter automóvel é tido como uma naturalidade inerente à vida, como se alimentar e, ninguém discute se é necessário comer. A publicidade expressa de muitíssimas formas e de maneira banal: "... domingo é dia de descanso, do futebol, da cervejinha, de estar com a família, de lavar o carro...". O automóvel não é um bem qualquer. Esse objeto tem papel simbólico, algo de obviedade ofuscante. São tantos e díspares os símbolos que se corre o risco de logo se evidenciar que a finalidade do automóvel não é o transporte e sim, ser símbolo.

É capaz mesmo que esse símbolo multifacetado iluda até aqueles que, pretendem ser os mais duros e frios cientistas humanos, os economistas. Automóvel e progresso econômico se confundem. É certo que ao longo de sua história esta mercadoria construiu impérios industriais e fez crescer regiões e países. Contudo, em vários aspectos essa história mudou. No Brasil e em São Paulo, onde autoridades municipais estão acostumadas a afirmar que os congestionamentos representam o progresso da cidade, a história está engessada e a idéia da milagrosa performance da indústria automobilística que contaminaria positivamente toda a economia permanece. Um exemplo forte se deu na campanha presidencial de 2002, na qual os candidatos foram conclamados a explicar como fariam para estimular o aumento da produção automobilística e todos o fizeram sem críticas, com naturalidade (e naturalização), legitimando a associação orgânica e automática entre desenvolvimento econômico (e social) e a maior produção e venda de automóveis.

A produção de veículos no Brasil (oscilando no início do século XXI em torno de 2 milhões) poderá no futuro ser bem maior. Muitas indústrias novas aportaram

recentemente no país. Renault, Hunday, Ásia Motors, Honda, Toyota, Peugeot, Mitsubishi, Audi e Chrysler. Parte dos investimentos necessários estão sendo feitos pelas diversas esferas estatais, entre outros modos por meio de isenções fiscais. Evidente que as automobilísticas têm importância econômica, entretanto não é mais possível se impressionar com isso. Seus efeitos multiplicadores não são os mesmos do passado e suas deseconomias são expressivas. Os custos (não só os financeiros, que talvez nem sejam os mais importantes) para as cidades não podem mais ser ignorados.

À naturalização do automóvel corresponde uma enorme expansão de sua propriedade e de seu uso que pode ser traduzida com um outro enunciado: a circulação, a mobilidade e a acessibilidade foram entregues em boa medida ao quadro das soluções privadas, com uma conseqüente precariedade e irrelevância do tratamento público da questão, o que reforça a condição de naturalização do automóvel particular. De algum modo, isso decorre de uma situação peculiar do crescimento das cidades no Brasil. Esse corte é importante: por aqui as cidades conheceram sua fase de grande expansão física em plena era do automóvel diferentemente das metrópoles do “mundo desenvolvido” que viveram essa expansão com base em meios ferroviários. Aqui o automóvel (e o ônibus) foi decisivo na metropolização e nos seus resultados. Por conseguinte, refletir sobre este quadro não é apenas uma questão técnica e sim uma questão associada ao a estruturação recente dessas cidades.

Se for justa a afirmação sobre a dominância das soluções privadas no que se refere à circulação e a mobilidade aí estará uma das explicações de um dos males mais notados da cidade de São Paulo e que tem grande relevância no seu destino. Trata-se da forma como os espaços públicos se deterioram (ou será melhor: não se constituíram?) e são privatizados e, como estes fenômenos adicionam-se ao quadro particular da segregação espacial, conferindo um caráter determinado à cidade. A disseminação automobilística, portanto, imiscui-se nas entranhas da cidade de São Paulo. Eis alguns aspectos que já podem ser destacados de início: 1. a idéia de fragmentação da cidade apresenta muita cumplicidade com a adoção do automóvel como meio de transporte muito difundido. Um entendimento possível da fragmentação refere-se à implantação de redes geográficas (nós e ligações) que contém segmentos privilegiados - em termos sócio-econômicos - da população que

conseguem apartar-se do território mais amplo da cidade, incidindo esse fenômeno sobre as relações sociais. Essas passam a ser seletivas, especializando espaços (espaços do automóvel). A fragmentação significa uma negação da diversidade e da cidade de um modo geral, o que resulta em segmentos com graus diversos de desconexão com o território; 2. a implosão do centro e estruturação de uma cidade policêntrica resulta, em São Paulo, em grande medida do mesmo processo que engendra a fragmentação da cidade que tende a inutilizar o centro tradicional como cenário simbólico de uma comunidade urbana, assim como centro político, financeiro, comercial, cultural etc. Implodidas as funções do centro único, elas irão ressurgir, por vezes com vestes privadas e como simulacros, em outras localidades especializadas. Assim temos centros específicos e “centralidades móveis”, configurando o que se denomina - em geral sem muito cuidado - de cidade policêntrica. O surgimento dessas “centralidades alternativas” não pode ser dissociado dos efeitos estruturantes do automóvel; 3. uma cidade fragmentada com redes geográficas especializadas que contemplam parte menor da população, mas inteiramente motorizada, exige eficiência nos fluxos. Exige espaços racionalizados. Assim a circulação urbana passa a receber doses maciças de investimento e tecnologia para fluir a contento, fora, como já foi mencionado, da política de transportes que se desenvolve alheia à questão do trânsito e da circulação. O que é um espanto. Esses espaços racionalizados na cidade (há outras razões para isso vinculadas ao que São Paulo representa) acabam por justificar e concentrar toda a expectativa que se tem de uma cidade fragmentada. Que seja um espaço tecnologizado eficiente, não importando que a cidade tenha se reduzido a isso. Grande parte dos problemas urbanos (aqueles do ponto de vista dos segmentos privilegiados) será enxergada por essa ótica apenas, daí a indispensabilidade no tema da reestruturação da cidade de se verificar a racionalização do espaço, em grande medida vinculada ao automóvel; 4. o processo de fragmentação da cidade (no sentido que vem sendo empregado) atrai inclusive investimentos públicos para certas localidades associadas às redes geográficas (daí o predomínio de obras no sistema viário) em detrimento da cidade que se espraia no território, do centro e dos bairros tradicionais. É o caso do “centro velho”. Contudo deve-se ter atenção às iniciativas em curso de recuperação do centro. Os projetos executados e os anunciados colocam no centro dessa recuperação uma estrutura de estacionamentos que atraia para o centro tradicional – que concentra equipamentos

culturais muito próximos uns dos outros e meios de transportes coletivos – segmentos de classe média. Admite-se como essência da concepção desses projetos que, se baseados em transportes coletivos, esse segmento social desprezará a recuperação, daí o seu componente automobilístico que induz uma pesada circulação automobilística num centro que quer se recuperar.

Qual a espacialidade que se constitui com a disseminação do automóvel que é intrínseca à reestruturação da cidade? Que cidade (e sociedade) está se construindo? São essas questões que orientaram o trabalho e que decorreram do modo de enunciar o objeto de estudo.

CAPÍTULO 2

UMA ABORDAGEM EM GEOGRAFIA PARA A CIDADE E O URBANO

1. Cidade e o urbano: opções e atos geográficos

É comum afirmar-se que a Geografia clássica negligenciou a cidade e o urbano; esse é um panorama que perdurou, ao menos, até os anos 1960. Esses fenômenos não estariam entre aqueles de permanência. Se de fato a dimensão espacial tem importância na inteligibilidade do social, essa lacuna causou prejuízos na apreensão e ordenação do fenômeno urbano, assim como para o desenvolvimento da disciplina. Por exemplo, a Escola de Chicago como centro de estudos de Sociologia urbana, produziu trabalhos com ênfase na dimensão espacial ainda na primeira metade do século XX,¹ contudo a Geografia, não se aproveitou desse enfoque, e só muito recentemente começou a fazê-lo. A própria Sociologia, as

¹Cf. WIRTH, Louis. *O urbanismo como modo de vida*, entre outros trabalhos em que o espaço possui centralidade na análise.

ciências humanas em geral e, inclusive a Filosofia², não foram além nos temas da cidade e do urbano.

Embora essa postura esteja sendo superada, no Brasil, repercussões desse passado continuam a desaguar no presente. É perceptível a fragilidade existente no próprio núcleo da conceituação de cidade e de urbano, ocultada por um certo consenso mudo que entende que essa questão nem existiria. Trata-se de mais um daqueles casos curiosos de resistência à teorização. Na verdade são idéias que se enrijeceram, por conta de sua naturalização. Não é difícil mostrar o equívoco da acomodação, pois sob as mesmas palavras (cidade e urbano) multiplicam-se os entendimentos sem que fique nítida se há (ou não) atualmente diferença entre eles; muitos entendimentos não partem do espaço geográfico e são meras adaptações de visões que colocam no centro a Economia, a demografia, a cultura etc. Desse modo a carência teórica sobre cidade e sobre o urbano, em especial no que diz respeito à sua espacialidade, ainda é algo a ser mais trabalhado na disciplina.

Buscando fugir da opacidade que homogeneíza as conceituações, usaremos como ponto de partida da discussão sobre a cidade e o urbano algumas elaborações que mantêm de modo constante a centralidade do espaço geográfico na definição de cidade. A produtividade heurística da conceituação é atraente, uma vez que permite, em muitos aspectos, interpretar a cidade e o urbano de forma original, e viabiliza o diálogo teórico amplo com outras interpretações recolocando (ou inserindo) a Geografia no núcleo das discussões contemporâneas fundamentais.

Começemos por expor uma breve síntese da conceituação de cidade construída por Jacques Lévy. Tendo como referência a produção do mundo social alguns fatores contribuíram para a combinação de dispersão e concentração dos seres humanos. Nesse contexto se explicita a lógica das cidades e do urbano. Ultrapassada a pré-história humana, o mapa dos recursos naturais utilizado pelas sociedades pré-modernas tinha um peso significativo na distribuição e no grau de concentração das populações. Por sua vez, a lógica da agricultura forçou os grupos humanos a respeitarem superfícies de densidades desiguais. No mundo moderno, essas duas situações são declinantes como influência na distribuição das populações. Um outro mecanismo presente nas diversas formações sociais também

² A esse respeito cf. ANSAY, P. et SCHOONBRODT R. **Penser la ville: choix de textes philosophiques.**

inflexiona as formas de distribuição populacional, inclusive atualmente. Trata-se da ação de grupos e classes que impuseram a outros grupos várias formas de afastamento, tais como discriminação e segregação espaciais dadas pelas castas, ordens, classes e o apogeu de tudo isso que foi a sociedade do *apartheid*. Ainda um outro fenômeno social mais recente, dado pela combinação da emergência do indivíduo (Renascença, fim da Idade Média) com a perda de força do comunitarismo, vai modificar a relação das populações com o espaço, na medida em que fará surgir o espaço privado, conseqüentemente repercutindo na distribuição.

Levando em conta as forças centrípetas que promovem as relações sociais e o seu contrário - forças centrífugas - que impulsionam os afastamentos, desde a escala local até a escala mundial, Jacques Lévy investe numa conceituação que expressa as possibilidades relacionais intrínsecas às diversas espacialidades, que se estabilizam em configurações do espaço. Nessa teorização surge o conceito de cidade e também de seu correlato que é o conceito de lugar. A essência do conceito desnaturaliza a idéia de cidade e revela sua substância: a cidade é uma opção espacial, um ato geográfico de grupos humanos, que visa equacionar o problema da distância geográfica em suas relações, procurando viver em co-presença. Logo, concentrando-se. A co-presença, razão de aproximação sensorial, é de importância decisiva nas sociedades humanas, inclusive porque não se reduz somente à co-presença de pessoas, mas também de outras realidades materiais e também realidades imateriais (informação, cultura, comunicação etc). Essa definição de cidade destaca que se trata de um geotipo espacial, cuja substância é societal, que diferentemente do social que apresentava espacialidades extremamente diversas e desconectas, integra várias funções produtivas, fundadas sobre a interação entre indivíduos e instituições:

Isso introduz um certo número de constrangimentos, o que supõe um certo fechamento permitindo as trocas cumulativas por um longo período. Daí a tendência a territorialização de toda a sociedade, porque só a territorialidade assegura uma exaustividade de diferentes funções, umas em relações a outras. (LÉVY, 1994, p. 51, tradução nossa).

O societal caracteriza-se por uma diversidade com alteridade significativa, num nível que não impede que se constitua uma sociedade. Com sua substância societal, a cidade promove e modifica qualitativamente as interações sociais:

A cidade responde a exigências quase universais da vida em sociedade. Ela seria então o dispositivo topográfico e social que dá maior eficácia ao encontro e a troca entre os homens. Usando a linguagem da Economia neoclássica, a cidade “maximizaria a interação social”. (Marcel RONCAYOLO, 1997, p. 6, *tradução nossa*)

e,

A cidade é uma reunião de homens, numa localização favorável, para conduzir as atividades coletivas, um lugar de trocas de pessoas, de bens, de capitais, de idéias e de informações, ao mesmo tempo moldura, motor e resultante das atividades humanas. (Pierre MERLIN *apud* Gabriel DUPUY, 1995, p. 21, *tradução nossa*)

Esse contexto geográfico que a cidade configura torna compreensível o fato dela ter se estabelecido como gestora e contemporânea da escrita, das artes, da ciência, da Filosofia, da política, do Estado, da moeda etc. Apesar da evolução bastante diversa das configurações citadinas essa definição de cidade possui largo alcance tanto histórico quanto espacial. Em boa medida a Geografia clássica definiu a cidade como o negativo do rural, diferentemente dessa definição apresentada que é “proativa”. Contrapondo o rural à cidade (e ao urbano), a partir de critérios comuns para essas realidades é possível ampliar o efeito comunicativo da definição: 1. A ocupação econômica dos moradores das duas realidades que se distingue em razão da multiplicidade de ocupações nas cidades, um produto da interação social com diversidade; 2. Há uma diferença notória nas espacialidades (“ambiental”) das atividades econômicas; 3. O contraste forte no tamanho das comunidades populacionais e na origem de seus membros; 4. A enorme diferença existente entre a homogeneidade social de um e a heterogeneidade do outro; 5. As possibilidades radicalmente distintas de mobilidade social nos dois tipos de realidade; 6. A diferença quantitativa e qualitativa de exposição às interações num caso e no outro (SOLARI, 1979, p. 4-7). Evidentemente, o contexto espacial, elemento forte na definição das duas configurações, possui papel de operador significativo na produção dos resultados sociais do rural e da cidade (e do urbano).

2. Uma discussão sobre os fundamentos da cidade

Quais os elementos fundantes da cidade? Devidamente problematizada e espacializada, é inegável que a concentração representa uma das condições básicas para se pensar a cidade, e o mundo urbano em geral. É de interesse nessa teorização verificar se a “propensão” à concentração da humanidade, manteve-se

historicamente sob termos semelhantes. Será a concentração fundante das cidades, ou, então, ela seria consequência de forças mais profundas, com maior peso ontológico?

Somente no mundo moderno a proliferação das cidades atingiu uma escala, em termos quantitativos, expressiva. Antes as populações das cidades eram ociosas e consumidoras de recursos produzidos no mundo rural. Já no mundo moderno, a introdução das atividades industriais modifica-lhes a estrutura e, de localidade de desbaratamento de riquezas, a cidade se transforma no centro de acumulação do capital. Assim, seria o precedente econômico (capitalista) o impulso fundante da concentração que a partir daí ocorrerá. Conforme esse raciocínio a concentração é estimulada, uma vez que é vantajosa ao desdobramento do processo econômico.

Outra linha de raciocínio identifica fundamentos para a “propensão” à concentração, anteriores à transformação das cidades como *locus* de acumulação de capital. O ser humano na constituição do seu ser social precisa lidar com a distância geográfica que o seu próprio ser-no-mundo produz, o que pressupõe, obviamente, relações, contatos, que são mais facilitados quanto mais a fricção da distância for relativizada. Segundo Jacques Lévy, as cidades foram a melhor resposta histórica para isso e de certo modo a única possível tendo em conta grandes contingentes populacionais. Apesar dessa importância, sua realização concreta ao longo dos tempos foi marginal, e somente no mundo moderno ela se transforma numa configuração espacial hegemônica. Parece viável articular essa resposta à anterior (da prevalência do econômico). Conclui-se então que o fato da cidade ter se transformado em espaço econômico viabilizou sua generalização, mas sua essência de melhor resposta espacial para as interações sociais é anterior.

François Ascher apresenta um raciocínio que vê na urbanização um processo remoto e subjacente que se manifesta historicamente por diversas formas. Figuras atuais da urbanização, como a metrópole e o que ele denomina metápole, não são fenômenos contingentes do presente e sim desdobramentos avançados de uma urbanização que começou nos primórdios da história e que apesar de recuos e variações, nunca cessou de progredir até aos nossos dias (ASCHER, 1998, p. 19). Quer dizer: a busca da concentração possui uma continuidade. Contudo, a metrópole e, principalmente a metápole, não corresponde exatamente à definição de cidade dada aqui. Num certo sentido essas figuras atuais do mundo urbano se

caracterizam pela desdensificação, atenuam a concentração e organizam um conjunto de lugares. A cidade propriamente dita significaria um lugar apenas, pois esse define por um conjunto de relações de interdependência direta, sem distância. Um conjunto de lugares que uma metrópole pode conter constituiria uma área. Seria o caso de Los Angeles ou de Brasília, que são áreas que expressam conjuntos de lugares de relações mais tênues. Dito de outro modo: nesse caso da desdensificação metropolitana a distância geográfica está sendo alterada (ou gerenciada) de outro modo a favor da intensificação quantitativa das relações sociais. Esse outro modo não faz uso somente da máxima concentração demográfica e objetiva combinada à intensa diversidade. Se isso for demonstrado, retira-se do conceito de urbano a inevitabilidade da concentração demográfica vista somente pelo ângulo da métrica convencional, e se deixa isso apenas para a cidade. Mas permanece, a eficácia da concentração, numa outra escala, como solução para a questão da distância.

É preciso discutir mais a hipótese da concentração como consequência econômica: tomando como referência as grandes cidades no mundo moderno, houve uma tendência muito forte nos estudos críticos de destacar sua importância no quadro geral de acumulação do capital. Por exemplo: segundo M. Gottdiener, David Harvey define a cidade como “[...] um nó de intersecção na Economia do espaço, como um ambiente construído que surge da mobilização, extração e concentração geográfica de quantidades significativas de mais-valia” (1997, p. 94). Essa é, para ele, a natureza do espaço urbano, situação em que a concentração espacial joga papel decisivo nas quantidades da riqueza obtida. David Harvey com o tempo alterará suas elaborações, pois verá algumas modificações na natureza da cidade que transitará da condição de acumulação de capital através da produção industrial para a condição de um meio para “[...] estimular o consumo e manter um alto nível de demanda efetiva dentro de um quadro sobrecarregado de dívidas” (GOTTDIENER, 1997, p. 100). De fato, as grandes aglomerações urbanas representam os núcleos de produção e consumo mais eficazes que as sociedades humanas criaram até agora. Exatamente o tamanho, a densidade e o congestionamento delas estão entre os mais preciosos trunfos econômicos do sistema produtivo. Mas isso responde a questão de seus fundamentos? Embora as elaborações críticas dessa linha sejam diversas quanto a vários aspectos, há de

comum o entendimento que a concentração como uma racionalidade instrumental que serve e alimenta o capital, antes de tudo. Veremos, mais adiante, que é possível encontrar essa conclusão de forma límpida entre os desurbanistas revolucionários nos primórdios da URSS, que entendiam a concentração apenas como uma necessidade histórica do capitalismo (RODRIGUES, 1973, p. 87-88).

A crítica que se pode fazer a essa visão de cidade, destaca alguns riscos: 1. Tudo que não for econômico na cidade é subproduto da Economia; 2. Tudo que não for econômico não é digno de freqüentar as elaborações teóricas principais. Uma visão excessiva nessa direção reduz o espaço que resulta da concentração a quase apenas um receptáculo funcional para o capitalismo, mesmo que nesse sentido seja um receptáculo com alguma capacidade de operação. No entanto, há uma dissonância de peso, no interior dessa cultura crítica: Henri Lefebvre. Ele caracterizava o espaço como uma das forças produtivas da sociedade de mesmo *status* que o trabalho e o capital, e dizia que a realidade urbana como um todo, não deve ser concebida apenas como a soma de locais de produção e de consumo. Embora reconhecesse que os arranjos espaciais das cidades pudessem ampliar as forças produtivas, mas o fariam num sentido bem mais amplo que os mecanismos econômicos em si (*apud* GOTTDIENER, 1997, p. 145). Uma possível síntese da diferença da posição de Lefebvre para os críticos marxistas da cidade é que para a ele a essência da cidade é “[...] ser uma forma espacial que sustenta o processo de reprodução do capital em geral, ao passo que para Castells essa essência é um processo, a reprodução da força de trabalho, que está engastado numa forma espacial” (GOTTDIENER, 1997, p. 148).

A visão de H. Lefebvre não simplifica e nem reduz a cidade a uma configuração capitalista, mesmo quando admite que as estruturações que vitimam as cidades estejam a serviço do processo de reprodução. Ao contrário, a ortodoxia marxista define a cidade como caudatária negativa da acumulação:

[...] a própria estrutura da cidade capitalista, inclusive usos de solo e modelos de atividade, é uma decorrência do capital em busca de lucro. E é por estar o capitalismo condenado a crises recorrentes e cada vez mais profundas na atual fase do capitalismo tardio, que o capital apela para o Estado a fim de que este o assista como seu agente, corrigindo a desorganização na produção de mercadorias e auxiliando na reprodução da força de trabalho [...] (HALL, 2002, p. 399).

Um entendimento desses termina por ajudar a esclarecer o fato do porque em várias situações práticas, muitos, em nome do marxismo, foram francamente inimigos das cidades.

Uma importância significativa de Lefebvre foi a de ser uma dissonância de peso num âmbito hostil à cidade. Para ele, mesmo que as necessidades de reprodução das relações de produção orientem a “intervenção capitalista” nas cidades, não é possível um controle completo sobre isso. Por isso o próprio Estado se transforma num inimigo da vida cotidiana citadina. Recuperando o conceito de espaço abstrato de H. Lefebvre - substância que espacializa as práticas econômicas e políticas e que resultam em hierarquização, homogeneização e fragmentação -, teremos um bom instrumento para refletir sobre vários fenômenos significativos das cidades contemporâneas, importantes para o presente, para a revitalização da vida cotidiana: fragmentação e homogeneização dos espaços de zonas urbanas densas, degradação dos espaços públicos e a desdensificação controlada (ou descontrolada) das cidades. Henri Lefebvre entendia, por exemplo, como um avanço do espaço abstrato sobre o espaço social a substituição de áreas destinadas a pedestres (uma praça, por exemplo) por vias de trânsito de automóveis. Nesse caso, a vida urbana deteriora-se inconscientemente e profundamente em proveito do espaço abstrato.

Aplicando a idéia sobre a fragmentação da cidade com o avanço de modalidades do espaço abstrato, podemos entendê-la como a constituição de vários lugares antagônicos e que se negam, numa situação, que ao menos em algum plano, deveria haver apenas um lugar, ou um conjunto de lugares que coexistem com alguma sincronia. O fenômeno da fragmentação é apontado por muitos autores como uma tendência dominante no interior de boa parte das cidades importantes do mundo, inclusive nas européias. Gerando um fenômeno de “dispersão urbana”, que colocaria em causa a própria existência das cidades, isso porque essas cidades transformaram-se em espaços esgarçados: “[...] impõe-se a pergunta se o próprio conceito de cidade não está ultrapassado” (HABERMAS, 1987, s/n).

Estaria a concentração, como fundamento da cidade, ameaçada de ser dissolvida pelo capital, que ao contrário da visão da ortodoxia marxista, não serviria tanto assim à acumulação? Haveria ainda cidades tendo em vista a metropolização moderna que em todos os países coloca elementos contraditórios? Certamente, a

realidade nos impõe maiores dificuldades de legibilidade do urbano. Para Françoise Choay (1994, p. 26-39) não se pode mais falar em cidade, mas no máximo em urbano, o que significa um descolamento da cidade do urbano. Haveria essa distinção entre o urbano e a cidade? As cidades coexistem com um urbano que as ultrapassam, mas a despeito disso, poderiam resistir a esse urbano fragmentado?

3. Distinção entre cidade e urbano

Henri Lefebvre teve um papel pioneiro ao chamar a atenção para o deslocamento do sentido de urbano para além da cidade, e interpretou essa expansão da substância urbana como uma metáfora do avanço do processo de modernização das sociedades capitalistas e “[...] do ‘planejamento’ estratégico da vida cotidiana, que haviam permitido ao capitalismo sobreviver, reproduzir com êxito suas relações essenciais de produção” (SOJA, 1993, p. 65). DE fato, observando a dinâmica urbana, vamos notar que esse deslocamento trará desdobramentos importantes na Geografia do urbano.

Patrick Abercombrie, planejador britânico visitando Berlim, pouco antes da 1ª guerra mundial, registrou a seguinte observação a respeito daquela cidade:

Berlim é a mais compacta cidade da Europa; ao crescer, não avança a esmo, com estradas pequenas e casas suburbanas insignificantes, mas vai, lentamente, empurrando suas amplas ruas citadinas e seus colossais blocos de apartamentos rumo ao campo, transformando-o, de chofre, em cidade florescente. (ABERCOMBRIE *apud* HALL, 2002, p. 36)

Essa dinâmica notada de uma cidade que na medida que se expandia, produzia espaços novos com as mesmas características dos anteriores, nos quais a cidade se mantinha plena, sem perder a densidade, permite que ainda identifiquemos cidade ao urbano. Mas, essa descrição de Berlim não é muito comum no processo de urbanização e foi algo praticamente restrito à uma parte da Europa. Não somente por se tratar de uma dinâmica situada no início do século, pois mesmo naquela época já não era a regra, principalmente se tivermos como referência os EUA:

[...] entre 1920 e 1930, os subúrbios haviam crescido duas vezes mais rápido do que as cidades-base: “o urbanita transforma-se rapidamente no suburbanita”, uma vez que as famílias satisfaziam o desejo de escapar aos aspectos obnoxiosos da vida urbana, mas ao

mesmo tempo sem perder o acesso às suas vantagens econômicas e culturais (HALL, 2002, p. 349).

Que espacialidade era essa do “suburbanita” que se constituía? Não era, certamente, uma expansão a esmo, de estradas pequenas e algumas casas suburbanas. Claramente distinta da expansão berlinense, trata-se de uma outra urbanização, diferente, mas, não uma ruptura total com a cidade e seu modo de vida. Tomando-se a cidade compacta como contendo a essência da substância urbana e, considerando-se que o mencionado fenômeno dos subúrbios norte-americanos pode ser interpretado como o de áreas que se beneficiam com a irradiação dessa substância, apesar de possuírem menores densidades demográficas e objetais, se está, obviamente, afirmando que o urbano é uma substância que se espacializa fora das aglomerações. Embora, o mundo contemporâneo seja pródigo em grandes aglomerações urbanas, conforme a escala de observação notaremos que a compacidade convencional (marcada pela contigüidade territorial) não é exclusiva e, que, a configuração que nos habituamos a denominar como urbano apresenta uma diversidade de modalidades que escapa da definição de cidade apresentada aqui. Pode parecer incoerente identificar espaços urbanos de baixa densidade e diversidade, visto que a definição de cidade pressupõe o contrário. No entanto, em referência aos espaços não-urbanos (o rural clássico, por exemplo), mesmo esse urbano atenuado é sempre mais denso e diverso.

Além do fenômeno da suburbanização (periurbanização) americana, existem outras manifestações de transcendência do termo urbano em relação à cidade. Houve, e ainda está ocorrendo, uma verdadeira subversão da ordem citadina tradicional, cuja marca mais evidente era a clara delimitação entre a cidade e o seu exterior, o campo, efetivamente rural. Nesse contexto, a palavra cidade tornou-se restrita para descrever os novos fenômenos urbanos que desdobram em escala planetária. A urbanização planetária, no século XX, e, em espacial após 1945, “[...] desarrumou radicalmente, no plano social, econômico, espacial, ideológico, cultural, os referentes clássicos que faziam que uma cidade fosse uma cidade” (LUSSAULT, 2003, p. 949, *tradução nossa*).

Cidade e outras modalidades do urbano formam um complexo sistema urbano, daí a maior abrangência do conceito de urbano. Essa distinção não corresponde às elaborações convencionais que alimentam o senso comum, nas

quais ainda é comum identificar-se o urbano exclusivamente à cidade. Em consequência dessa identificação, não se define o urbano e sim cidade. Mesmo quando se encontra uma separação dos termos, o urbano fica sem teorização.

Empregaremos aqui a distinção dos conceitos de urbano e cidade em articulação com a idéia de urbanidade, que funcionará como critério de qualificação, inclusive conceitual desses espaços, entre outras razões porque o descolamento do urbano em relação à cidade flagra um dos móveis operadores desse processo: o automóvel particular. No começo do século XX, após o momento em que se vislumbrou maneiras de haver uma disseminação do seu uso em escala, já havia quem temesse que o aumento do número de automóveis particulares levasse a uma expansão de baixa densidade e logo após, foi forçoso reconhecer que “[...] o automóvel estava, como era de se esperar, criando a cidade celular” (HALL, 2002, p. 183). A saber: células suburbanas, de baixa densidade e diversidade.

Vamos refletir sobre a distinção entre o urbano e a cidade tomando uma maneira de caracterizar o urbano que apareceu no artigo do economista José Eli da Veiga (2000): “Ilusão de um país urbano: ficção estatística produz imagem de um Brasil cada vez menos rural”. Ele contesta a taxa de 80% de população urbana encontrada pelo IBGE no ano 2000. Essa taxa atropelaria “qualquer critério de Geografia humana”. A metodologia aplicada contabiliza o urbano referindo-se aos municípios e às zonas urbanas que cada um deve limitar. Os habitantes dessas são incluídos na população urbana. Isso a despeito de muitos deles encontrarem-se isolados em meio a “desertos demográficos”. Ele também utiliza um trabalho da Universidade de Campinas que chega a uma taxa de população urbana de 55%.³ Adaptando para o Brasil procedimentos da OCDE aplica uma metodologia que opera com níveis de densidade demográfica a partir do patamar de 100 hab/km². Acima seria o mundo urbano e abaixo o mundo rural: “São certamente urbanos os municípios brasileiros com densidade de 100 hab/km² ou mais” (ELI DA VEIGA, 2000, s/n). Os dados organizados com base nesse critério de corte (*vide tabela*) resultam em justamente 55% da população acima de 100 hab/km².

³ Segundo o trabalho da Unicamp em 1996, havia 52,7 milhões de habitantes nas 12 aglomerações metropolitanas, 20,6 milhões em 37 aglomerações não-metropolitanas, e 13,3 milhões em 62 centros urbanos dispersos. Um total de 86,6 milhões de pessoas, que correspondia a 55% da população brasileira.

TRÊS ANDARES DE DENSIDADE POPULACIONAL, BRASIL, 1996.				
<i>Densidade (Hab/km²)</i>	<i>100 ou mais</i>	<i>De 100 a 30</i>	<i>Menos de 30</i>	<i>(TODOS)</i>
Nº de Municípios	549	1491	2933	4973
População (Milhões)	85	32	40	157
População (%)	55%	20%	25%	100%
Fonte: IBGE				

A partir dessa metodologia devemos conceder que quase a metade da população não é urbana. Somente Rio de Janeiro e São Paulo, seriam os estados “inequivocamente urbanos”, pois mais de 80% da população está em municípios acima de 100 hab/km². Quanto aos municípios de baixa densidade (a grande maioria) eles se encontram, na região norte, no Maranhão, Piauí e no Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Em seu artigo o autor não se refere às cidades e caracteriza o urbano e o rural como categorias de concentração e dispersão populacionais, respectivamente. Esse critério demográfico/estatístico ignora as espacialidades subjacentes, o que não o impede de pedir o testemunho favorável da Geografia humana. Essa é daquelas confusões provenientes da imagem que a Geografia projeta ao público em geral. Ora, a Geografia humana não tem critérios tão claros. Parcialmente, ele poderia se socorrer de uma das correntes principais da Geografia urbana, que pensa o mundo urbano a partir de apreensões matemáticas dos sistemas de cidades. Essa corrente origina-se na análise espacial e no quantitativismo. Nesse caso a apreensão do fenômeno urbano é feita de fora, e o universo interno do mundo urbano não é seu objeto. Tem sua validade, mas reduz o social, não pensa no indivíduo, não discute a substância urbana, nem a diversidade de espacialidades do urbano. Por outro lado, uma outra corrente, também importante, de estudos da Geografia urbana, que investiga o funcionamento interno do urbano e suas respectivas espacialidades não corroboraria tão obviamente as posições de José Eli da Veiga. Nela a apreensão do urbano e da cidade (e do próprio rural) não se reduziria apenas às categorias de concentração demográfica. Outros fatores deveriam ser considerados e a própria idéia de densidade, tal como foi trabalhada, precisaria ser problematizada. A concentração e a dispersão contemporâneas possuem espacialidades complexas que não podem ser abstraídas. Elas importam: uma aglomeração que será caracterizada como “rural” por nada significar numa vasta área de vazio demográfico (o que, aliás, depende da escala geográfica de

análise), pode estar vinculada ao modo de vida urbano, conectada e interagindo nesse universo. Por essa razão, parece despropositado descartar de início a condição urbana de certas áreas que representam, em certas escalas, vazios demográficos.

Quando há referências a estados inteiramente urbanizados (São Paulo e Rio de Janeiro) certamente o autor não quer dizer que essas áreas sejam totalmente tomadas por aglomerações urbanas, pois, sabe-se que elas possuem vastas extensões de campos agrícolas e, em si, de baixa densidade demográfica. Está, portanto, tratando do urbano como algo que não se identifica exatamente à cidade. Esse algo transcendente é o índice demográfico. Ao contrário, nas localidades em que esses índices não forem altos o suficiente, conforme a metodologia, nem as cidades serão identificadas como urbanas. Nesse argumento o descolamento do conceito de urbano da idéia cidade vai muito mais longe do que a distinção que estamos apontando.

Uma diferença deve ser sublinhada entre o modo de enunciar o conceito de cidade adotado com o conceito de urbano empregado por José Eli da Veiga. Máxima concentração espacial é a cidade, não só de pessoas, mas de objetos, inclusive imateriais. Tudo isso com grande diversidade, e a espacialidade que daí surge se caracteriza pela contigüidade. A cidade pode ser apreendida pelo conceito de território⁴: uma configuração topográfica, extensiva, horizontal e aberta e pode englobar todas as relações. Por definição ele contém a densidade e a diversidade sociológica e objetual. Outras modalidades do sistema urbano já são mais dispersas e “celulares”, não possuem contigüidade, a diversidade de pessoas e objetos é inferior e sua espacialidade se constitui de modo reticular (por meio de redes geográficas), que compensam a distância gerada pela dispersão. Na verdade, são concentrações não euclidianas. As redes geográficas são constituídas de pontos isolados e linhas (ligações). Assim têm configuração topológica, sem contigüidade. Podem significar perda da diversidade - tratamento setorial, zoneamento, atomização, desagregação etc. É provável que atualmente o urbano possa se dispersar ainda mais, sem perder a condição de urbano, pois o que importa é articulação que manterá com o mundo

⁴ O autor identifica nas práticas geográficas (e também nas outras ciências) oito significados distintos da idéia de território (como oposição de senso comum a idéia conceitual e científica de espaço; como sinônimo de espaço; como sinônimo de lugar; como opção epistemológica; como expressão de espaço controlado e limitado – espaço estatal; como metáfora da animalidade; como espaço “apropriado”; como a marca de um período na história do pensamento geográfico) (LÉVY, 1999, p. 122-124).

urbano em geral e com a cidade propriamente dita (o que depende do sistema de objetos). Assim, o urbano não coincide com a cidade. Essa ocorrência é bem complexa e tem sua nitidez prejudicada não só por sua dependência da cidade, mas também por que o modo de pensar o urbano desenvolveu-se tendo por base apenas a cidade. O que importa é a não redução do urbano a uma categoria de concentração urbana, visto que o sistema urbano conhece atualmente uma dispersão sem deixar de ser urbano e é preciso nesse contexto distinguir o que é a cidade: “[...] é preciso doravante conceber a cidade como uma das expressões do urbano e, a cidade se apresenta dessa vez como o coração de uma civilização” (LÉVY, 2003, p. 998, *tradução nossa*).

4. A dispersão do urbano

Embora a concentração como solução para a questão da distância seja uma ação geográfica que está nos fundamentos da cidade e do urbano, não se pode negar que existem novos elementos a se considerar na constituição do urbano. O mundo urbano não apenas se expandiu historicamente, como viu florescer variações significativas quanto à questão da concentração. Hoje, em alguma medida, podemos nos referir a uma situação que pode ser identificada a um oxímoro: “dispersão urbana” ou uma “aglomeração mais espalhada”, cujo melhor exemplo é a periurbanização americana, de espacialidade reticular e topológica. Em vista do aumento das velocidades, que provocam uma diminuição das distâncias, essa aglomeração espalhada pode minimamente se aproximar, como efeito, de uma aglomeração compacta, dependendo do grau de dispersão.

Somente em algumas regiões do mundo ainda convive-se com uma urbanização de tipo clássico, que é a emigração de contingentes populacionais das zonas rurais para as grandes cidades (América Latina - parcialmente, sudeste asiático, África e mesmo algumas poucas regiões européias). Contudo, mesmo nesses locais verifica-se uma outra urbanização que não aquela de procurar-se a cidade concentrada, mas sim uma urbanização que avança sobre áreas anteriormente mais próximas do rural, fato esse que a metropolização já representava. Por outro lado, em países em que a urbanização já é bem mais antiga (Inglaterra, Alemanha, p. ex.) a metropolização expressa-se por uma dilatação das

principais zonas urbanas, integrando as cidades periféricas, e mesmo de uma região mais ampla, até onde as redes possibilitam.

Tendo como referência a metrópole, talvez seja até melhor dizer que ela não expressa propriamente uma dispersão urbana, mas sim uma mudança do padrão de concentração. Acaba por contribuir para a concentração urbana, pois não é incomum que para muitos a chegada do urbano termine por incentivar o deslocamento para as proximidades do núcleo do urbano. Mas há, aqueles que representam um urbano que se dispersa e que vão formar núcleos residenciais em zonas bucólicas afastadas das cidades. Mas, mesmo esse fenômeno pode guardar uma curiosa contradição em benefício do núcleo denso e diversificado da cidade, tal como nota François Ascher referindo-se a um trabalho de G. Bauer e J. M. Roux,⁵ no qual os autores destacam o benefício que significa para Paris o fato dos membros das classes abastadas comprarem residências no vale do Chevreuse ou na planície de Versalhes (ASCHER, 1998, p. 167). Ao abandonarem os centros, favorecem os seus usos por uma maior diversidade da população, já que eles poderiam criar núcleos homogêneos de baixa densidade próximos aos centros das cidades, fato esse que ocorre na cidade de São Paulo. Todavia, é importante observar que apesar do processo de metropolização acabar por redundar numa maior concentração em outra escala, não obstante os padrões distintos da cidade, essa expansão territorial do urbano que ela representa contém aspectos que colidem com a grande cidade.

É possível que essas novas formas do urbano - que além da uma dispersão geográfica contêm uma desdensificação selecionada - estejam realizando, em alguma medida e de forma mais eficiente, as ações de segregação espacial existentes anteriormente nas grandes cidades. Essa discriminação foi atribuída ao que acontecia no mundo da Economia, em que as hierarquias lá presentes se refletiam de vários modos no espaço da cidade. No entanto, a hierarquia espacial não coincidia completamente com a social. A verdade é que essa hierarquização espacial foi (e é) fato comum nas grandes cidades modernas e se desenvolveu de formas diversas isolando pobres de ricos. A gentrificação (nobilitação) de alguns bairros centrais que levou à expulsão de camadas de menor renda é um dos aspectos da discriminação espacial, enquanto que a concentração das populações com estatuto sócio-profissional mais precário em alguns grandes conjuntos de

⁵ La rurbanization ou la ville éparpillé.

habitação social em geral a distâncias significativas das regiões centrais é outro. Mas essas formas de segregação no núcleo denso, não conseguiam separar esses segmentos com a mesma eficiência que a dispersão do urbano vai permitir. Esse conjunto de aspectos contraditórios dos espaços urbanos influenciados por grandes metrópoles pode ser resumido do seguinte modo:

[...] a integração no sistema de funcionamento cotidiano das metrópoles e das cidades, de aglomerados e de aldeias periféricas, às vezes, de novas urbanizações (habitação e emprego) bastante afastadas, aumentando a descontinuidade dos espaços metropolitanos. As metrópoles estão, assim e ao mesmo tempo, mais diluídas e mais compactas, mais integradas e mais descontínuas (ASCHER, 1998, p, 9).

É importante acompanhar a discussão sobre a dispersão urbana onde ela sempre foi muito intensa, dada a dispersão urbana pioneira (início do século XX) e planejada ativamente pelo Estado, como o foi no caso dos Estados Unidos com a suburbanização.

A suburbanização americana

Um panorama favorável à suburbanização estava instalado nos EUA no início do século XX. Muitos aspectos podem caracterizá-la. Por exemplo, em 1923 o congestionamento de tráfego já era tão terrível em algumas cidades que já se falava em barrar o acesso de carros às ruas centrais e “[na década de 1920] a Sears Roebuck e em seguida Montgomery planejava, suas primeiras grandes lojas suburbanas em função do automóvel” (HALL, 2002, p. 329). O *boom* suburbano foi favorecido por um conjunto de circunstâncias que não foram fruto do acaso. Em primeiro lugar novas estradas que iam além de onde os coletivos sobre trilhos podiam ir. Isso combinado com um zoneamento de uso do solo que orientava a produção de áreas residenciais uniformes, mais o programa de hipotecas garantidas pelas autoridades governamentais criou as condições para a expansão dos subúrbios. Um fator chave para isso foi a explosão da natalidade, que implicou em demanda por casas unifamiliares (HALL, 2002, p. 345).

A “ideologia” da suburbanização era alimentada por posturas anticidade. Com essa perspectiva, começa em 1924 a ser concebida por Frank L. Wright a utopia da *broadacre city* – uma cidade do automóvel, completamente fragmentada e sem

centro, e que se dissolveria num território nem urbano nem rural: “[...] a cidade do futuro estará em todo o lado e em parte alguma será tão diferente da urbe antiga ou contemporânea que provavelmente não chegaremos a reconhecer sua emergência enquanto cidade” (WRIGHT *apud* ASCHER, 1998, p. 12). F. L. Wright possuía afinidades filosóficas com Ebenezer Howard, mentor das cidades-jardins. Em sua utopia estava presente a:

[...] repulsa pela cidade grande – Nova York especificamente – vista como um câncer, um “tumor fibroso”; a mesma antipatia populista pelo capital financeiro e o latifúndio; a mesma repulsa anarquista pelo governo forte; a mesma confiança nos efeitos libertadores das novas tecnologias; a mesma crença no princípio de cessão de solo para moradia e no retorno à terra [...] (HALL, 2002, p. 339).

Já nos anos 1960, um observador muito arguto se manifestará a respeito dessa dispersão urbana, aquela altura, intensamente acelerada: Melvin Webber. Esse autor foi um dos primeiros a referir-se em seu trabalho⁶ ao fim das cidades com a dispersão. Para ele o território urbano será uma espécie de “[...] cidade como vasto domínio, sem lugar, simples grelha de interconexão composta por transportes visíveis e por redes de comunicação invisíveis, onde a sociabilidade já não se baseia na proximidade, mas sim no movimento” (WEBER *apud* ASCHER, 1998, p. 13). O que acontece é que “[...] o lugar urbano está sendo substituído pelo domínio do não-lugar urbano” (WEBER *apud* HALL, 2002, p. 354). Afirma que o domínio do reticular e a dinâmica das redes técnicas (a grelha de interconexão) impuseram mutações espaciais, sociais e intelectuais que levaram ao fim do modelo citadino. A cidade que se opõem ao campo, com ideologia própria, modelos arquitetônicos, com limites claros desaparece e o campo tradicional vai junto nessa desapareição.

Tal como M. Weber previu o fenômeno ele não se deu. A dissolução das grandes cidades norte-americanas de fato não ocorreu, mas a expansão de outras formas urbanas para além dos seus limites tornou-se indiscutível. Isso é notório, em especial, após a Segunda Guerra quando o ritmo e a amplitude da suburbanização nos quinze anos subseqüentes ultrapassarão o fluxo anterior:

[...] os automóveis, as novas rodovias e as políticas federais encorajaram, talvez ditaram, a migração suburbana e, neste processo, acabaram com os centros urbanos. A construção de casas para uma única família saltou de 100 mil em 1944 a quase 1,7 milhão em 1950, um recorde histórico. Os subúrbios estavam crescendo quase dez vezes mais rapidamente que os centros urbanos [...] O

⁶ The urban realm.

enorme investimento federal em estradas de rodagem terminado pela Lei das Rodovias Interestaduais⁷ de 1956, intensificou a dispersão. As rodovias absorveram 75% das verbas governamentais do pós-guerra destinadas ao transporte; 1% foi destinada ao transporte da população urbana [...] O sistema interestadual contribui para manter a espiral descendente do transporte público e garantiu virtualmente que o crescimento urbano futuro iria perpetuar uma difusão destituída de centro (JACOBY, 1990, p. 53).

R. Jacoby refere-se à posição de polemistas célebres especializados na questão urbana diante das consequências do processo de dispersão urbana, como Lewis Mumford que afirmava categoricamente à época (1958) que o transporte público, já debilitado pelo rápido crescimento urbano, estava sendo desmantelado, “[...] a objeção atual ao transporte de massa vem principalmente do fato de que se permitiu que ele deteriorasse” (MUMFORD *apud* JACOBY, 1990, p. 53). Na medida em que a qualidade dos meios coletivos de transporte decaía, um número maior de pessoas procurava o revendedor de automóveis. Por exemplo: em 1950, o metrô de Nova York transportava 2 milhões de passageiros por dia. Como as passagens aumentaram de preço e o serviço piorou metade das pessoas abandonou o sistema de transporte público, a consequência foi a duplicação do número de automóveis que entrava em Manhattan. Uma comparação: em 1946 foram fabricados 2 milhões de automóveis nos EUA; em 1953, 6 milhões (JACOBY, 1990, p. 53).

A notória vinculação da “explosão” suburbana com a generalização do automóvel particular merece todo destaque. E com ele deve igualmente ser destacada a extraordinária proliferação de vias expressas que passam a articular as cidades com a enorme malha de subúrbios. R. Jacoby a propósito lembra da figura proeminente de Robert Moses, o “magnata das vias expressas”, sobre quem um de seus críticos afirmou que “[...] no século XX, a influência de Robert Moses sobre as cidades da América foi maior do que qualquer outra pessoa”. (JACOBY, 1990, p. 55) Por mais de quarenta anos, R. Moses construiu vias expressas, túneis e pontes por toda Nova York, cidade e Estado:

[...] Moses construiu os viadutos baixos demais propositadamente, impedindo com isso que tanto ônibus quanto caminhões passassem sob os vãos. Os magníficos balneários praianos, que ele criou nos terminais de suas *parkways*, ficaram, portanto, estritamente reservados à classe média e seus proprietários de carro [...] Moses estava agora planejando, conscientemente, um sistema de interligação para usuários do automóvel (HALL, 2002, p. 331).

⁷ *Interstate Highway Act.*

Para Robert Caro, um escritor importante da história de Nova York, a “[...] democracia não havia resolvido o problema da construção de obras públicas em larga escala, então Moses resolveu o problema pondo de lado a democracia”. (CARO *apud* HALL, 2002, p. 270).

Um fato marcante que veio marcar a crítica da dispersão urbana dos subúrbios ocorre em meados dos anos 1950 quando R. Moses planejou construir uma importante via expressa no coração da *Washington Square Park* em *Manhattan* para fazer a ligação com outra via expressa. O célebre *The Death and Life of Great American Cities*, de Jane Jacobs, originou-se em parte da batalha bem-sucedida que ela e seus vizinhos travaram para preservar o *Greenwich Village* e a *Washington Square Park* das empreitadas demolidoras de Moses (JACOBY, 1990, p. 54).

A discussão sobre a dispersão urbana nos Estados Unidos ainda se mantém atual naquele país. Esse processo consolidou-se na ordem urbana e vai cada vez mais acrescentando novas variáveis, aumentando sua complexidade. É significativo o número de expressões e conceitos que tentam descrever os vários aspectos da dispersão urbana. Um que merece destaque é o de *edge-cities*. Esse termo foi criado pelo jornalista Joel Garreau, num trabalho intitulado *Nova fronteira*. Refere-se a uma centralidade emergente situada na periferia de uma área metropolitana. São pequenos centros urbanos com escritórios, comércio e serviços e que oferecem empregos terciários e relativa autonomia em relação ao centro clássico. Podem ser verticalizadas e dependem do uso predominante do automóvel. Práticas pedestres apenas no centro comercial. Outras denominações como *outer-cities* e os *exurbs*, referem-se a subúrbios muito distantes da metrópole mais habitadas por pessoas que trabalham nas *edges-cities* (uma espécie de subúrbios das *edges-cities*), e os *telecommuting* (forma de teletrabalho) etc. Os urbanistas americanos permanecem com a obsessão pela periferia sem fim (ASCHER, 1998, p. 13).

Um conceito para a dispersão urbana

Embora o caso americano de suburbanização tenha várias especificidades, não resta dúvida que processos de dispersão urbana têm algo em comum com o que acontece em muitas regiões do planeta. Mas o que está acontecendo? Já havíamos anteriormente nos referido ao conceito de metápole de François Ascher e

notado que ele se refere a uma figura da urbanização contemporânea que não coincide com a cidade, entre outras razões porque possui outra escala e não possui contigüidade. Esse conceito tenta captar o urbano que se esquia da cidade. (ASCHER, 1998, p. 2). Os termos de maior amplitude para apreensão do mundo urbano, disponíveis no repertório convencional, são os de megalópole e metrópole. Contudo, há dúvidas se eles poderiam expressar o novo tipo de configuração urbana em desenvolvimento. O uso tradicional do termo metrópole não estimula a se pensar que está havendo uma nova estruturação dos espaços urbanos, e nem que esses novos espaços estão condicionando formas inéditas de vida econômica e social (ASCHER, 1998, p. 16). François Ascher vive uma angústia conceitual diante do novo quadro urbano, que contém uma dispersão urbana complexa, que ele entende não se ajustar às noções de conurbações, regiões urbanas, bacias de residência e de emprego, distritos, cidades-regiões, ou mesmo megalópoles e cidades globais. Uma das fontes de dificuldade decorre do fato urbano ser também modo de vida e modo de produção, uma espécie de substância que se incorpora a espaços anteriormente não caracterizados como espaços urbanos, por conta de sua forma, de sua posição e de suas vinculações pretéritas. Uma condição como essa torna difícil tanto sua definição geográfica quanto sua representação (ASCHER, 1998, p. 16).

A conceituação de metápole que Ascher vai propor contempla um conjunto de espaços, cujos habitantes e atividades econômicas estão articulados ao funcionamento cotidiano de uma metrópole. Esses espaços não são contíguos e logicamente essa integração depende de redes técnicas que contribuem para que esse conjunto vinculado à metrópole se constitua numa única bacia de emprego, de residência e atividades, ainda que esses espaços sejam profundamente heterogêneos (ASCHER, 1998, p. 16). Todos os espaços que a metrópole comanda diretamente e que estão envolvidos de algum modo, por sua irradiação, em sua vida cotidiana vão corresponder à metápole, que é uma nova configuração urbana que se estende lá para onde antes se via o rural.

Jacques Lévy ao caracterizar essa dispersão urbana procura apreendê-la por meio de uma escala de situações do urbano que são os gradientes de urbanidade. Nela constam 8 geótipos de urbanidade: central, suburbano, periurbano, infra-urbano, meta-urbano, paraurbano global, paraurbano parcial e vazios. Os três

primeiros referem-se à cidade propriamente dita, ou ao que muitos chamam a metrópole. Aqui é preciso um cuidado sobre o que se denomina subúrbio. Por exemplo: subúrbios franceses não distam das regiões centrais tais como os americanos e se articulam diferentemente com as zonas centrais. Assim, fica em suspenso se em todos os casos pode-se considerar o suburbano e o periurbano como a cidade propriamente dita. Não obstante, seja forçoso reconhecer que as diferenças podem estar se apagando: na França as migrações pendulares dos *exurbs* para o centro – aumentaram muito rapidamente: em 1990 englobavam 56% dos ativos com emprego contra 47% em 1982. A distância dos trajetos também se acentuou e estão ficando próximas às americanas (ASCHER, 1998, p. 7). Os outros três gradientes referem-se a um escalonamento dentro das anteriores áreas rurais em que se encontram situações de urbanidade, mínima que seja, em razão das novas possibilidades de acesso à cidade e ao universo difuso das redes de comunicação e informação. São situações nas quais pode-se compartilhar em alguma medida o modo de vida urbano. O infra-urbano é aquela área – antes denominada rural – em que se encontram situações de urbanidade mínima (por causa da baixa densidade), mas de urbanidade, dada pelas novas possibilidades de acesso à cidade e ao universo difuso das redes de comunicação e informação. O paraurbano por sua vez também contém situações de urbanidade mínima, dada pela baixa diversidade, em aglomerações associadas a atividades temáticas – em geral ligadas ao lazer, ou qualquer outra atração única. Finalmente o metaurbano, em que a urbanidade existente (que também é baixa) está vinculada à existência de meios de transportes. Desde estações de trens ou áreas portuárias isoladas, até os “aeroportos da globalização”.⁸ Michel Lussault propõe que essa série de geótipos seja completada por um geotipo híbrido: “pericentral”, que não é assimilável nem ao gradiente central, mais denso e diverso, nem ao subúrbio menos denso e diverso (LUSSAULT, 2003, p. 951).

A somatória integrada dos gradientes propostos por Jacques Lévy corresponde à metápole tal como F. Ascher a conceitua:

⁸ Inaugurou-se na região de Atlanta (EUA) um aeroporto gigante, afastado da cidade (no meta-urbano). Afora as necessidades técnicas de se ter um aeroporto desse porte por ser uma espécie de entroncamento, ele se transforma em si numa mercadoria. Num espaço de convivência e não somente de passagem. O ponto de uma rede de passagem que procura substituir a própria cidade, já que suas estruturas comportam um imenso *shopping*, hotéis, cassinos, outras áreas de lazer. O aeroporto já não é mais só meio para alguma coisa, mas tem finalidade.

Jacques Lévy propôs uma conceitualização dos diferentes espaços metapolitanos que pode ser útil nesta perspectiva. Identificou assim o que ele denomina como “geótipos de urbanidade”, isto é, conjuntos de configurações espaciais caracterizadas pela sua densidade [...] (ASCHER, 1998, p. 191).

Está aí a conclusão que reitera que o urbano e a urbanização são processos mais amplos (e enquanto conceitos mais abstratos) e que cidade, metrópole e metápole são formas históricas de sua concretização e configurações coexistentes.

O futuro do mundo urbano

O ganho de escala da suburbanização, com o acréscimo de outras modalidades de dispersão, passou a ser alvo de um estilo de crítica que a condenava por não possuir as características da cidade europeia (HALL, 2002, p. 353). Aqui se vê sentido na tese de Henri Lefebvre do avanço do espaço abstrato, pois a dispersão representa o planejamento de um urbano desfibrado, sem vida pública, de baixa densidade e baixa diversidade, marcado pela homogeneização e segregação. Esse tipo de crítica fez acompanhar de interrogações sobre o futuro das metrópoles americanas. Para alguns o futuro das metrópoles americanas era certo. Não haveria futuro. Será que de fato a vida urbana originária da cidade propriamente dita perecerá e se esgarçará sob o impulso desse espalhamento urbano? Trata-se de uma situação geradora de controvérsias teóricas. Notamos manifestações pessimistas sobre o futuro das cidades em Jürgen Habermas e em Françoise Choay, para quem já não se pode mais falar em cidade. Para ela esse processo corresponde a uma desconstrução da cidade, expressa no divórcio entre a *urbs* e a *civitas*: “A cidade já não pode ser um objeto que justapõe um estilo novo ao do passado. Ela não sobreviverá senão sob a forma de fragmentos, imersos na maré urbana, com faróis e bóias para inventar” (CHOAY apud ASCHER, 1998, p. 196).

Na mesma direção também se declara o historiador Georges Duby, que organizou uma História da França Urbana. Com amargura afirma que a dispersão urbana com base nas novas tecnologias irá dissolver as cidades, “[...] e isto acontece porque todos os seus atrativos seculares se encontram [...] postos em questão, porque se aviva o sentimento de que ela é uma prisão venenosa [...] donde é necessário escapar e donde, de fato, fugimos sempre que possível” (DUBY apud ASCHER, 1998, 195). As inovações técnicas desmonopolizam as fontes culturais

que a cidade detinha, a distância deixa de se apresentar como um obstáculo, permitindo “aglomerações espraiadas” na ruralidade que as rodeia, e que as segundas residências, os supermercados, os *campi* universitários, os laboratórios, os escritórios, se localizarem em meio aos campos: “[...] será que amanhã veremos [...] o fim dos citadinos e o fim dos camponeses [...] misturados num mesmo espaço híbrido, e as grandes cidades acabarão por se diluir entre espaços verdes e parques naturais? (DUBY *apud* ASCHER, 1998, p. 195-196).

Há um veredicto lançado sobre o futuro das cidades: elas estão condenadas, não há no futuro lugar para elas, agora que os outros meios de gestão de relações à distância tornaram-se eficientes e generalizados. Mas será assim tão óbvio? Há quem se contraponha à visão que projeta uma cidade desbaratada e fragmentada em vastas áreas. François Ascher, que estuda a dispersão urbana, considera o fato cidade como algo muito poderoso, portadora de uma universalidade mais resistente do que aparenta. Para ele, o urbano se expande para regiões menos densificadas e mais homogêneas, é verdade, mas não às custas das regiões mais concentradas e diversificadas. A eventual perda de população do centro das cidades é “[...] erradamente interpretada como sintoma de declínio das grandes urbes, não é nada contrária a metropolização, exprimindo, sobretudo, a recomposição funcional e social dos espaços metropolitanos” (ASCHER, 1998, p. 6). Ao lado dessa diversidade interna da dispersão suburbana assiste-se um surpreendente desenvolvimento dos centros das maiores cidades, inclusive nos EUA. Nesses centros construiu-se tantos escritórios que se duplicou o número desses estabelecimentos, comparando-se como os anos 1960. Todo esse *boom* foi simultâneo a inúmeros empreendimentos de escritórios nos subúrbios (*corporate exodus*). O que mostra que apesar da dispersão suburbana algo ainda mantém os centros densificados muito atraentes: “Certas cidades, sobretudo na costa este, conheceram também um forte movimento de nobilitação [gentrificação] que ultrapassou as categorias intelectuais um pouco marginais do início deste movimento, envolvendo profissionais mais bem inseridos na Economia internacional” (François ASCHER, 1998, p.13).

O universo empírico demonstra sem dúvida modificações drásticas no mundo urbano, mas não dá mostras seguras do fim das concentrações contíguas, das cidades propriamente ditas. No entanto, se não estão realmente ameaçadas pela dissolução, isso não quer dizer que as modalidades de dispersão urbana não

tenham produzido inflexões na vida das cidades, que, talvez, possam ser assimiladas como declínio ou um rebaixamento de sua substância. Assim entende, por exemplo, Russel Jacoby que percebe a dispersão, a suburbanização vinculada à automobilização como o fato mais importante que promove o declínio das cidades e da inteligência urbana. A cidade produz conhecimento. A inteligência não respira e não prolifera em ambientes onde prolifera a uniformidade de pensamento.

Além do desmentido empírico da morte das cidades (submergida na maré urbana) o argumento da organização reticular do espaço como responsável direto desse fim, é denunciado por François Ascher como um determinismo sem sentido. Historicamente as aglomerações urbanas sempre cresceram simultaneamente ao progresso de meios de comunicação e de transportes. Ao contrário, nas cidades, por conta da ampliação da demanda por interações que a própria contigüidade estimulava, o que é uma retroação positiva, desenvolveram-se os principais meios para lidar com as interações à distância. Assim é que passa a ser legítimo interrogar as duas faces do problema: “[...] as telecomunicações e os transportes são suscetíveis de estancar o crescimento das grandes aglomerações ou, ao contrário, contribuem para essa situação?” (ASCHER, 1998, p. 2). Não somente as novas tecnologias de informação/comunicação e de transporte, como qualquer progresso técnico existente, quando espacializados, passam a ser elementos que recompõem e reordenam os espaços. Mas, entre essas reconstruções não se encontra historicamente nenhum exemplo de dispersão generalizada dos homens e das atividades. A espacialização de novas tecnologias funda novas relações no espaço, mas essas ocorrências não são variáveis independentes que impulsionariam, por si só, reorganizações radicais e de larga escala da vida social. Nada, isoladamente, tem esse poder, ao menos nas sociedades modernas. E o desbaratamento total das aglomerações urbanas, caso venha ocorrer, não poderá ter sido determinado por progressos técnicos. A convicção é que viver em cidades está longe de ser apenas uma questão funcional.

De todo modo, as discussões em torno da relação entre progresso técnico e transformações sociais em geral não estão bem resolvidas. A questão está sempre polarizada entre posturas deterministas cujos resultados são irreais, tal como o fim da cidade, ou então no outro extremo num rebaixamento total do peso que o progresso técnico tem nas mudanças sociais. Sem fazer apologia das posturas

intermediárias, deve-se transferir os argumentos para outro patamar e isso pode ser feito recorrendo à concepção de espaço geográfico como componente social. Um bom ponto de partida encontra-se nas afirmações de François Ascher:

Estas técnicas [comunicações e transportes] são [...] utensílios de uma sociedade. Não é suficiente o fato de elas existirem para que sejam empregues e para que produzam efeitos sobre as cidades [...] É necessário que a sociedade lhes confira um uso. E logo que as sociedades se servem destas técnicas, estas não modificam, por si sós, as cidades – terão certamente consequências específicas, mas os seus efeitos são geralmente predefinidos pelas estratégias sociais que as mobilizam (ASCHER, 1998, p. 20).

François Ascher reivindica a primazia absoluta do ator social na relação com os objetos. Não há como discordar de que os objetos técnicos não são variáveis independentes, mas entender seus efeitos tão sob controle parece igualmente uma ingenuidade. Quando espacializadas, logo, entrando em relação com outros objetos espaciais e a sociedade os efeitos das tecnologias introduzidas na vida cotidiana costumam destoar em muito do pré-concebido. Há sempre nesse caso uma boa dose de imponderável. Exemplos não faltam, a começar com o próprio automóvel, que em tese não foi concebido para trafegar predominantemente nos centros densos. Tanto que ele sempre é vinculado à dispersão urbana. Porém, esse não é o caso de São Paulo, cidade na qual há uma dimensão existencial do automóvel (inessencial) que resulta num uso elevado no núcleo denso, em especial nas áreas com grande oferta de meios coletivos de transporte. A opinião de F. Ascher arrisca-se a tratar a técnica inserida no meio social (espacializada) como algo que se mantém exterior à sociedade e ao meio urbano. Não seriam as técnicas de comunicação e transportes espacializadas a própria sociedade que se realiza e se reproduz por meio delas e com os efeitos delas, previstos e não previstos?

Da parte de François Ascher parece haver um temor em ser flagrado como um determinista. Daí sua insistência em acentuar o controle a priori e a posteriori dos atores sociais sobre as tecnologias espacializadas. A retirar delas praticamente qualquer condição de agentes. Seus exemplos se multiplicam e seu esforço lingüístico também: “[...] desta forma, a ressurreição das cidades no século XII não foi o ‘resultado’ do nascimento viário, mas antes sua causa [...]” (ASCHER, 1998, p. 20). Que acontecimentos internos numa sociedade urbana isolada exigiram que aquelas cidades promovessem um nascimento viário? O fato da precedência ontológica da sociedade não significa que o renascimento viário nada produziu, pois

ele é a substância social espacializada, ele é espaço e sociedade. Não seria a ressurreição das cidades também produto do renascimento viário que é a forma como a sociedade agiu e frutificou? Seria isso uma “causalidade abusiva do tecnológico”? Referindo-se a um trabalho de J. Attali que esboçou uma causalidade tecnológica sistemática para o desenvolvimento centros urbanos importantes ao longo da história (para Veneza foi a caravela e para Nova York foi o automóvel, por exemplo) ele opina que:

[...] não é provavelmente correto apresentar estas relações como causalidades tecnológicas, pois não foi com certeza o leme que fez de Bruges um centro; no entanto, não é indiferente sublinhar o papel que ele desempenhou no exercício de uma função central por parte de Bruges. Note-se a propósito que todas as inovações citadas por J. Attali são de comunicação, de deslocação ou de conservação, e até a própria contabilidade é, de certa forma, um meio de conservação e de comunicação da informação (ASCHER, 1998, p. 198).

Pode-se admitir que há exagero de J. Attali, mas deve-se também indagar por que as inovações referidas são relacionadas às comunicações e transportes? Não seriam essas tecnologias justamente aquelas que concretizam a essência da urbanização que é a criação de contexto geográfico relacional? Depois de espacializadas não são mais técnicas isoladas e sim espaço urbano. O progresso das técnicas não é causa da urbanização. Ele próprio é um dado estrutural da urbanização. O que será a urbanização abstraindo esses atos concretos? O que propicia a expansão do urbano não são transformações geográficas anteriores, e sim a espacialização da substância urbana que é a própria transformação. Não ocorrem mudanças técnicas e a seguir o urbano se instala. Essas técnicas sociais de transporte, de comunicação e outras correspondem ao urbano. Não é a fluidez que permite a urbanização, o urbano é fluído.

Certamente François Ascher, que se abre para o fenômeno da dispersão urbana, e identifica uma configuração descontínua, topológica e amparada numa espacialidade reticular, que é a metápole, não negligencia o papel operador dos objetos técnicos, mas seu discurso a respeito se cerca de cuidados excessivos, na medida em que se reconhecer o peso dos objetos na vida social ainda leva ao risco da denúncia determinista. Lembrar o papel dos atores não pode implicar em minorar e descomplexizar a função dos objetos. Contudo, ao referir-se ao fenômeno empírico Ascher não procura esconder a vinculação dos sistemas de objetos ao sistema urbano:

Se a extensão contínua, e, sobretudo densa, das grandes cidades foi favorecida pelo desenvolvimento dos transportes coletivos, a atual extensão longínqua e descontínua das metrópoles está evidentemente ligada ao uso do automóvel. Os transportes coletivos rápidos (RER e TGV) favorecem também uma descontinuidade da urbanização, porque, por definição, estes transportes não fazem paragens intermédias: é a isto que chamamos “o efeito de túnel”. (François ASCHER, 1998, p.11)

Nessa abordagem da cidade e do urbano como distinguir defesas valorizativas e ideológicas de determinadas “concepções de cidade” e do urbano de formulações teóricas que conseguem desvelar a lógica desses espaços? Não nos parece algo factível a existência de várias concepções de cidade. É, sim, possível partir-se de um entendimento mais ou menos comum da lógica da cidade e do urbano e posicionar-se distintamente quanto seu papel social, quanto ao seu destino, ao seu futuro. Por exemplo: os defensores de configurações urbanas diluídas em vastos espaços, com dimensões territoriais e demográficas controladas, com especialização de funções e seletividade de habitantes, como soluções para a vida coletiva devem ter, para isso, bons motivos. Afinal se para alguns o centro das grandes cidades representaram um patamar elevado da civilização, para outros, entretanto, essa mistura densa significou a desordem, o caos, o produto acabado de uma sociedade incontrolável. No entanto, essa dispersão não é cidade, configuração antípoda da dispersão e especialização espacial, embora ser uma forma do urbano. Admitindo-se que a cidade é a máxima concentração demográfica e objetual da sociedade, ela não pode ser ao mesmo tempo uma mínima concentração especializada e dispersa. E aqui não há juízo de valor, somente organização de idéias. Dizer que viver numa cidade ou nessas configurações urbanas descritas resulta diferente para uma pessoa em função do volume e tipo de contatos a que ela estará exposta, também é um fato concreto e não opinião. Haverá quem discorde da idéia que o urbano se mede por sua substância. Contudo, empiricamente não há juízo de valor algum em se dizer que uma cidade propicia mais relações que outras, ou que segmentos suburbanos geram menos relações que o gradiente central. Igualmente não há juízo de valor em se dizer que no urbano há mais relações que no mundo rural. Essa é a própria lógica do urbano. A diversidade como elemento definidor da cidade também gera mais relações. Em realidade ela é um vetor das relações. Se há diversidade (humana e objetual) for baixa, a variedade de tipos de

relação também o será. Por tudo isso, a espacialização da substância societal/urbana encontra-se mesmo no núcleo do objeto de estudo da Geografia que é o espaço geográfico. Justamente essa interação generalizada que a substância societal promove, com repercussões notórias na constituição do espaço (mais fluidez, contexto geográfico mais alargado, etc.), propicia uma caracterização da substância societal como urbana.

CAPÍTULO 3

URBANIDADE: A SUBSTÂNCIA DA CIDADE

1. A força da urbanidade

A cidade é uma configuração urbana com maximização de interações sociais, de tipo societal que se obtém com: 1. Minimização da distância e contigüidade; 2. Máxima densidade possível; 3. Máxima diversidade. Porém transversal a essa definição houve (e há) uma variedade de configurações urbanas no planeta ao longo da história. Qual o método de avaliação das configurações num quadro de muitas variações? Um caminho promissor refere-se a melhor qualificação e detalhamento de sua substância, que muitos denominam urbanidade, usualmente fazendo esse termo coincidir, ou ao menos convergir, para o de centralidade. A urbanidade, tal como ela será explicitada e debatida, se tornará um instrumento de medida qualitativa da cidade e do urbano, com a vantagem de ser concebida à partir do espaço geográfico.

O *Centre de Recherche sur l'Habitat* (C.R.H.) francês define cidade como o centro dos poderes que assegura para aqueles que ela reúne o acesso a urbanidade

e a civilidade. A urbanidade corresponde à acessibilidade ao conjunto da cidade efetivamente garantida pelo poder político (DUPUY, 1995, p. 17). O que a cidade oferece e que deve estar disponível aos cidadãos? Um texto que discute as relações entre a Filosofia e a cidade pode ajudar nessa definição. Nele, os autores, denunciam a negligência da Filosofia com respeito às cidades. A Geografia salva-se da denúncia, pois sequer é mencionada como disciplina que trataria do tema cidade. E o texto reflete sobre a dimensão espacial. Estranham, por exemplo, que Jürgen Habermas e Hannah Arendt tenham tratado tão paralelamente as cidades (ANSAY; SCHOONBRODT, 1989). Justo eles que incorporaram em seus trabalhos a temática da comunicação intersubjetiva:

Os conhecimentos humanos [...] se auto-retificam em função de três tipos de interesses que os estimulam do exterior: 1. A dominação da natureza pelo trabalho técnico; 2. A expressão de si na comunicação intersubjetiva pela linguagem; 3. A emancipação relativamente às formas de dominação graças à auto-reflexão. (HABERMAS *apud* ANSAY; SCHOONBRODT, 1989, p. 30, tradução nossa).

Em sua teoria da ação comunicativa J. Habermas investiga quais seriam as condições iniciais da comunicação sem constrangimento.¹ O constrangimento deve-se ao fato que os atores habitam o aqui e agora, e, nesse contexto, o aqui (o espaço) se faz tão importante quanto o agora. No mundo contemporâneo a livre expressão pode se dar sem constrangimento, porém, não em todo lugar. Haveria um lugar ideal para a ação comunicativa? Sim, esse seria a cidade:

[...] o lugar onde se condensam os processos técnicos de dominação da natureza, as formas privilegiadas de expressão de si no agir comunicacional, tornadas possíveis pela multiplicidade dos operadores simbólicos, e essa estimulação à auto-reflexão emancipatória, pela possibilidade de interações lingüísticas freqüentes e diversificadas e de afiliações a grupos múltiplos (ANSAY; SCHOONBRODT, 1989, p. 31, tradução nossa).

Para Pierre Ansay e R. Schoonbrodt essa negligência intelectual com a cidade se relaciona com a própria crise das cidades, cujas virtudes estão sendo destruídas por forças capitalistas dominantes que promovem uma padronização de comportamentos. O que na linguagem de Henri Lefebvre corresponderia ao avanço do espaço abstrato. Essa destruição faria sentido para essas forças, em razão da cidade ser um *locus* de resistência a essas tendências, e ao mesmo tempo e espaço

¹ Cf. ROUANET, Sérgio Paulo. **As razões do iluminismo** (1987).

de criação do novo. Tal afirmação está fundada na idéia de urbanidade, o conteúdo principal, a substância da cidade.

Numa série de conferências sobre o plano e a lógica de sua obra *Civilisation Matérielle, Économie et Capitalisme*, Fernand Braudel assim se refere às cidades:

Mas, perguntar-me-ão, porque consagrar os últimos dois capítulos à moeda e às cidades? [...] Quanto às cidades, existem desde a Pré-História. São estruturas multisseculares que fazem parte da vida comum. Mas são também multiplicadoras capazes não só de se adaptarem à mudança, como de contribuir poderosamente para ela. Poderíamos dizer que as cidades e a moeda fabricaram a modernidade [...] Cidades e moedas constituem, simultaneamente, motores e indicadores; provocam e assinalam a mudança [...] (BRAUDEL, 1986, p. 22).

Tanto a moeda quanto as cidades são expressões do todo social considerando também o sistema de objetos operando. A moeda um mecanismo cuja fisicabilidade foi variando na história até chegar na virtualidade presente, compõe a maioria das relações sociais. Por sua vez, a cidade, possui uma expressão física, que igualmente à moeda é um componente de um conjunto imenso de relações sociais. Paradoxalmente, mais caracterizados por seu conteúdo imaterial, são produtos e instrumentos humanos. Representam a intencionalidade humana (algo complexo e de constituição muito desigual) projetada e incorporada que move essas configurações objetais e as fazem reagir sobre nós. Certamente, esse papel operador, como já discutimos, nem sempre corresponde a uma cópia da intencionalidade original, assim como comumente escapa do controle dos envolvidos. Porém, nada impede que no plano teórico seja possível afirmar que somos nós que estamos presentes nas relações em que operam também objetos, configurações e mecanismos. Esse raciocínio permite admitir que a urbanidade faz da cidade um espaço produtivo.

Um olhar retrospectivo sobre as cidades identifica nelas a gestação e desenvolvimento da linguagem escrita, da ciência, da Filosofia, das artes e da política. Ao estudar os gregos Jean-Pierre Vernant ressaltou a importância da cidade o desenvolvimento dessa civilização:

O centro traduz no espaço os aspectos de homogeneidade e de igualdade, não mais de diferenciação e de hierarquia. A esse novo espaço que a polis instaura corresponde uma outra relação com a temporalidade e a criação de um tempo cívico. Esse duplo trabalho de homogeneização para se contrapor às divisões, facções e clientelas rivais que enfraquecem a cidade está, sem dúvida, na base

de uma transformação completa das categorias mentais do homem grego. O advento da Filosofia grega, da razão, não resultou, portanto como pensa Lévy-Strauss de puros fenômenos contingentes; ela é, de fato, “filha da cidade” (VERNANT, 1990, p. 289).

Jacques Lévy corrobora os historiadores: “[...] isso significa que a cidade assim descrita (com grande urbanidade relativa) não será somente o produto de um movimento geral, mas também um dos atores desta mutação” (LÉVY, 1994, p. 329, tradução nossa). O significado do papel produtivo da cidade não passou ao largo da literatura, e são notáveis algumas obras que ressaltam magnificamente esse papel, como o conto de Jorge Luis Borges, *Historia del Guerrero y de la Cautiva*, sobre um guerreiro bárbaro leal a sua tribo e a seu comandante, que no torvelinho das guerras chega até Ravena e vê a cidade, obra humana, que o impressiona como uma revelação, e em consequência abandona sua tribo e passa a defender contra eles. Em *Cidades Invisíveis*, Italo Calvino, com a mesma arte, faz de pequenos relatos ficcionais um tratado sobre a “alma” das cidades.

Promover e maximizar as relações com um grau elevado de diversidade é algo que a ocorrência das cidades gerou. As trocas sociais, culturais, individuais, econômicas e política são função da diversidade, condição essencial para que exista o que trocar. Em razão disso é justo referir-se à cidade como espaço produtivo. A coexistência permite à cidade ser o lugar do encontro da diferença, o que dá chances para que se lide as segregações sociais e econômicas, culturais e étnicas. A possibilidade dessa convivência pode significar um avanço de posturas orientadas pelo entendimento, pelo acordo, pela tolerância. Georg Simmel em seus trabalhos sobre as cidades refere-se ao papel crucial e a necessidade de entendimento para viver as relações cotidianas nesses espaços. Nesse campo, ele deu contribuições significativas e por isso é um grande inspirador dos estudos sobre as interações sociais e as condições formais de vida em sociedade, na cidade especialmente. Entendia a cultura das grandes metrópoles como um produto de uma tensão constante entre as forças de afastamento e de estranhamento com as formas de sociabilidade especificamente urbanas. Os sociólogos da Escola de Chicago, inspirados nele, tentaram pensar numa alternativa progressista ao cientificismo eugenista e nos deixaram um programa de pesquisas propondo estudar as cidades

como laboratórios da socialização.² Nesse sentido, a urbanidade contém uma dimensão ética, forjada na necessidade imperiosa de coexistência cotidiana com a diferença.

Para o desenvolvimento econômico (para a dinâmica capitalista, por exemplo) a cidade foi de grande importância. Mercado concentrado, consumo elevado, mão de obra qualificada fez da cidade uma espécie de santuário do valor de troca. Fernand Braudel demonstra o peso decisivo de Londres, por exemplo, no desenrolar da Revolução Industrial. Não foi a revolução econômica que dinamizou Londres, antes o contrário (BRAUDEL, 1986, p. 103-111). Mesmo, atualmente, quando há diagnósticos sobre a da cidade, que estaria se dissolvendo num mosaico urbano sem contigüidade no qual cada parte jamais reunirá as virtudes que as grandes concentrações possuíam, algo atrativo se mantém inquebrantável no seio da cidade, porquanto está longe de ter sido abandonado pelo próprio capital, por exemplo. A própria lógica da distribuição geográfica dos escritórios administrativos dos empreendimentos nos EUA pode demonstrar isso. Muitas empresas deslocaram escritórios para pontos diversos da metápole, mas grande parte manteve-se ou até ampliou seus investimentos nos centros principais dos núcleos urbanos. Quando nos escritórios se desenvolvem funções muito qualificadas que implicam tarefas não rotineiras de serviços avançados as empresas permanecem concentradas no gradiente central das cidades. As diversas *edge-cities* associadas aos seus *mini-downtowns*, estão longe da autonomia e não conseguem concorrer com as *downtowns* verdadeiras: “[...] as empresas localizadas nas periferias recorrem sempre maciçamente aos serviços muito qualificados prestados às empresas, localizados nos centros” (ASCHER, 1998, p. 13). Que qualidades faltariam aos segmentos periféricos dessa massa urbana dispersa, que o núcleo central contém e que parece ter sido a razão de sua manutenção? Essas qualidades são concretas e perceptíveis e podem ser expressas na idéia de urbanidade, que não se encontra num plano metafísico.

Tomando como referência um processo econômico que de fato estivesse submetido às racionalidades geradas num conjunto social mais abrangente, a cidade poderia ser fonte de uma verdadeira democracia econômica? Obviamente uma

² Cf. SIMMEL, Georg, A metrópole e a vida mental; WAIZBORT, Leopoldo, **As Aventuras de Georg Simmel**; JOSEPH, Isaac, *École de Chicago* e HALL, Peter, **Cidades do Amanhã**.

“racionalidade econômica livre de controles” faz uso da urbanidade, da concentração e das redes urbanas, assim como se beneficia também de “irracionalidades” produzidas nas configurações urbanas. Por outro lado, uma cidade com grande urbanidade – avessa à uniformização - pode impor às forças econômicas dominantes constrangimentos, o que torna compreensível a aversão a vários aspectos da urbanidade.

Antes que essa argumentação sobre o papel produtivo possa ser classificada como mecanicista, ou determinista, é importante lembrar que não se deve pensar a urbanidade como uma fórmula que produz seres humanos numa dada direção. Seria um simplismo digno dos estruturalismos:

[...] a convicção que está na base desta utopia consiste em crer que, transformando radicalmente as circunstâncias o homem é também transformado: ora, se não é objeto de dúvida que a circunstância natural condiciona os espíritos, a dificuldade está no fato de que não controlamos seus efeitos; em poucas palavras, se o homem é talvez determinado pela sociedade, isto não implica, que a sociedade saiba produzir (FERRY; RENAUT, 1988, p.124).

Certas visões do planejamento urbano (e do urbanismo) que projetam um homem futuro modelar diminuindo suas opções de relações, reduzindo seus contextos, em nome de ordens simplistas que se oporiam ao caos das grandes cidades, também são caudatárias desse simplismo. Onde há grande urbanidade o futuro está aberto, com o enriquecimento dos contextos formadores, mas não se sabe que resultados virão ao mundo. Paul Tillich a esse propósito diz que o que as metrópoles podem oferecer só corresponderia ao que as viagens podem nos proporcionar, que é o desconhecido:

Já que o desconhecido provoca o questionamento e desestabiliza aquilo que é familiar, ele faz a razão elevar-se à sua significação máxima [...] Não existe melhor comprovação desse fato do que as tentativas de todos os dirigentes totalitários de manter o desconhecido afastado de seus assuntos [...] Corta-se a cidade grande em pedaços, cada um dos quais é analisado, expurgado e homogeneizado. O mistério do desconhecido e o raciocínio crítico dos homens são extirpados (TILLICH *apud* JACOBS, 2000, p.263).

Maior intensidade e mais diversidade de relações propiciam boas chances de vida criativa. O que nesse contexto será criado, não se pode prever.³ Todavia, se

³ Algumas ilustrações: o lingüista americano Noam Chomsky quando criança costumava freqüentar a banca de jornais de seu pai em Nova York, onde presenciava infundáveis discussões sobre política e, outros temas, protagonizadas por uma diversidade grande de personagens que se intercruzavam naquela parte da cidade, que o marcaram definitivamente e o empurraram para a atividade intelectual, segundo seu depoimento. A distribuição

não é prudente a futurologia, os historiadores nos oferecem vasta demonstração da importância da cidade na complexização da condição humana.

Tratar a crise da cidade pelo viés da maior ou menor intensidade de urbanidade abre um caminho mais abrangente do que pensar essa crise apenas no plano de uma fisicabilidade qualquer (a urbanidade é também função da fisicabilidade), das disfuncionalidades, das carências econômicas etc, que, de certo modo, estariam na alçada de soluções técnicas. Abre-se um campo que vai a busca do “espírito da cidade” que pode estar ascendente ou em declínio. Resolver uma funcionalidade como neutra não garante uma recuperação da urbanidade. Aliás, pode-se até admitir que muito do que se considera avanço técnico pode estar na raiz da perda de urbanidade, o que pode ser o caso do automóvel, de planos urbanísticos, da industrialização etc. O que compreende esse sentido da cidade? Seu sentido está num patamar relacionado à condição humana que encontrou nas estruturas da sociedade moderna um espaço possível de desenvolvimento. O sentido da cidade estaria, por exemplo, no desenvolvimento coletivo da autonomia individual. Assim uma questão considerada fundante do mundo moderno – a busca da autonomia – encontraria na cidade seu espaço produtivo, em especial nos seus espaços públicos, conforme opinião de Pierre Ansay e R. Schoonbrodt, que será retomada mais adiante.

Descrevendo o contexto espacial que dá essa força à cidade (que se expressa na urbanidade) constata-se que esse é um contexto relacional que cruza quantidade e diversidade (número, densidade, heterogeneidade de pessoas, atividades e objetos). Em função do que, isso é produtivo? Como uma teoria da urbanidade, que tome como sua essência a dimensão espacial, pode responder a essa questão?

de bens culturais nos centros urbanos com maior urbanidade pode abrir novos horizontes para seus habitantes: o maestro brasileiro Júlio Medaglia em sua infância é atraído certo dia (e para sempre) no bairro da Lapa pelo som de uma orquestra sinfônica que fazia um ensaio aberto num grande teatro de bairro. O mesmo pode acontecer com relação às múltiplas atividades e não só no campo das atividades intelectuais e culturais. Os centros de urbanidade são grandes inspiradores da vida no mundo moderno.

2. Os indicadores da urbanidade

O que faria da urbanidade uma força de produção econômica, sociológica, política, espacial, temporal e individual? Nesse sentido largo de produção reside o maior interesse da questão da urbanidade. Não convém, portanto, restringir a urbanidade às elaborações de profissionais da área, aos urbanistas, por exemplo. Longe de ser algo de dimensão técnica, a urbanidade refere-se ao futuro que as cidades podem construir, vinculado-o à disposição dos atores sociais, cuja participação nessa construção depende do avanço da esfera pública. A busca da urbanidade pode, inclusive, se revestir de um caráter de luta política, cujo combate é pelo “direito à cidade” e pela conquista da autonomia.

Mas será, então, que isso quer dizer que a urbanidade diz respeito apenas às questões sociais e até políticas em relação às cidades e seus recursos? Ou, então, a dimensão espacial (até mesmo sua morfologia) deve igualmente ser contemplada? Se as espacialidades e sua morfologia estiverem dissociadas dos estudos sobre a urbanidade, a especificidade da questão urbana se perderá: “[...] cidade não dissocia: ao contrário, faz convergirem, num mesmo tempo, os fragmentos de espaço e os hábitos vindos de diversos momentos do passado” (LEPETIT, 2001, p. 141). Para se manter nos estudos sobre a cidade e o urbano sua especificidade, é recomendável em termos de método que se criem tipologias, que correspondam à dinâmica desses espaços, que procurem articular as formas e os usos da cidade. Questões sobre as formas que permitem usos múltiplos e as que não permitem e em que circunstâncias, ou então, se existem usos sociais da cidade, ou de fragmentos de cidade, que implicam numa forma única; que associações adaptações sucessivas e quais induziriam mutações brutais, etc, podem encaminhar bem a discussão sobre a urbanidade (LEPETIT, 2001, p. 142-143).

A urbanidade é mais produtiva em situações nas quais se encontra o máximo de pessoas e objetos sociais, numa conjunção de distâncias mínimas. Isso não se refere diretamente aos fluxos produtivos econômicos convencionais, que podem se dar em espaços urbanos fragmentados, organizados em redes de baixa urbanidade. Por outro lado, não é a quantidade bruta de mobilidade que caracteriza o nível de urbanidade – mas sim, uma mobilidade permitindo trocas (mobilidade relacional) que seriam impossíveis em outra configuração. A circulação por automóvel, por exemplo,

viabiliza um aumento exponencial de mobilidade bruta, mas a taxa de trocas que ele enseja é proporcionalmente baixa. Jacques Lévy resume a idéia de urbanidade quando se refere à cidade como a possibilidade de encontros imprevistos e improváveis que é função da “[...] circulação multidirecional e aleatória sobre uma rede larga e densa de informações múltiplas” (LÉVY, 1994, p. 298). O acaso criativo, que possibilita que se encontre o que não se estava procurando, o que não se sabia existir, que a cidade propicia é a serendipidade,⁴ um dos recursos centrais do processo de autonomização humano.

Alguns aspectos devem ser considerados para tornar mais operacional a idéia de urbanidade. Se o princípio geral da urbanidade afirma que ela é função da diversidade e densidade é preciso a partir disso identificar seus indicadores concretos, inclusive os espaciais, assim como demonstrar a operacionalização desses indicadores e da própria idéia geral de urbanidade.

A partir da idéia geral de urbanidade pode se falar de urbanidade *a priori* (potencial) e de urbanidade *a posteriori*. Num ponto qualquer de uma cidade há condições que podem permitir muitas relações com diversidade (equipamentos culturais, acesso vasto por transportes coletivos, espaços públicos etc.), mas essas não se realizam. A urbanidade *a posteriori* é inferior ao *a priori*. Isso significa que a urbanidade não pode ser contabilizada apenas pelas condições mais evidentes e em si, pois ela se produz num contexto relacional complexo, cujas variáveis são inúmeras. Considerado que a urbanidade realizada pode ser inferior ao potencial disponível faz sentido empregar as idéias de urbanidade absoluta e urbanidade relativa. Uma cidade de grande porte possui uma urbanidade absoluta superior a

⁴Encontrar algo é uma coisa, encontrar algo que não se procura, é outra; é serendipidade. Ocorre serendipidade quando encontramos uma palavra no dicionário, estando em busca de outra; quando, na livraria, achamos um livro de ética, mas o que procurávamos era outro sobre computação. Horace Walpole (1717-1797) relata que ficou impressionado com um conto de fadas que leu sobre “Os Três Príncipes de Serendip” (o antigo nome do Ceilão, atual Sri Lanka), que sempre faziam descobertas por acidente e sagacidade. Os três príncipes foram chamados pelo pai no leito de morte. O rei queria deixar todo seu vasto reinado para os filhos e também dizer que havia um grande tesouro muito próximo da superfície. Eles mobilizaram todos os homens do reinado para cavar e revolver a terra. Nenhum tesouro foi encontrado, mas a terra foi tão revolvada, que as colheitas foram as maiores de toda a história do reino. As histórias da microbiologia, parasitologia, virologia, são similarmente marcadas pela hábil exploração de observações aparentemente pouco plausíveis. A ciência moderna não deixa de ser uma crônica de descobertas serendipitosas. Alexander Fleming descobriu em 1928 a penicilina. Um esporo contaminante de *Penicillium notatum* adentrou sua placa de Petri contendo bactérias sensíveis à penicilina. Graças à sua percepção soube aproveitar essa aparente anomalia para descobrir o antibiótico. A borracha vulcanizada surge quando Charles Goodyear, em 1844, deixa cair um pedaço de borracha escolar, dentro de uma frigideira quente; o corante índigo, em 1893, quando um químico quebra o termômetro dentro de uma solução e reage com o mercúrio; o náilon, em 1939; o polietileno, em 1935, graças a um vazamento no laboratório. A lembrança da serendipidade como atitude, com certeza irá ajudar no aprofundamento do que significa a humanidade em todos os seus aspectos (LACAZ-RUIZ, “O Espírito de Serendipite”).

uma cidade menor, mas isso nada quer dizer sobre a urbanidade relativa que, proporcionalmente, pode ser maior numa cidade de porte menor. O grau de concentração dado pela densidade habitacional e de atividades é indicador da urbanidade, mas se gerar espaços homogêneos essa urbanidade potencial tende a decrescer. O inverso também é verdadeiro. Segundo um certo número de indicadores econômicos, sociológicos e políticos, as zonas de menor diversidade – subúrbios residenciais, por exemplo, assemelham-se às zonas de menor densidade, no que se refere a urbanidade. A urbanidade absoluta (potencial) pode ser medida pela acessibilidade. Como a acessibilidade nunca é universal deve-se relativizar essa urbanidade.

A força produtiva da cidade, a urbanidade, foi freqüentemente identificada ao centro tradicional da cidade, por limitações estruturais das cidades tradicionais, que dificultavam a expansão, mas que hoje foram superadas. Isso não tira importância dos centros, mas estende a exigência de urbanidade para todas localidades das cidades e do espaço urbano em geral. Daí a importância de se medir a urbanidade em todos os pontos e evitar que se continue a denominar a urbanidade como sinônimo de centralidade. O risco é vincular a urbanidade apenas ao centro tradicional da cidade e conceder que outros segmentos da cidade podem ser mais homogêneos.

Os indicadores da urbanidade estão expressos com clareza no quadro/proposição de Jacques Lévy que expõe os dois modelos extremos de urbanidade: modelo “Amsterdã” e o modelo “Joanesburgo”.

MODELOS PARADIGMÁTICOS DE URBANIDADE		
	<i>Amsterdã</i>	<i>Joanesburgo</i>
Densidade residencial e de atividades	+	-
Compacidade	+	-
Interacessibilidade dos lugares urbanos	+	-
Presença de espaços públicos	+	-
Importância das métricas pedestres	+	-
Copresença habitação/emprego	+	-
Diversidade de atividades	+	-
Heterogeneidade sociológica	+	-
Fortes polaridades intra-urbanas	+	-
Auto-avaliação positiva do conjunto dos lugares urbanos	+	-
Autovisibilidade/auto-identificação da sociedade urbana	+	-
Sociedade política de escala urbana	+	-
Fonte: (LÉVY, 1999, p. 243).		

Os dois modelos são construções teóricas. As características de um modelo e de outro não aparecem em sua integralidade nas situações concretas. Há um certo simbolismo nas denominações, porque nem mesmo Amsterdã e Joanesburgo não se coadunam inteiramente com essa tipologia. De todo modo, se aproximam muito e entendemos produtiva essa vinculação proposital do modelo à existência real, por aguçar a observação. O modelo Amsterdã, das cidades da Europa ocidental, possui a vantagem da concentração que proporciona a interação de um número muito grande de operadores sociais. Giulio Carlo Argan, historiador da arte e ex-prefeito de Roma, ao ser perguntado sobre a cidade mais “saudável” responde: “A mais saudável, indubitavelmente, na Europa, é Amsterdã. As cidades holandesas [...], mas especialmente Amsterdã. A cidade tem, sem nenhuma implicação política, uma forma de controle público das zonas centrais” (ARGAN, s/n). O afastamento e a separação são ações meramente individuais e dizem respeito à necessária privacidade da moradia, de resto prevalecem as dimensões do domínio público na estruturação do espaço urbano. Nesse tipo de configuração a urbanidade é forte.

O modelo Joanesburgo apresenta o extremo mínimo da urbanidade, até onde pode essa pode declinar. Afinal, Joanesburgo possui 117 anos apenas e está livre do *apartheid* desde 1994, uma forma de organização anti-cidade. Mas a despeito disso, algo da aglomeração permanece lhe dando a condição de cidade. Nesse modelo, nota-se o domínio da separação e da busca da homogeneidade em todos os aspectos que estruturam o espaço, que não é mais que um mosaico de bairros especializados e sociologicamente uniformes, inclusive etnicamente. Funcionam parcialmente como enclaves, em geral protegidos do restante da cidade. Quando à vida pública a precariedade é um produto inevitável: “As cidades que se aproximam desse modelo não tem simplesmente espaços público dignos desse nome em razão do zoneamento de funções, da separação das populações e da apropriação das vias pelo automóvel” (LÉVY, 2003, 953).

Em entrevista, o sul-africano Henning Rasmuss, arquiteto e curador do segmento de Joanesburgo na 5ª Bienal de Arquitetura e Design de São Paulo, declarou que Joanesburgo se trata de uma cidade que foi concebida para separar brancos e negros. Mesmo com o fim formal do *apartheid* isso não se resolveu, pois na cidade vem se inventando novas formas de separação que são enclaves residenciais de segurança máxima, tal como *bunkers*, e zonas comerciais de uso

exclusivo e sem contato com seus arredores (RASMUSS, 2003, p. E1). Nos centros de compra e lazer existe uma cidade do Terceiro Mundo acontecendo no térreo, enquanto outra, de primeiro mundo, ocorre nos pisos superiores, protegidos da interface com a cidade. Em graus diversos esse modelo de cidade (anticidade) está longe de ser uma manifestação peculiar de um país cindido que mal se formou. Ao contrário, é algo repetível com certa frequência e facilmente identificável em outras partes do mundo. Assim como, o de Amsterdã também é encontrável. Quer dizer: a esquematização desses dois paradigmas adquire força heurística como instrumento de análise das cidades porque não há variação externa a eles. O que existe são forças atuando nessas duas direções. A demonstração da plausibilidade desses dois modelos é a identificação sem dificuldade da distribuição geográfica deles pelo mundo. Segundo Jacques Lévy, não se dá o devido valor à lógica dessa distribuição, contudo ela é esclarecedora, e uma janela de observação dos conjuntos sociais mais amplos.

O modelo Amsterdã é a referência para as cidades européias, de um modo geral, e, mais nítido e enraizado para a Europa do Norte. As cidades asiáticas, Tóquio à frente, assemelham-se a esse modelo. Na América do Norte (na costa leste), o modelo europeu é uma referência, a despeito de inflexões importantes. Por sua vez, na América Latina, há também algumas aproximações com o modelo Amsterdã, combinadas com reestruturações que se afastam. Quando ao modelo Joanesburgo, além do continente africano com sua urbanização recente⁵, sua manifestação quantitativa principal é no meio-oeste e no oeste norte-americano.

Se considerarmos que os países mais ricos possuem uma urbanização mais acabada, ao contrário dos países pobres, nos quais, a urbanização ainda é um processo recente, com muitas indefinições quanto ao que daí resultará, uma pergunta se impõe. As questões sobre a urbanidade fazem o mesmo sentido para um grupo e para outro? Antes é preciso assinalar que o encerramento da urbanização nos países ricos, inclusive os europeus, corresponde a uma apreensão estatística numa dada escala. Mas isso não quer dizer que não haja movimentação interna, que modificação os termos da urbanização desses países. O processo de dispersão urbana é um exemplo. Essa aglomeração espraiada que se constitui

⁵ Que além de Joanesburgo, possui muitas cidades marcadas por uma história de estruturação em regime de colonização e *apartheid*, como, por exemplo, Windhoek, capital da Namíbia, que tanto encantou o presidente Luís Inácio Lula da Silva, por sua limpeza.

encerra, em alguns aspectos, problemas semelhantes àqueles dos países que estão em meio ao torvelinho urbano. Jacques Lévy (2003, p. 954) chama atenção para as manifestações do modelo Joanesburgo, nas áreas novas de expansão urbana, mesmo nas franjas de cidades marcadas pelo modelo Amsterdã. São situações nas quais a aglomeração contígua é renegada a favor da dispersão urbana, em nome de ideologias, como as de inspiração ecologista, tal como aconteceu com a formação de uma cidade como Los Angeles, marcada pela baixa densidade. Portanto, o confronto e a oposição dos dois modelos faz sentido para os diversos países.

A apreensão pedestre e por automóvel da cidade e os indicadores de urbanidade

A urbanidade se realiza nas cidades pelos imperativos da mistura urbana: habitante e usuário eventual; nacionais e estrangeiros; altos salários e médios e baixos salários; habitações e equipamentos coletivos; habitação, comércio, pequenas empresas e médias empresas etc. Se realiza também pela disponibilidade de espaços públicos, pela acessibilidade aos seus recursos, de preferência com uma dominância do acesso pedestre. Daí a importância da rua. A espacialidade resultante é produto de comportamentos diferenciados, mas é sempre fabricada como administração de si e do outro. A urbanidade mostra, então, a presença específica do espacial no ético. Essa é uma constatação objetiva. Não é nenhuma apologia da cidade. A diversidade humana – expressa nas pessoas, nos objetos, nas instalações, nas artes – acessível na cidade é uma exposição da amplitude humana, sempre surpreendente -, enquanto que a homogeneidade é redução.

A idéia de urbanidade detalhada com seus indicadores apresenta objetividade e guarda coerência com uma concepção de cidade igualmente clara. Serviria para uma aplicação numa cidade como São Paulo? Seus indicadores podem ser referência para uma metodologia de pesquisa? Entendemos que sim. Ressaltamos a validade dessa elaboração, enfatizando algo raro que é o ato de dar *status* explicativo de primeira linha à questão das maneiras de apreensão da cidade, se via práticas pedestres ou então, fazendo uso do automóvel. Mas, por que o uso do automóvel particular é contraposto às práticas pedestres e não o rodoviarismo em geral, ou ainda o transporte “por máquinas” (a motorização)? Afinal os estudos

convencionais analisam o processo de alargamento das cidades tratando igualmente esses meios de locomoção que viabilizam a expansão. Contudo, tendo como referência a urbanidade o olhar sobre os meios de locomoção muda de figura, ultrapassa a dimensão técnica, e exige enfoque distinto à questão, tal como procede Jacques Lévy que ao referir-se aos indicadores de urbanidade localiza “métricas-automóvel” e “métricas-pedestres”, entendidas como substancialmente antagônicas e não complementares, como é corriqueiro compreender-se na engenharia de trânsito, por exemplo. Se considerarmos que o pleno proveito da urbanidade depende do acesso aos seus elementos, teorizar sobre as formas de uso desse potencial relacional é uma questão-chave. Isso porque é possível percorrer pontos da cidade de forte urbanidade relativa estabelecendo uma interação fraca, o que será função, entre outras coisas, do meio utilizado.

As práticas pedestres como a realidade evidencia, não se reduzem ao ato banal de andar a pé. Obviamente numa cidade de porte esse andar a pé se complementa com transportes mecanizados, principalmente os transportes coletivos. O cidadão se mantém pedestre no metrô, no ônibus urbano, nos bondes, nos trens suburbanos, etc. O pedestre se esvai quando ele se torna automobilista, modo de deslocar-se essencialmente distinto no qual o ambiente é muito restrito e confinado, sobretudo para o condutor (LÉVY, 1994, p. 304). Como pedestre a disponibilidade de interação, sem dúvida, é maior, e como automobilista é menor. Há uma demonstração empírica, corporal, aliás, sobre o fato de que usar uma cidade como pedestre é essencialmente diferente do uso como automobilista. Não é por outra razão que verdadeiros batalhões de turistas visitam cidades atrativas como pedestres. Essa forma de apreensão da cidade permite interações multisensoriais com as pessoas e o espaço geográfico, com a cidade.

Por sua vez as “métricas automóveis” são pobres em interações. Fazer uso do automóvel rompe na essência a ação pedestre e produz efeitos significativos no modo de apreensão da cidade. O uso do automóvel é praticado em todas as escalas (longe e perto). Na escala próxima projeta de certa maneira o mesmo que faz em espaços mais amplos. É um modo de se inserir no espaço público com uma disponibilidade muito menor para as interações o que diminui sensivelmente a possibilidade de serendipidade, uma vez que os percursos são fechados e pouco

suscetíveis a imprevistos.⁶ O uso do automóvel contradita-se aos espaços públicos. Trata-se de uma projeção de um objeto privado no público:

Com efeito é o campo privado da habitação que reúne a quase totalidade de nossos objetos cotidianos. O sistema todavia não se esgota no interior doméstico. Comporta um elemento exterior que constitui por si só uma dimensão do sistema: o automóvel. (BAUDRILLARD, 1973, p. 73)

Se essa projeção for feita em larga escala, os espaços públicos não conseguem manter sua condição. Tomando-se as ruas, que são as configurações mais elementares de espaço público, se a massificação automobilística se impor as outras funções ficam prejudicadas e limitadas, sejam quais forem. A dominância do uso do automóvel tende a desqualificar as outras funções das ruas. Uma caracterização arguta e irônica que resume a clara distinção na forma de apreensão e de relação com a cidade entre o modo pedestre e o automobilístico é de Henri Lefebvre. O uso do automóvel compromete a urbanidade, pois aproxima aqueles que estão longe, mas ao mesmo tempo isola os indivíduos num tipo de bolha móvel, excluindo-o de toda troca social real, “[...] é um caso surpreendente de simultaneidade sem troca: as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar”(LEFEBVRE *apud* DUPUY, 1995, p. 13).

Do ponto de vista corporal, as práticas pedestres e o uso do automóvel expressam uma concorrência desleal, como fica nítido nos casos das cidades feitas para o automóvel, tal como Brasília, por exemplo:

Com o aumento dos carros particulares, as vastas vias expressas e os trevos imensos foram tomados pelo tráfego; e visto que o plano não visava a resolver conflitos pedestre-veículo, diariamente rios de pedestres driblam a morte saltando por entre carros em alta velocidade na avenida central. Mero detalhe (HALL, 2002, p. 255).⁷

⁶ Há um filme norte-americano sobre um personagem nova-iorquino que jamais andou a pé e, repentinamente se vê diante de uma serendipidade, que o conduz para um mundo desconhecido (embora próximo, pela distância euclidiana, de sua residência) que mudará sua vida. Trata-se do filme “Fogueira das vaidades”, seu diretor é Brian de Palma e baseia-se no romance do mesmo nome de Tom Wolfe.

⁷ Hoje a situação não é bem essa. No centro principal há uma disciplina aceitável na relação pedestre/automóvel. Em compensação não existem rios de pedestres em nenhuma parte do plano-piloto. A motorização domina. Há trechos onde jamais se encontram pedestres.

FORMAS DE APREENSÃO DA CIDADE		
	<i>Pedestre</i> ^(*)	<i>Automóvel</i>
Espaços usados	Públicos	Privados
Meios artificiais (I)	Parcial	Integral
Meios artificiais (II)	Coletivo	Particular
Situação	Aberta	Confinada
Exposição (contato)	Corporal	Intermediada
Escala	Perto e longe	Perto, longe e muito longe
Taxa de mobilidade	Média	Grande
Percursos	Abertos	Fechados
Possibilidade de praticar	Geral	Restrita
Intervenções no espaço	Pequenas	Grandes
Territorialização	Sim	Não
Reticular	Não	Sim
Apreensão multisensorial	Grande	Reduzida
Disponibilidade Interação	Grande	Reduzida
Serendipidade	Sim	Não
Potencial de urbanidade	Grande	Reduzido

Se compararmos as duas maneiras de apreensão da cidade quanto às inflexões reativas sobre o espaço, obviamente, constataremos a sobrecarga bem mais elevada do uso do automóvel. Essa atingirá o núcleo da urbanidade. O automóvel ao se generalizar impõe severas e profundas transformações no espaço urbano significando um remanejamento geral da configuração e por decorrência da natureza das relações antes existentes e dependendo do tamanho e do formato da proliferação as práticas pedestres podem restar inviáveis. O uso automobilístico maciço tende a recortar o território rompendo a contigüidade e, a engendrar uma organização reticular do espaço, um verdadeiro espaço do automóvel.

Territórios, redes geográficas e a urbanidade

Tendo em vista os indicadores de urbanidade, também os conceitos de território e de rede geográfica podem ser referidos a essa elaboração. Sabemos que o território é uma configuração topográfica, extensiva, horizontal e aberta, podendo englobar todas as relações no interior de uma cidade. Por isso, potencialmente se constitui no *locus* da urbanidade. Por sua vez, as redes geográficas não são contíguas e associadas ao uso do automóvel se especializam o que significa tratamento setorial, zoneamento, atomização e situações extremas de afastamento e desagregação (“síndrome de Beverly Hills”)⁸. São pontos (condomínios fechados, por exemplo) e linhas (vias), em cujo circuito se selecionam e homogeneízam as relações, possuindo assim urbanidade declinante. A partir do momento que o território urbano sofre a concorrência das redes geográficas a própria avaliação da acessibilidade aos recursos da cidade passa a exigir que além das referências de contigüidade se leve em conta essa nova organização espacial.

A coexistência no espaço urbano de configurações territoriais e configurações reticulares não deve ser tratada como sinônimo de policentrismo.⁹ Aglomerações urbanas policêntricas definem-se pela existência de vários núcleos de urbanidade relativa forte articulados e que se constituem em sistemas. E para ser sistema essa articulação deve ser proveniente de processos comuns, tais como: mercado de emprego unificado, estrutura de localização e fluxos integrados, sentimentos de

⁸ Situado na área metropolitana Los Angeles, Beverly Hills tem 20.488 habitantes. Não tem agências funerárias, nem cemitérios e hospitais. Não é um lugar para se morrer. Mas há muitos salões de beleza, clínicas de cirurgia plástica e embelezamento (são 23). Lá as pessoas valem pela aparência e é o *locus* da ostentação. A grande preocupação é manter a “feiúra” da vida moderna afastada, para que Beverly Hills não seja contaminada. Lá não existem chaminés de fábricas, cartazes de rua e nem McDonald’s. O bairro se estende até os aclives de Santa Mônica local esse em que os imóveis são mais valorizados e é uma resplandecente Meca de um tipo de consumo: são mais de 300 butikues de luxo que só atendem com hora marcada. Fica a 15 minutos de carro de Hollywood e todos os seus moradores vieram de outro lugar. Cingida por Los Angeles, Beverly Hills há tempos vem lutando para se manter como um local exclusivo. Já se chegou a se propor construção de muralhas para proteger os residentes de intrusos. Os comerciantes locais derrotaram a pretensão. Mas a realidade atual mostra outros muros: Beverly Hills agora tem segmentos internos com condomínios fechados. Os próprios moradores entram só com autorização – segurança 24 horas por dia – a arquitetura mistura vilas toscanas, palácios venezianos e mansões neoclássicas francesas de 2.300 metros quadrados, acrescentado a isso, um toque de Beverly Hills e seu culto pelo automóvel: muitas dessas propriedades têm garagem de 370 metros para dez carros o que representa duas vezes o tamanho de uma residência americana média. O problema de Beverly Hills é que ela virou atração turística. Há uma pressão para diversificar a localidade – que se abra espaço para o turismo e para algumas cadeias nacionais de comércio e habitações acessíveis a jovens profissionais ascendentes. (STEINMETZ, “90210 zip USA Beverly Hills” ?)

⁹ Cf. FRÚGOLI JR., Heitor. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. Nesse trabalho o autor refere-se a um policentrismo de São Paulo, ignorando a organização reticular.

pertencimento comuns e algum nível democrático de articulação política. A sociedade urbana tem perfil sistêmico, mas parece claro que o processo de periurbanização, por exemplo, associado às redes geográficas é uma força centrífuga que conduz habitantes para fora do sistema, enfraquecendo o sentimento de pertencença à sociedade urbana cidadina. Seus protagonistas começam a não participar e nem a compartilhar dos problemas sociais da sociedade urbana a que eles originalmente pertencem. A presença de redes geográficas promove articulações desses segmentos “apartados da cidade” com o território intra-urbano dos espaços metropolitanos. Esse tipo de vinculação ainda permite uma malha relacional econômica, mas o mesmo poderia ser dito sobre as relações nos planos sociológico, político, histórico, cultural? A utilidade de um inquérito desse tipo é a de ser um meio para ver se das diversas configurações emergem cidades com coesão suficiente ou se ela se fragmentou. Daí que o fragmento urbano não é, como se pode concluir, apenas físico, ele é uma expressão dialética da cisão social. A democracia urbana supõe, por exemplo, que se ajuste sempre a ordenação escalar da vida política porque a própria dinâmica da cidade e da metropolização põe facilmente por terra as delimitações institucionais existentes para a ação política e governamental. Isso implica necessariamente no primado da escala local para decidir seu destino, claro que com a presença de instituições complementares infralocais, regionais, temáticas e efêmeras (*ad hoc*). Fato esse que raramente ocorre, ficando a “vida política” do urbano desvalida de instituições ajustadas à seu dinamismo. Esse fato somado às forças centrífugas da sociedade urbana – fragmentação, desdensificação, isolamento condominial, etc. (e dependendo da escala dessas forças) enfraquece sobremaneira o sentimento de pertencimento abatendo a vida política na escala do urbano e da cidade.

Se o núcleo do urbano é a cidade, o que se caracteriza por uma dada referência de urbanidade, é possível empregar essa mesma referência para qualificar toda a extensão do urbano. Visto a dispersão urbana, nada mais razoável em termos contemporâneos do que pensar o espaço em geral a partir de sua relação com a urbanidade (sua posição na condição urbana). Já nos referimos a escala dos gradientes de urbanidade,¹⁰ que François Ascher admite dar conta da metápole. Esses gradientes podem inicialmente ser apreendidos conforme uma

¹⁰ Central, suburbano, periurbano, infra-urbano, meta-urbano, paraurbano global, paraurbano parcial e vazios, acrescentado por “um pericentral”, cf. Jacques Lévy e Michel Lussault.

lógica decrescente centro→ periferia. No entanto, é bom prevenir-se, pois essa lógica se organiza com base na distribuição de territórios e redes geográficas, que se relacionam de diversas formas, o que pode significar uma escala não linear de decréscimo de urbanidade. Não convém, mesmo numa urbanização de país em desenvolvimento, como do Estado de São Paulo, pensar numa urbanização que se limita na fronteira do rural. Esse está interpenetrado definitivamente pelo urbano, fazendo da oposição cidade/rural uma letra morta.

Urbanidade e Espaço público

Observando as situações de urbanidade nas cidades Jane Jacobs interpretou a exuberância urbana como uma ordem complexa produto de uma malha imensa e minuciosa de contatos. Pequenos contatos, despretensiosos, ocasionais, mas que seriam o solo fértil para brotar uma vida pública pujante (JACOBS, 2000, p. 78).

Os gregos admitiram que só pode haver vida social se todos os membros legítimos de uma comunidade tivessem direitos iguais para gerir os interesses comuns – o que é também um modo de instaurar uma diferença entre o público e o privado. E o que definiria o espaço público? O fato, justamente, de não ser submetido à autoridade de nenhum mestre, de não abrir espaço a um poder despótico. J. P. Vernant (1990, p. 287) diz não saber qual a origem dessa postura não submissa e igualitária, mas assinala que em ruptura com o poder absoluto do rei, os *aristoi* defendiam que era preciso depositar o poder no centro da cidade. Com todos morando na periferia (no entorno), logo a igual distância geográfica do centro, ninguém poria as mãos no poder. Isso é uma fórmula espacial de organização da vida urbana. Essa idéia abstrata ganha corpo na arquitetura e no urbanismo, pois desde essa época, a praça pública situa-se nas cidades gregas ao lado da acrópole, onde se erguem templos – o espaço dos deuses e de outros espaços comunitários – como o estádio, a escola, os banhos. Quando os gregos, a partir do século 8º a.C. começam a fundar colônias no exterior a primeira coisa que fazem é abrir espaço, no centro, para que se possa construir, não um palácio, não uma simples habitação privada, mas o espaço público. Essa é a invenção da política. No espaço público todos os assuntos de interesse público e comum são regulados dessa maneira, sob a vista de todos.

Tomadas em termos gerais, simbólicos e metafóricos as idéias sobre espaço público não são lá muito fáceis de se organizar e as contradições e frouxidões de elaboração costumam passar despercebidas. Seu uso mais freqüente é retórico. Mas se a idéia de espaço público for referida a uma cidade, à sua espacialidade, é necessário um rigor que garanta minimamente a qualidade da comunicação. Mas só isso é pouco, pois por meio dessa figura pode-se aprofundar a análise e avaliação da vida nas cidades e essa vantagem não pode ser perdida. Todavia a impressão da qual aqui se parte é que a idéia de espaço público referida à cidade dissolve-se numa névoa tecida de senso comum e preconceitos por um lado, e de outro, por uma complicação teórica desnecessária.

Teresa Pires do Rio Caldeira no seu trabalho *Cidade de muros* (2000) destaca um impasse entre sua posição e a posição de Mike Davis (1993) sobre espaço público. M. Davis escaldado com o exemplo de Los Angeles prevê o fim dos espaços públicos nas grandes cidades; por sua vez Teresa Caldeira embora concorde com a crítica, discorda do enunciado “fim dos espaços públicos” e investe num outro: “novos tipos de espaços públicos”. Para M. Davis espaço público não se transmuta em formas distintas, ele existe ou não. Para Teresa Caldeira há modalidades. A pergunta é: partem ambos da mesma concepção de espaço público? Isso não fica claro na polêmica, o que talvez demonstre que quando se está diante daqueles casos em que figuras muito familiares (como espaço público) têm suas caracterizações interditadas por parecer que sua natureza já foi inteiramente decifrada, embora não seja esse o caso.

Ilustrando a opacidade da idéia de espaço público é de interesse comentar um artigo do jornalista Luís Nassif, no qual uma sugestiva visão de cidade grande (que embute uma idéia de espaço público) aparece. O jornalista começa citando uma caracterização célebre dos tempos modernos feita pelo filósofo espanhol *Ortega Y Gasset* para quem os tempos modernos originaram uma criatura própria: o “homem massa” que é um sujeito anônimo, incaracterístico, que perdeu a identidade de grupo e a recupera apenas em alguns momentos específicos contra o inimigo externo ou em uma competição esportiva. E o que teria provocado isso? A comunicação de massa e a impessoalidade das grandes metrópoles:

É um anonimato pesado que o sujeito carrega tendo de enfrentar a burocracia da vida moderna, os desaforos, os desrespeitos público e privado. É um anonimato complexo, porque, dada a multiplicidade de

situações do mundo moderno, é difícil o sujeito se identificar com a sua “tribo”. Ele é um só. Até a família, o grande elo de união, acaba sendo dissolvida no burburinho moderno (NASSIF, 2000, s/n).

A interpretação parece caracterizar a transição de um mundo comunitário (minha “tribo”, meu grupo de identificação, onde a minha identidade se realiza) para o mundo moderno, como uma perda sem compensação. De ser comunitário para o nada. Um fragmento despersonalizado e esvaziado da massa. E qual o palco preferencial dessa transmutação do ser em massa? A cidade, a impessoalidade das grandes metrópoles. Se esse é o produto mais importante da grande cidade, da metrópole, todas as elaborações sobre urbanidade devem ser soterradas. Mas há algo de ultrapassado e regressivo nessa elaboração. Afinal o que vem a ser o processo de individuação, caracterizado por vários autores como um dos pontos nevrálgicos de constituição do mundo moderno, cuja espacialidade mais estimulante é a cidade, em especial a grande cidade? Autores como Jane Jacobs e Pierre Ansary e R. Schoonbrodt entendem a impessoalidade e o anonimato como a matéria prima essencial das cidades e a condição indispensável para a constituição de espaços públicos. Segundo essa elaboração, inversamente, é no mundo comunitário, de tribos, de grupos de identificação que o ser - por ser formalização do coletivo -, é incharacterístico. No comunitarismo o ser se identifica por ser parte do grupo, e não por ser um indivíduo personalizado e de opiniões e opções próprias. Afinal qual a diversidade de opiniões sobre o mesmo assunto podem ser encontradas no interior de um agrupamento de tipo comunitário, como uma torcida organizada de futebol, para ficar num exemplo do próprio L. Nassif. Não é difícil compreender as razões da queixa, afinal essa individuação e a compensação pública em muitas grandes cidades são precárias, o que pode tornar atraente um resgate dos comunitarismos, nos quais os espaços públicos são impossíveis por definição. Eis a contradição máxima das opiniões comentadas. Mas o que é realmente espaço público?

Sobre esse tema Jacques Lévy lembra uma passagem do trabalho de Richard Sennett (1988) no qual o autor americano cita August Simmel: “[...] a cidade deverá ser o lugar onde é possível se unir aos outros sem tombar na compulsão da intimidade”.(A. SIMMEL *apud* LÉVY, 1999, p. 239). A seguir será exposta a caracterização detalhada de espaço público feita por Jacques Lévy. Essa caracterização tem como *locus* a cidade, uma configuração social concreta. São duas as características fundamentais do espaço público na cidade: 1. Nele se tem o

pressuposto que todos os membros da sociedade, em tese, poderiam freqüentá-lo lado a lado. Essa é a dimensão da acessibilidade plena. Isso jamais é característica dos espaços comunitários e logicamente, dos privados. É a substância societal típica da cidade que o possibilita. Tendo em consideração a questão da impessoalidade a segunda importante característica do espaço público

[...] é a “extimidade”. O percurso no espaço público supõe uma suspensão da intimidade, o que é, paradoxalmente, uma condição de existência. Cada um fez a experiência: só o ‘anonimato’, quer dizer a garantia que outro ser urbano não projetará sua intimidade sobre a nossa como uma injunção ao interconhecimento, permite à individualidade de se desenvolver e de se desdobrar, inclusive no próprio espaço público (LÉVY, 2000, p. 239).

Com base nesses dois critérios: grau de acessibilidade e grau de “extimidade” (ausência de intimidade) Lévy chega ao seguinte quadro:

UMA CLASSIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS				
Extimo / Íntimo Acessibilida- de	Espaço Societal	Espaço comunitário	Espaço Coletivo	Espaço Individual
Acesso Livre	Domínio público: ruas, praças, etc.	Ø	Ø	Ø
Acesso Normal	Domínio semipúblico: estações, transportes públicos, cafés, cemitérios, centros comerciais.	“Espaço paroquial”: bairros “étnicos”, “cités”.	Entradas de imóveis, bairros tradicionais.	“residência” oficial de autoridades.
Acesso Restrito	Domínio semiprivado: táxis, lojas, cinemas, teatros, bares, restaurantes.	Lugares de culto, “guetos”.	Áreas comuns de imóveis, ruas privadas.	Zonas-tampão, postos de trabalho.
Acesso Reservado	Ø	Casas de tipo familiar/comunitárias, gated communities.	Locais de trabalho, clubes, condomínios fechados.	Espaço privado: moradias, automóveis.

Fonte: LÉVY, Jacques, 1999, p. 239, tradução nossa.

Tomando esse quadro como referência e a controvérsia entre Teresa Caldeira (“modalidades de espaços públicos”) e Mike Davis (“fim dos espaços públicos”), pode-se avançar nas avaliações sobre o destino dos espaços públicos nas cidades.

Uma cidade não pode ser feita só de espaços públicos, tampouco só de espaços privados (esse o verdadeiro antípoda do espaço público). Há um *continuum* que vai do espaço público puro ao espaço privado da intimidade e esse *continuum* constituiria uma gradualidade de situações intermediárias. Não é uma questão de modalidades e sim de situações onde o público e/ou privado prevalecem ou se equilibram. Sendo assim, a proposição de Mike Davis sobre Los Angeles faz mais sentido, ao menos teórico. *Shoppings Centers*, condomínios fechados, *gated communities*, ruas dominadas por automóveis podem substituir espaços públicos e esses podem, ao menos em tese, extinguir-se. Tomando certos *shoppings centers* como referência e confrontando-os ao quadro de J. Lévy se concluirá por classificá-los como espaços quase inteiramente privados: nem todos seus freqüentadores acham que qualquer um pode visitá-los (aliás, muitos vão aos *shoppings* por ter certeza do perfil dominante de seus freqüentadores). Isso por um lado. De outro, as administrações dos *shoppings* aplicam um regimento privado de comportamento (não se pode sentar no chão, namorados não podem beijar-se, etc.). Há também inibições às presenças indesejáveis que conseguiram ultrapassar as dificuldades de acesso físico (a acessibilidade é um elemento chave para a definição do público). Logo, os espaços que apresentam essas características tal como os “enclaves fortificados”¹¹ (e muitos *shoppings* podem ser enquadrados nessa categoria) não possuem os quesitos para serem tratados como espaços públicos.

O caráter público (sua gradualidade) dos espaços é um indicador chave e eficaz da urbanidade. Espaços de vocação pública (ruas, praças, parques, centros lazer etc) terão sua urbanidade rebaixada se padecerem de insuficiência quanto à acessibilidade (tanto física como referente à garantia que todos possam freqüentar). Inversamente, homogeneidade de usos de certas áreas (negócios e moradia para uma faixa de renda comum, por exemplo) seleciona os freqüentadores, rebaixa a urbanidade e atenua o caráter público da localidade. Logo, há pertinência teórica em se falar de segregação quando ela se manifesta como evento que violenta a substância pública de espaços, cuja vocação é de serem espaços públicos. Não há sentido em se falar em segregação em espaços cuja natureza é a de não ser público, isso é óbvio. Um outro dado de grande interesse que pode ser extraído do quadro refere-se a questão do automóvel. Os dois extremos do quadro (o máximo de

¹¹ Caracterização de Teresa Caldeira em *Cidade de muros*.

público – o máximo de privado) se encontram nas métricas-automóvel. O automóvel, ao lado da moradia, é a configuração privada e íntima do espaço individual, no entanto, diferentemente da moradia o automóvel se projeta no espaço público (quando se trata de ruas de uso múltiplo). Esse contato, inflexiona os dois antípodas: a rua tem seu caráter público diminuído; o automóvel perde parte de seu poder privado (regras de condução e de comportamento). Mas obviamente não se trata de uma relação equilibrada (em São Paulo, certamente não). A “infecção” automobilística faz das ruas seu domínio e a substância pública é gravemente atingida, a começar pelas dificuldades impostas às práticas pedestres. Esse mesmo raciocínio serve para caracterizar as vias expressas construídas nas cidades para uso exclusivo do automóvel, como espaços que não são públicos de partida. Não são espaços de acesso livre e servem para o uso de um bem privado. Isso não condena as vias expressas, mas segundo esse conceitual (e, francamente, na prática) não podem ser identificadas como espaços públicos, mesmo que elas sejam produto de recursos obtidos junto a toda população.

O quadro de Jacques Lévy foi traduzido por nós, a exceção da expressão condomínio fechado que já vinha em português, pois é de fato aos condomínios paulistas que ele está se reportando. É óbvio que eles não são espaços públicos e nem poderiam ser (são espaços privados), mas a maneira como são inseridos nas áreas densas das cidades inflexiona o espaço público.

A valorização da urbanidade

A urbanidade possui uma condição produtiva que pesa na autonomização do indivíduo. Mas, será tudo isso? É possível encontrar entre os autores (e outros atores sociais), que olham a cidade pelo viés da urbanidade, afirmações dessa natureza. Contudo, isso não quer dizer que haja consenso quanto a isso. Ao contrário, mesmo dentre os admiradores das cidades européias, que se aproximam do modelo Amsterdã, há muitos que entendem que esse tipo de cidade para países em desenvolvimento seria um luxo, diante da prioridade que outras carências e urgências possuem. Evidentemente para os que admitem e pensam as cidades como setorização, seleção, afastamento e dispersão, estão subjacentes valores, por eles tidos, como superiores à urbanidade. Isso quer dizer que a valorização da

urbanidade é restrita e não logrou ganhar muito espaço nem entre os críticos das estruturas dominadoras do capitalismo, que denunciam o consumismo, o individualismo exacerbado etc.

Quais os motivos da urbanidade ser tão ausente nas discussões sobre cidades, tendo como um exemplo entre outros possíveis, nosso país? Uma resposta mais imediata, que retoma nossa opinião anterior sobre os estruturalismos, encontra-se na percepção de que a urbanidade exerceria uma frágil influência sobre as performances do conjunto social (LÉVY, 2003, p. 955), principalmente se comparada à necessidade de acumular forças para as mudanças no núcleo motor da sociedade, que se expressa na esfera da economia política. Isso quando os valores da urbanidade não são denunciados como ilusões burguesas, fruto da construção da razão iluminista. Por isso, há uma certa contrariedade quando os ambientalistas são criticados por atacarem as cidades. Afinal quando eles as atacam, estão desferindo golpes contra um cenário de vida condenado. Uma segunda resposta vem da vida real. A ausência de urbanidade não é compreendida como carência de um dado capital, entre aqueles que poderiam constituir uma “massa crítica” (e que têm voz na sociedade), em razão das compensações fornecidas pelas condições sociais que usufruem. No caso brasileiro são as regalias que a concentração da renda permite, que compõem uma cultura que ignora a urbanidade. É óbvio que investir na urbanidade de uma cidade pressupõe investimentos pesados nos serviços coletivos, enquanto que numa situação contrária, aqueles que podem pagam diretamente, o custo de suas práticas urbanas. Esse domínio do privado, que escapa do público, recebe a rubrica em nosso país de ascensão social. Ser indiferente a pensar a cidade que se quer, e mergulhar nas soluções privadas, com todo o *status* social que se dá a isso, é francamente anti-social, e chega a ser mesmo doentio.

Uma pergunta então se impõe. É possível defender a urbanidade em que termos e com que propósito? Voltemos ao exemplo simbólico de Joanesburgo. Como constituir uma sociedade pós-apartheid em cidades estruturadas para afastar e isolar? Sem integração não haverá futuro para essas sociedades (somente a repetição do presente). E para reintegrar, além de mudanças na arquitetura, de efeitos mais demorados, é preciso construir infra-estrutura para inter acessibilidade, mudar as leis, mudar a malha, para criar “[...] conexões entre os vazios que a história

nos deixou” (RASMUSS, 2003, p. E1). A defesa da urbanidade faz sentido, justamente, no combate a cisão social e todas as espécies de segregações e na construção de uma sociedade de indivíduos autônomos. Isso quanto ao plano fundamental. Mas em outros planos mais imediatos, inclusive o econômico, a urbanidade tem uma eficácia não negligenciável.

A urbanidade tal como enunciada até aqui, elabora em termos de teoria do espaço, uma visão de cidade desenvolvida por vários pensadores, muito diversos entre si, que têm em comum a concepção de cidade como contexto relacional e produtivo. Há exemplos significativos de defensores da urbanidade, sempre em obras polêmicas, visto as controvérsias freqüentes sobre o sentido e o destino das cidades. Um exemplo notável é Jane Jacobs com seu célebre *Morte e vida de grandes cidades*. A associação dessa autora à visão adotada aqui de urbanidade não é diletante. Há uma finalidade teórica, pois uma elaboração como essa se beneficia com os desdobramentos de argumentos, com referências em trabalhos já realizados e pensamentos já construídos que origens diversas.

Sobre *Morte e vida de grandes cidades* convém, antes de tudo, um comentário: há algo de intrigante em sua história. Suas posturas sobre a cidade e as críticas desferidas às visões ortodoxas de planejamento urbano parecem não ter *status* teórico. Mas, após sua leitura, é impossível olhar para as cidades com os mesmos olhos. As idéias defendidas com muita clareza poderiam e podem ser facilmente transformadas em instrumento de observação. Não há nada na formulação teórica de Jacques Lévy sobre a cidade que contrarie as análises de J. Jacobs. Um aspecto que reforça a presumida desconfiança que esse trabalho sofreu é a demora extraordinária do lançamento desse livro em português no Brasil. Para um livro considerado um clássico e, muito influente, lançado em 1961, o ano 2.000 é muito distante, e isso num país que no ano de 1961 inaugurava Brasília, cuja concepção era exatamente o alvo mais criticado no trabalho de Jane Jacobs. No auge da suburbanização americana, Jane Jacobs publicou seu trabalho, estimulada pela reação de vários segmentos da sociedade contra Robert Moses e, sua obsessão pelo automóvel, da qual ela era figura proeminente. Jane Jacobs inclui-se no grupo dos últimos intelectuais que Russel Jacoby identifica com o declínio da inteligência urbana. Jornalista da Pensilvânia, ela se transferiu para Nova York a fim de escrever, e acabou por se incorporar à equipe da revista *Architectural Forum*. É

provável que seu distanciamento das instituições e da profissão lhe permitisse desafiar os planejadores urbanos. De sua parte, ela atribuía sua irreverência simplesmente ao fato de andar e observar, sem ditames do planejamento convencional, que ela entendia ser alienado frente à própria cidade, entre outras razões, pelo excesso de teorias. Embora nem os automóveis nem os subúrbios fossem sua principal preocupação, se trabalho se encerra perplexo diante do espectro da “suburbanização insípida” e das “cidades estúpidas, inertes” (JACOBY, 1990, p. 71).

Os argumentos de Jane Jacobs são, em síntese, os seguintes: um valor próprio das grandes cidades encontra-se na raridade de contatos. Nelas sempre existe a possibilidade de nos depararmos com pessoas e objetos diversos que talvez nunca encontraremos em outro lugar e que podem nos influenciar de modo decisivo (JACOBS, 2000, p. 263). A valorização da raridade dos contatos é uma outra forma de valorizar a serendipidade. Ela sustenta-se com base nos fatores que produzem a vitalidade urbana numa cidade; diferentemente do que apregoa o planejamento urbano ortodoxo que ignora a importância das pequenas ocorrências da vida cotidiana, deve-se compreender que as cidades possuem uma natureza peculiar e que nas relações cotidianas encontram-se explicações fundamentais da vida social, o que é uma notável convergência com a valorização que Henri Lefebvre atribuía a dimensão do cotidiano. Nesse sentido, ela discute o uso das calçadas (métricas pedestres); a segurança; a natureza do contato direto; a integração das crianças; a importância dos parques e dos bairros de um modo geral. E por esse caminho ela chega ao núcleo de sua discussão, que é o entende como essência da cidade: a diversidade urbana; discute quais seriam os geradores da diversidade defendendo usos combinados e heterogêneos da cidade; a necessidade de quadras curtas; a necessidade de prédios antigos; a necessidade de concentração (densidade demográfica elevada) etc; procura identificar as causas de destruição da diversidade, etc. Em resumo as cidades com vitalidade dependem

[...] de uma diversidade de usos mais complexa e densa, que propicie entre elas uma sustentação mútua e constante, tanto econômica quanto social [...] Acho que zonas urbanas malsucedidas são as que carecem desse tipo de sustentação [...] a ciência do planejamento urbano e a arte do desenho urbano, na vida real e em cidades reais, devem tornar-se a ciência e a arte de catalisar e nutrir essas relações funcionais densas (JACOBS, 2000, p. 13).

Nada infelicitaria mais a cidade do que a Grande Praga da Monotonia. Como as teses de Jane Jacobs são de 1961 e ela as formula tendo como referência empírica apenas as grandes cidades americanas, pode-se contestar a atualidade do trabalho e a extensão de sua validade às cidades de outros países. Uma resenha crítica de Ermínia Maricato (2000, p. E4) possibilita discutir essas objeções. Ela começa perguntando quais foram as principais mudanças nesses últimos quarenta anos que poderiam comprometer a atualidade do livro? Responde: 1. O movimento ambientalista que criou uma nova consciência social e uma nova institucionalidade; 2. A reestruturação produtiva internacional, conhecida por globalização, que, impulsionada por novas tecnologias, concentradas em determinadas mãos, trouxe mudanças nas relações de poder sobre o território. Concede que esses eventos não eliminaram a atualidade de certas teses do livro, que são aquelas que identificam aspectos que vitalizam a cidade, quando da implementação e maturação de sua diversidade. No entanto, aponta duas restrições quanto aos alvos da crítica: 1. o alvo principal é o urbanismo ortodoxo (representado por Ebenezer Howard, Le Corbusier e Daniel Burnham). J. Jacobs deveria ter mencionado que entre os urbanistas havia uma “heterodoxia” (arquitetos/urbanistas militantes, liderados pelo grupo inglês “*Team X*”) que não se acomodava ao funcionalismo de Le Corbusier e que também criticava as cidades estéreis dos planejadores. 2. atribuir “[...] demasiada culpa atribuída aos urbanistas diante dos males urbanos. Parte dos problemas descritos são decorrentes da ação dos agentes que participam da produção das cidades, em especial capitais e proprietários imobiliários que buscam estratégias de maximização dos lucros” (MARICATO, 2000, p. E4). Haveria por de J. Jacobs uma certa ingenuidade ao subestimar a força política dos interesses do capital imobiliário. Afinal, a americana acreditava na força dos atores sociais que se quisessem uma cidade com urbanidade enquadrariam a máquina financeira.

O que poderia manter atual “certas teses” de Jane Jacobs? A atualidade por 40 anos de idéias sobre um objeto tão mutante quanto à cidade tem uma explicação. Suas análises se baseiam em fundamentos das cidades que ultrapassam meras conjunturas históricas, embora ela não discursasse a respeito e seus exemplos sejam todos contemporâneos e apenas sobre as grandes cidades americanas. Argumenta sobre a essência da cidade, contra as ações intervencionistas dos que querem reformar as cidades contra sua substância societal, adotando uma visão simplória de

ordem, que reduz a complexidade das cidades, tal e qual a visão empobrecedora de sociedade que constroem. As teses ainda atuais são justamente essas e seu alcance explica porque não houve violência alguma em trocar-se o título na edição em português de *Great American Cities* para *Grandes Cidades* e colocar em sua capa uma imagem de São Paulo.

Entendemos também, que as teses de J. Jacobs não perdem o sentido diante da “globalização”, mesmo que essa acelere em muitas cidades os ataques contra a urbanidade; e tampouco diante do ambientalismo, mesmo porque nos EUA esse já existia enquanto força social organizada quando do lançamento do livro, e Jacobs teve a oportunidade de debater com os argumentos ambientalistas, que não diferiam muito dos atuais.

Quanto à inconveniência em não se referir a um urbanismo crítico em seu trabalho, a bem da verdade deve-se notar que Jane Jacobs nem se refere a um urbanismo ortodoxo, e sim ao urbanismo. E. Maricato, com razão, percebe a animosidade que haverá contra o urbanismo de um modo geral por parte daqueles que concordarem com as teses de Jacobs. Mas é preciso relativizar: o fato de nos anos 1960 existir correntes intelectuais do urbanismo que não partilhavam das idéias de Le Corbusier, Howard e Burnham, não contava muito nos EUA e no contexto em que ela discutia. O que predominava como ação era a tendência identificada em alguns protagonistas, o que por si só demonstra que Jacobs está se referindo a uma tendência dominante e não ao urbanismo como um todo, pois afinal ela própria defendia que suas idéias viessem fazer parte da cultura do urbanismo. Não parece justo, igualmente, considerar que Jane Jacobs não estivesse ciente do peso do capital imobiliário e do papel do Estado nos ataques contra a urbanidade das cidades. O fato de ela acreditar que a sociedade urbana poderia ter força para impor mudanças na lógica financeira do capital imobiliário não é uma desconsideração da força desse. Mas, é uma valorização da responsabilidade no processo de todos os atores em geral. E não só da estrutura dura do capital. Por outro lado, identificar nos urbanistas um protagonismo não significa também omitir o papel do capital. E J. Jacobs não está sozinha na “incriminação” ao urbanismo. Também para Lefebvre “[...] o urbano não tem um inimigo pior do que o planejamento urbano e o ‘urbanismo’, que é instrumento estratégico do capitalismo e do Estado para a manipulação da realidade urbana fragmentada e a produção de espaço controlado”

(GOTTDIENER, 1997, p. 149). É no urbanismo que se incorporam as elaborações que fundamentam a construção do espaço abstrato que violenta a urbanidade das cidades, conforme a visão convergente desses autores (H. Lefebvre e J. Jacobs). Afinal, quem estava expressando as idéias antiurbanidade de uma maneira “científica” no plano intelectual e angariando prestígio e influência eram os urbanistas. O fato de J. Jacobs não entrar numa discussão ampla sobre as bases socioeconômicas, culturais e filosóficas dessa tendência do urbanismo forja suas teses, significa apenas que sua estratégia de argumentação dirige-se contra a manifestação institucionalizada de uma razão instrumentalizada pelos poderes e pelo capital. Mas aqui, há uma diferença a ser assinalada. Esse capital não é uma externalidade universal e que repetível em qualquer contexto. É notório que há um quadro de cultura que fecundou essa postura em favor do espaço abstrato, que se localiza em vários componentes da sociedade americana e, que estão presentes nalguma medida no Brasil:

[...] nas escolas de arquitetura e urbanismo, e também no Congresso, nas assembléias legislativas e nas prefeituras, as idéias dos descentralizadores foram sendo gradativamente assimiladas como linhas-mestras de uma abordagem construtiva das próprias metrópoles. Esse é o acontecimento mais espantoso de toda essa lamentável história: as pessoas que queriam sinceramente fortalecer as cidades grandes acabaram adotando receitas nitidamente arquitetadas para minar sua economia e destruí-las (JACOBS, 2000, p. 21).

Cruzando os indicadores de urbanidade com os fomentadores da diversidade de Jane Jacobs nota-se a convergência estrutural das duas elaborações. Quanto a esses fomentadores Jacobs faz um raciocínio que se mantém válido na atualidade. Se a diversidade e a densidade nas cidades ainda são identificadas ao caos, suas causas são, logicamente, a falta de ordem e de planejamento. Dito de outro modo: se a urbanidade não é reconhecida como uma ordem, o que a causou não será objeto de estudo. Ao contrário, Jacobs dizia ser muito fácil descobrir as situações que geram a diversidade urbana, bastando para isso observar os locais nos quais a diversidade floresce e ao mesmo pesquisar as razões econômicas que permitem seu surgimento: “[...] essa complexidade [da diversidade] fundamenta-se em relações econômicas tangíveis, que, em princípio, são muito mais simples do que as intrincadas combinações que elas possibilitam nas cidades [...]” (JACOBS, 2000, p. 165). Ela identifica quatro condições fundamentais para gerar a diversidade nas ruas e nos bairros: 1. O bairro deve atender a mais de uma função principal; mais de

duas que devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam nos logradouros públicos por motivos diferentes, utilizando boa parte da infra-estrutura; 2. A maioria das quadras deve ser curta; as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser freqüentes; 3. O bairro deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados, e incluir boa porcentagem de prédios antigos, de modo a gerar rendimento econômico variado. Essa mistura deve ser bem compacta; 4. Deve haver densidade suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem seus propósitos. Isso inclui alta concentração de pessoas cujo propósito é morar lá (JACOBS, 2000, p. 165). Nesses itens estão presentes os indicadores de urbanidade: compacidade, densidade e diversidade de usos, diversidade sociológica, práticas pedestres, heterogeneidade de usos, uso dos espaços públicos etc.

3. O rebaixamento da urbanidade

Se o século XX foi o século da intensa urbanização, ao mesmo tempo conheceu uma contestação significativa quanto ao rumo que as cidades tomavam. Por muitos a cidade foi percebida como um lugar de dissolução dos costumes, dos valores autênticos fundados sobre a natureza. Havia um medo da cidade por conta do risco “[...] da decomposição social, sugerida pela evidência do suicídio, do alcoolismo e da doença venérea, pela ‘racionalidade excessiva’ e a falta de estabilidade política”. (HALL, 2002, p. 37). Contestação declarada e nítida que gerou correntes de pensamento, práticas e políticas somada a um gênero mais difuso de queixas contra as cidades, incorporado nos costumes, nas práticas culturais e sociais de determinadas formações. Contestações à parte as cidades cresceram e se transformaram no *locus* fundamental da sociedade moderna. Porém, esse crescimento contaminou-se de lógicas que pagavam tributo às várias contestações que identificavam nas cidades a desordem que precisava ser sanada, o que é uma particularidade da história urbana: a sociedade moderna parece ter construído cidades a contragosto.

Esse crescimento também foi fortemente marcado pela lógica socioeconômica dominante que provocou no interior das cidades enormes contradições que as afetavam como reduto da urbanidade. Esse é o cenário que

expôs ao confronto as cidades e as lógicas antiurbanidade. Fundamentalmente essas lógicas se manifestavam a favor do afastamento, da separação e da seleção de relações. Sob pretexto de se evitar as disfuncionalidades da densificação parte da sociedade urbana espalhou seus espaços em direção à metápoles, mas não pode prescindir da urbanidade das áreas mais densas, da cidade propriamente. Assim, apesar do afastamento esse segmento teve que voltar frequentemente às áreas de maior urbanidade promovendo o que Jacques Lévy denominou como uma “esquizofrenia espacial” que é dada pelo ato querer se beneficiar da cidade sem nela estar (LÉVY, 1994, p. 290).

É evidente que as dificuldades para consolidação de uma urbanidade mais abrangente nos espaços urbanos não se explica apenas pelas contestações e contradições e as práticas e políticas daí geradas. Há motivos complementares tais como: as dificuldades “naturais” relativas à carência de recursos para investir em infra-estruturas necessárias nas grandes cidades dos países pobres, por exemplo. Essas dificuldades costumam retroagir a favor das práticas antiurbanidade, pois sem investimentos adequados a densificação é facilmente assimilada à imagem do caos.

As condições da urbanidade como aglomeração, concentração, exigência rigorosa de uma ordem, atritos, conflitos geram uma situação de viscosidade. A urbanidade tem um custo. Uma dada saturação das áreas densas é apontada como razão da busca por mais “espaço”. É claro que se deve admitir que a urbanidade precisa ser bem gerida, caso contrário os problemas serão sérios, mas o que se quer demonstrar é que diante das soluções possíveis e factíveis para gerir áreas densas, a viscosidade surge como uma espécie de pretexto, aliás, bastante disseminado, servindo para justificar as lógicas antiurbanidade.

Uma proposição de classificação das lógicas antiurbanidade será apresentada a seguir. Não há a pretensão aqui de se esgotar todas as possibilidades. De certa maneira, as lógicas que estão priorizadas têm vinculação imediata e direta com o papel da circulação automobilística, e isso pode ter limitado a abordagem. De todo modo, espera-se que as lógicas mencionadas tenham relevância na compreensão dos rumos dos espaços urbanos contemporâneos. São elas: 1. O individualismo moderno; 2. O urbanismo; 3. A homogeneização dos espaços (o caso dos centros tradicionais); 4. A suburbanização e 5. O ambientalismo.

O individualismo moderno

A cidade é um espaço interativo. Poderia-se, mesmo, defini-la como uma configuração que pertence a ordem de interação, conceito caro à microsociologia de Erving Goffman. Na microsociologia há menos destaque a ordem social e mais a ordem de interação, menos a estrutura da vida social e mais a experiência individual da vida social. Segundo Goffman entre a ordem estrutural e a ordem de interação existe uma articulação imprecisa a ser explorada (JOSEPH, 2000, p.7-8). Essa visão interessa visto que ela converge num aspecto com a própria questão do espaço como componente social. A ordem de interação não é uma cópia exata da ordem social, assim como o espaço geográfico não pode ser inteiramente assimilado à repartição de classes sociais. Considerando essa essência interativa que a cidade representa, a discussão do rebaixamento da urbanidade e suas conseqüências para a sociabilidade, pede mais que as abordagens clássicas das ciências das sociedades tais como as que pensam grandes estruturas coletivas (o sistema econômico, grupos, classes, população) ou então as que centram apenas no indivíduo (ator, agente, sujeito). A discussão sobre a cidade obriga a se pensar nas situações de interação, de maneira similar à microsociologia (JOSEPH, 2000, p. 11).

Parece evidente que numa grande cidade atual as estratégias do capital imobiliário costumam se contrapor às situações de urbanidade. Esse capital comanda mecanismos de valorização que sempre resultam em eliminação da diversidade. Também as classes dominantes buscam constituir seus espaços isolados, cuja contrapartida perversa é o isolamento homogeneizante de classes subalternas em bairros miseráveis (em especial nas cidades dos países em desenvolvimento). Somadas a isso discriminações étnicas contra imigrantes pobres acabam por constituir núcleos homogêneos e guetificados nas cidades, o que também pode retroagir contra a urbanidade. Entretanto, nem tudo pode ser dito sobre o rebaixamento da urbanidade, se partimos somente das macroestruturas coletivas. Sob o mesmo regime capitalista convivem cidades próximas ao modelo Joanesburgo e outras ao modelo Amsterdã. Há grandes disparidades na importância dos espaços públicos como cenários de interação, assim como das estratégias

privatistas de interação. Não há como negar que cada cidade é uma configuração espacial com historicidade própria e que nenhuma delas repercute do mesmo modo a “lógica do capital”. Nas cidades se superpõem o social próprio de cada uma com a vida pública que mal ou bem se dá nos encontros dos diferentes nos espaços públicos e semipúblicos, por exemplo. A copresença de pessoas diferentes em espaços públicos não deixa de trazer conseqüências (a convivência entre desiguais favorece, por exemplo, que não se demonize as diferenças). A experiência do espaço público “[...] não se organiza apenas segundo uma ordem de identidades e posições, mas também segundo um repertório de situações que tem seu vocabulário e seu determinismo, seu espaço cognitivo de restrições e negociações” (JOSEPH, 2000, p. 10). A heterogeneidade das populações urbanas e de seus modos de vida suscita questões fundamentais como as que se referem às formas de adaptação à vida pública no meio urbano, às maneiras de se compreender as sociedades complexas que produzem proximidade espacial e densidade relacional sem por isso, necessariamente, reduzir as distâncias sociais. Quais são os comportamentos sociais (e suas razões) que resistem aos processos de hibridização cultural cujo pioneiro é o migrante (personagem público por excelência)? (JOSEPH, 2000, p. 14-15) Esse é um contexto promovido pela urbanidade, de algum modo permanece marginalizado nas próprias ciências sociais.

A limitação da abordagem que parte apenas das macroestruturas não é a única. Na história intelectual recente, no contexto da crise do marxismo, ganhou vigor e prestígio como meio de interpretação da lógica global da modernidade outro referencial. Um referencial paradigmático que sugere que a apreensão dessa lógica se dá em especial observando-se a recente alienação do indivíduo em relação ao coletivo. No contexto anglo-americano destacam-se nessa direção os trabalhos de Daniel Bell, Chr.Lasch, Richard Sennett, ou ainda L. Trilling. Na França, Raymond Aron foi o pioneiro quando reavaliou a Filosofia política de Aléxis De Tocqueville: “[...] esse paradigma interpreta história da modernidade não a partir do desenvolvimento do modo de produção capitalista, mas de acordo com uma dinâmica de emancipação do indivíduo em relação ao fardo das tradições e das hierarquias naturais” (RENAUT, 1998, p. 20).

Não há dúvida que essa abordagem abre uma perspectiva interessante não apenas de compreensão da modernidade, mas também das cidades. Que

repercussões essa emergência do indivíduo traria para a configuração das cidades? Como ela atuaria em relação à urbanidade? As respostas às questões serão discutidas em dois planos: 1. O indivíduo identificado à liberdade moderna e às relações sociais; 2. O indivíduo identificado a si mesmo (independente), numa postura dessocializante.

Ao se aproximar a emergência do indivíduo da liberdade moderna e das relações sociais ressalta-se a convergência dessa ocorrência com a urbanidade. Afinal o indivíduo é aquele que se liberta das determinações comunitárias, que são as relações sociais se inspiram no sentimento subjetivo afetivo e tradicional do todo social. Não há, nesse caso, a figura da impessoalidade (WEBER, 1993, p. 140). Daí que a transição para a modernidade representa a dissolução de concepções tradicionais de caráter pessoal e de papéis sociais: “[...] esse é o sentido mais forte da autonomia – o abandono das máscaras de falsa necessidade, por meio da contestação individual de toda auto-expectativa ou convenção anterior”. (ANDERSON p. 191-192)¹² Essa libertação é um elemento chave das relações sociais: “[...] uma relação social quando a atitude na ação social inspira-se numa compensação de interesses por motivos racionais (de fins e de valores) [...]” (WEBER, 1993, p. 140).¹³

Partindo dessa noção moderna de liberdade Pierre Ansay e R. Schoonbrodt (1989) consideram-na como algo virtual, que será efetivado ou não, por meio do ato de iniciar-se, no sentido de fundar. Para iniciar-se o ser humano deve ser capaz de desenraizar-se do passado, romper com as tradições. Nas formações comunitárias o volume de informações sobre os membros retém o passado no presente, que assim se torna muito ativo, o que por sua vez inibe a capacidade de um membro comunitário controlar seu destino com alguma liberdade. É inegável que a capacidade de ruptura e de criação, mínima que seja do próprio destino, aumenta se as imposições tradicionais – tal como o conhecimento dos outros sobre nós - diminui. Isso inclusive compõe o imaginário moderno e contemporâneo:

¹² Referência ao pensamento de Roberto Mangabeira Unger.

¹³ A distinção entre comunidade e societal tem em Ferdinand Tönnies uma referência clássica, feita em *Gemeinschaft und Gesellschaft*. O vocábulo alemão “Gemeinschaft” em relação ao seu correspondente latino, comunidade, não possui exatamente a mesma acepção. Em si, o termo abriga a idéia de intimidade e desinteresse, em oposição ao termo sociedade (*Gesellschaft*) que abarca conotações utilitárias (CAMPO; MARSAL; GARMENDIA, 1976, p. 939).

[...] voltando a [James] Joyce, há uma idéia cristalizada em torno do Ulisses como modelo de construção da subjetividade, entendida como o movimento que implica a errância e a perda do lar; quer dizer, o sujeito se constitui como tal na condição de forasteiro, como aquele que chega a um lugar ao qual não pertence e que lhe causa um profundo estranhamento. Isso tem muito a ver com o imaginário contemporâneo (PIGLIA, 2003, p. 7).

O fato de uma cidade ser uma mistura de gente desenraizada sem passado controlável, é fator de urbanidade que se articula a autonomização do indivíduo. Richard Sennett (1988) viu bem a relação fundamental entre o espaço público urbano (centro principal da urbanidade) e a proteção do anonimato o que não acontece em condições comunitárias. Onde não há tradições comungadas passíveis de se transformarem em controles sobre as pessoas, essas ficam numa esfera que exige um posicionamento com algum grau de criação e invenção própria. A liberdade que a cidade oferece permite a cada instante atar ou desatar outras ligações sociais, abandonar traços culturais antigos e aderir a conteúdos culturais novos. Nela podem se estabelecer redes de ação, de resistência contra a ausência de liberdade, contra a desigualdade, contra os mecanismos de enrijecimento das hierarquias sociais e os processos de manipulação cultural etc. É nesse sentido que a cidade adquire toda a sua dimensão, ganhando eficácia na autodeterminação do indivíduo (ANSAY; SCHOONBRODT, 1989). É de notar que na visão desses autores a autodeterminação do indivíduo não tem como referência apenas o próprio indivíduo. Ela se forja na intersubjetividade (fraternidade, convivência) promovida pela ordem de interação que a cidade é.

O segundo nível de respostas às questões que relacionam a emergência do indivíduo e a urbanidade não pode se furtar de enfrentar a identificação dessa emergência à atomização da sociedade, representada pela autodeterminação do indivíduo com referência a si mesmo, sem intersubjetividade. Uma figura assim é hostil à urbanidade. É nessa direção mencionada que trabalhos como os de Christopher Lasch (*A Cultura do Narcisismo e Mínimo eu*) e o de R. Sennett (*O declínio do homem público*) vão. A emergência do indivíduo é tida como um individualismo teorizado a partir da confusão entre as esferas privada e pública, pela explosão do comportamento narcisista, onde o mundo é a extensão do eu. Outro exemplo notável que advoga a emergência do indivíduo atomizado, não só como característica contemporânea, mas como elemento constituinte da modernidade

destacado por Alain Renaut (1989, p. 88) é o de Louis Dumont.¹⁴ Dumont diagnostica na modernidade o desaparecimento da relação homens/homens em benefício de uma simples relação homens/coisas cujo primado significaria que, doravante, o homem pode conceber-se como tal sem considerar a sua relação como os outros homens no seio da comunidade. Assim a dessocialização do homem está inscrita na lógica do individualismo e da própria modernidade. Na seqüência desse gênero de diagnóstico vários autores concluem que a dinâmica da produção e do consumo estaria voltada para a afirmação dessa individualidade (relação homens/coisas), e que essa emancipação do indivíduo seria, portanto, uma faceta do universo do consumo. Seria assim uma pseudo-emancipação, destrutiva de outras dimensões humanas. Essas posições harmonizam-se com a célebre crítica de M. Heidegger à modernidade: na sua desconstrução da Filosofia moderna (de Descartes a Nietzsche), ele identifica uma metafísica da subjetividade, cuja expressão a ser condenada é o individualismo (RENAUT, 1989, p. 14).

Mas, afinal a emergência do indivíduo corresponde a uma emancipação do indivíduo que beneficia a vida societal e a esfera pública, ou ao contrário, o declínio do homem público é inofismável, obscurecido que está por uma individualidade cujo oxigênio é o consumo e que atenta contra a urbanidade das cidades? Haveria como optar por uma posição ou o melhor seria reconhecer a existência de uma tensão expressa na dialética indivíduo↔sociedade?

Em defesa da existência de uma tensão que corresponde a existência de outras possibilidades que não apenas o indivíduo indevassável, Alain Renaut começa por apontar uma simplificação na leitura de M. Heidegger sobre a modernidade. Houve (e há) junto à Filosofia moderna uma valorização de uma autonomia do sujeito que não redunde no individualismo, que encarou a subjetividade tendo com pano de fundo a intersubjetividade, logo não implicando de modo algum numa tal dessocialização do indivíduo (RENAUT, 1989, p. 86). O mais exemplo importante é o pensamento de I. Kant:

[...] todo o esforço de Kant foi [...] no sentido de definir a autonomia de forma essencialmente antiindividualista [...] a 'lei dos desejos e das inclinações' é uma 'lei natural', que apenas diz respeito ao homem enquanto 'parte do mundo sensível' e, como tal, remetida para a 'heteronomia da natureza' [...] o hedonismo, dimensão

¹⁴ Cf. *Essais sur l'individualisme*.

evidente do individualismo contemporâneo [...] é aqui remetido para heteronomia, à qual se opõe ao registro da verdadeira autonomia, onde não é a natureza em mim que me dita a lei das minhas ações, mas a razão prática como vontade livre (RENAUT, 1989, p. 87).

Quanto a questão da ética, I. Kant a localiza no campo da intersubjetividade racional: “[...] o submeter-se à lei e à exigência de universalizar a máxima de sua ação, o sujeito moral harmoniza-se idealmente com outros sujeitos possíveis com os quais concebe solidariamente como membro do reinado dos fins” (RENAUT, 1989, p. 87).

Num quadro concreto como a tensão presente na dialética indivíduo↔ sociedade se revela? No ambiente de uma cidade constitui-se em alguma medida uma dimensão pública constituída por laços impessoais, que orienta racionalmente as ações e as relações. Essa esfera é constituída de indivíduos que representam indivíduos. Isso quer dizer que o indivíduo não está isento de responsabilidades sociais e públicas, que exigem algum nível de envolvimento. Mas é inegável constatar que no mundo moderno os horizontes do indivíduo mostram-se contraditórios à construção e enriquecimento da esfera pública. Renato Janine Ribeiro apresenta uma visão bastante sugestiva dessa tensão: trata-se da discussão sobre o custo da vida social (2000, p. 145). Qual o preço social que cada indivíduo deve pagar para manter a esfera pública? Que benefícios isso traz a ele? Se a perspectiva for o estreitamento dos elos de solidariedade, do enriquecimento dos espaços públicos e uma vida coletiva mais consistente o custo a se pagar é mais elevado e a conta será cobrada da individualidade de cada um. O que pode ser cobrado é que se abra mão de algum tempo pessoal para maior participação em situações de vida pública; que se mitigue alguns interesses econômicos; que se tenha atenção e alguma ação em relação a alguns fatos sociais que em princípio não afetam o indivíduo diretamente etc. Se o horizonte for uma situação de “elos sociais frouxos” a vida social será mais barata para o indivíduo. Colando-se na balança o público e o indivíduo para que lado ela está pendendo? Sem dúvida a urbanidade exige do indivíduo um custo acima de outras formas de vida urbana, as quais possuem como ingrediente o isolamento das crises do mundo social e coletivo. Uma vida de baixa urbanidade é uma vida social barata em direção ao individualismo.

O individualismo moderno alheio aos espaços públicos (a esfera pública de uma maneira geral) sem dúvida representa um aspecto significativo no rebaixamento da urbanidade. O afastamento e o isolamento que o caracterizam são uma das molas propulsoras da desdensificação das cidades. Contudo, deve-se admitir que na era do cultivo do indivíduo é compreensível que nem todos tenham atração por aglomerações de pessoas e diversidade, e que por isso vivam a dispersão e o isolamento (a “tranqüilidade”, o “sossego”) como realização de um sonho. O mundo urbano tem acolhido essa situação, no entanto, não é aceitável que isso se constitua contra a cidade. Acusar a concentração como fonte de males perde o sentido na medida em que se deseja a urbanidade que ela gera. Mesmo concedendo que a concentração de máxima urbanidade não venha no futuro mais deter a primazia de contexto de maior criatividade para o ser humano, nada indica a proximidade de algo assim.

Voltando ao tema da vida social barata que fertiliza o individualismo, Janine Ribeiro refere-se a um desdobramento perverso dessa situação: o mundo moderno, em todos os planos, nos impõe missões novas (por exemplo, na arena do político e do trabalho). No entanto, tendemos a agir com base em referentes cristalizados, muito reforçados em condição de elos frouxos em razão do pouco empenho em repensarmos o coletivo e o público (JANINE RIBEIRO, 2000, p. 146). Como resolver essa questão? Não existem soluções fáceis para essa tensão contemporânea, especialmente em termos de sociedade brasileira meio no qual a vida social sempre foi muito barata, para as elites e segmentos sociais associados e beneficiados, que tradicionalmente evitam a esfera pública e privatizam a sociedade. No entanto, algo está definido: essa discussão passa pela condição do espaço geográfico (da cidade, em particular) que compõe os quadros de vida. Não seriam os espaços sociais de maior urbanidade uma condição importante para esse constante reinventar que o mundo moderno exige? Evitar a urbanidade no momento é expressão de uma vida barata no presente, que pode sair cara no futuro.

O urbanismo

Uma outra dimensão do rebaixamento da urbanidade encontra-se, paradoxalmente, como uma face marcante da cultura presente junto àquela área de

estudos e planejamento do urbano que buscou atuar com base em práticas científicas que foi o urbanismo.

Pierre Ansay e R. Schoonbrodt (1989) afirmam que os urbanistas do pós-guerra não entenderam as cidades como coexistência de diversidade e, sem hesitar separaram e setorizaram as funções, relativamente umas às outras, e a dos habitantes entre si, segundo as diversas classes sociais. Fazendo isso eles destruíram ou enfraqueceram a urbanidade e alimentaram o culto do indivíduo enquanto individualismo fechado.

Como um segmento de especialistas pensantes e atuantes atacou o núcleo da urbanidade? Estavam a serviço de alguma força inimiga ou não souberam perceber a força da urbanidade e intrigados com ela resolveram eliminá-la? Em que medida as elaborações principais do urbanismo no século XX são expressão da intervenção estratégica em busca do espaço abstrato na linguagem de Lefebvre ou, na linguagem de Jane Jacobs, um urbano inurbano? Mesmo não deixando de considerar a diversidade (e até mesmo o antagonismo) de elaborações do urbanismo, não dá para deixar de notar que o que há de comum entre as correntes mais importantes, é uma certa aversão à urbanidade, o que explica a razão de uma certa contrariedade em relação ao urbanismo em bloco. Por exemplo, Jane Jacobs critica igualmente autores (Ebenezer Howard, Le Corbusier e Daniel Burnham) que estão situados em correntes diferentes por François Choay (1979).

Na contenda contra o urbanismo hegemônico pode-se imaginar que a contraposição básica seria entre a cidade espontânea e as cidades planejadas. Há motivos para se crer nisso. A cidade dos defensores da urbanidade pode ser identificada àquela cuja formação deu ao largo de muitos anos, num processo muito complexo de acumulação e coexistência de segmentos espaciais de épocas distintas. Entretanto, não é essa a melhor maneira de enunciar a contraposição, pois é óbvio que cabe também se discutir a urbanidade em cidades bem mais jovens. Não é na contraposição espontâneo e pré-concebido que se encontra a tensão. O que a gera é a adesão do urbanismo a uma ordem urbana anticidade. É isso que se depreende da concepção de urbanidade que pressupõe o par máxima concentração/máxima diversidade. O ímpeto interventor do urbanismo localizou aí a razão dos males da cidade.

Em seu trabalho sobre o urbanismo Françoise Choay traça um panorama a partir das seguintes correntes: o pré-urbanismo progressista; o pré-urbanismo culturalista; o pré-urbanismo sem modelo; o urbanismo progressista; o urbanismo culturalista; o urbanismo naturalista; tecnotopia; antrópolis. Segundo sua visão a cidade surge como problema para o mundo ocidental quando da revolução industrial e do impetuoso processo de urbanização que lhe foi contemporâneo. A partir de então, ficou nítido que as cidades cresceriam muito e abrigariam grandes contingentes populacionais. As discussões sobre esse processo, desde o início, tiveram uma marca específica: “[...] o planejamento urbano no século XX, como movimento intelectual e profissional, representa essencialmente uma reação contra os males produzidos pela cidade no século XIX” (HALL, 2002, p. 9). Não se entendeu que esses males podiam ser transitórios por conta da constituição de uma nova ordem:

É surpreendente constatar-se que, com a exceção de Marx e Engels, os mesmos pensadores que ligam com tanta lucidez os defeitos da cidade industrial ao conjunto das condições econômicas e políticas do momento, não persistem na lógica de sua análise. Recusam-se a considerar [...] uma nova organização do espaço urbano, promovida pela revolução industrial e pelo desenvolvimento da economia capitalista. Eles não imaginam que o desaparecimento de uma ordem urbana determinada implica o surgimento de uma outra ordem. E assim é que foi levado avante, com estranha inconseqüência, o conceito de desordem [...] (CHOAY, 1979, p. 6)

Essa postura tinha muita profundidade e permaneceu junto às correntes do urbanismo ao longo do século XX e dissolveu-se a ponto de ser uma visão comum e trivial a propósito das cidades, sejam quais forem.¹⁵ O que resulta disso é a propensão de se identificar a cidade com diversidade ao caos e, por conseqüência os planos como meio de combate a esse caos será marcado por uma dada concepção de ordem, que se quer absoluta.

A primeira corrente urbanística do século XX foi designada por F. Choay como o modelo progressista, que era um progressismo de grande crença na técnica. Seu embrião encontra-se na fase do pré-urbanismo e atinge seu apogeu em meados do século XX. Na fase pré-urbanista esse modelo é antiaglomeração, com edifícios separados por espaços amplos e verdes associados a higiene, jardinagem, lazer e educação do corpo. As funções humanas deveriam ser separadas em zonas

¹⁵ W. Gropius abominava o “planless chaos” de Nova York e a “chaotic disorganization of our towns” (CHOAY, 1979, p. 6).

específicas, o que corresponderia a uma espécie de taylorismo do espaço da cidade. Já se faz presente nesse momento a identificação entre lógica funcional e estética, que deveria resultar numa geometria natural, evitando os arabescos e fantasias excessivas da estética do passado.

O mais influente dos progressistas será Le Corbusier, a própria encarnação do rótulo urbanista, uma figura de proa no que se denominou modernismo e também funcionalismo. Suas posições tinham pretensão totalizante, combinadas com uma obsessão pela ordem e a harmonia (sustentadas em concepções francamente simplórias sem variação cultural ou antropológica) e pelo entusiasmo como a maquinização de um número crescente de processos. Concretamente, sua pretendida ação se sustentava numa postura normativa que organizaria geometricamente as sociedades, inclusive a sua estratificação social.¹⁶

Na fase do urbanismo propriamente dito, o modelo progressista cujo manifesto é a Carta de Atenas, consegue fazer de sua imagem a própria corporificação da modernidade. De tal modo foi essa identificação, que um de seus fracassos que levou a implosão de um conjunto habitacional modernista em Saint Louis (EUA) no ano de 1973, foi jocosamente estigmatizado por Charles Jenks, como o fim da modernidade e o início da pós-modernidade.¹⁷ Para os progressistas as grandes cidades do século XX eram anacrônicas porque suas estruturas não eram contemporâneas nem do automóvel e nem do geometrismo das telas de Mondrian, o que exprimia uma estética purista e a intenção de uma standardização mobilizada contra a poluição visual.

Sabendo que as estruturas espaciais jamais são substituíveis no ritmo de outras mudanças sociais, percebe-se o arrojo reformador e iconoclasta que compunha o espírito e orientava os objetivos do modernismo progressista:

Estes objetivos levarão os urbanistas progressistas a fazer o velho espaço fechado explodir para desdensificá-lo, para isolar no sol e no verde, edifícios que deixam de ser ligados uns aos outros para tornar-se “unidades” autônomas. A consequência maior é a abolição da rua, estigmatizada como um vestígio de barbárie, um anacronismo revoltante. Paralelamente, a maior parte dos urbanistas preconizará a construção elevada, para substituir a continuidade dos

¹⁶ DEVISME, Laurent. Le Corbusier

¹⁷ Cf. FERRY, Luc **Homo aestheticus**: a invenção do gosto na era democrática .

velhos imóveis baixos por um número reduzido de unidades ou pseudocidades verticais (CHOAY, 1979, p. 21-22).

A abolição das ruas significa a remoção de uma configuração indissociável da história das cidades até aquele momento. Não são meras funcionalidades, ao contrário, possuem uma grande complexidade que é conseqüente da sua condição de espaço público mais elementar das cidades. Porém, a abominação do modernismo pelas ruas sustentava-se numa fisicabilidade cega, que rejeitava a multifuncionalidade das ruas e suas funções na ordem de interação social, ao mesmo tempo em que, as entendia como corredores que envenenavam as casas e que resultavam em cursos fechados que precisariam ser suprimidos em grande medida. A visão de Le Corbusier, a propósito, era que a rua deveria ser substituída por “fábricas lineares” que comporiam um sistema de circulação inteiramente vinculado ao automóvel. O curioso dessa posição é que as posições modernistas omitiram-se sobre as conseqüências físicas da automobilização: “[...] em parte alguma se faz menção onde guardar tantos carros, ou os problemas ambientais decorrentes do barulho e das emissões dos seus motores, questões como essas foram simplesmente ignoradas” (HALL, 2002, p. 246).

Por sua vez as preconizadas unidades autonômas verticais também careciam de qualquer fundamento quanto o que resultariam em termos de organização ou integração social. O fato é que essa autonomia era um isolamento, que inviabilizava-as como unidades de vizinhança, produzindo um espaço reticular, desintegrado (de baixa territorialização) em relação a seus arredores. Peter Hall, a esse respeito, faz referência às conseqüências de um dos poucos projetos implementados por Le Corbusier no norte da Índia, no campus da Universidade do Punjab. Nesse conjunto magnífico “[...] poderemos ver, por cima dos altos muros do campus milhares de pessoas morando em cortiços, sem eletricidade e sem água encanada” (HALL, 2002, p. 253). A propósito, é difícil resistir à tentação de traçar um paralelo desse quadro com o campus da Universidade de São Paulo, no bairro do Butantã na cidade de São Paulo.

A desdensificação proposta na concepção modernista não implicava necessariamente em áreas urbanas com baixa população. Ao contrário, previa-se em vastas áreas um grande contingente populacional. Posições favoráveis à desdensificação, à setorização, à separação, ao fim das ruas, à circulação automobilística tinham como objetivo evitar encontros desnecessários. Esse

cardápio permite afirmar que o urbanismo progressista (ou funcionalista, como se tornou conhecido) era anticidade. Jane Jacobs não tinha dúvida em diagnosticar a visão de Le Corbusier como de anticidade. Em sua utopia social ele projetou um ambiente físico para a liberdade individual máxima, que terminava por não ser liberdade de fazer qualquer coisa, “[...], mas a liberdade em relação à responsabilidade cotidiana” (JACOBS, 2000, p. 22). Diferentemente da autonomia com responsabilidade social, encontra-se aqui a expressão da liberdade do indivíduo apenas relacionado a si mesmo.

Simultaneamente ao modelo progressista Françoise Choay refere-se a um outro urbanismo, cujo modelo era culturalista. Suas proposições têm bases passadistas, embebidas pela nostalgia das cidades medievais e sua organicidade, que a avassaladora urbanização no período da revolução industrial veio esboroar:

Simétricos aos modelos funcionalistas que pensam organizar o futuro projetando tendências presentes, eles pretendem retomar o ideal perdido da comunidade urbana. Dando corpo novamente às formas passadas de organização da cidade. Os mesmos princípios de linearidade temporal e de determinismo espacial presidem os dois modelos (LEPETIT, 2001, p. 140).

O modelo culturalista se delineava com diferenças do progressismo porquanto menos rigoroso no planejamento do espaço em relação à repartição por funções e avesso ao geometrismo. Apregoava uma aproximação com a natureza por meio de dimensões modestas da aglomeração que deveria estar rodeada e atravessada por formações naturais (prenúncio das cidades-jardim). A aversão às grandes cidades é manifestada claramente. No final do século XIX surge uma formulação que celebrou o modelo culturalista, a partir da figura de Ebenezer Howard. Também expressou uma repulsa à “concentração urbana caótica”, o que fez Jane Jacobs filiá-lo ao grupo daqueles que odeiam as cidades:

A vertente mais importante dessa influência começa mais ou menos com Ebenezer Howard, repórter britânico de tribunais, cujo passatempo era o urbanismo [...] Ele detestava não só os erros e os equívocos da cidade (Londres), mas a própria cidade, e considerava uma desgraça completa e uma afronta à natureza o fato e tantas pessoas terem de conviver aglomeradas. Sua receita para a salvação das pessoas era acabar com a cidade. Ele propôs [...] repovoar a zona rural [...] construindo um novo tipo de cidade, a Cidade-Jardim, onde os pobres da cidade poderiam voltar a viver em contato com a natureza [...] sua meta era criar cidadezinhas auto-suficientes [...] (JACOBS, 2000, p. 17).

Atribuindo à urbanização elementos intrinsecamente patogênicos, Howard estabelecerá critérios estritos entre a densidade e a moralidade do espaço. Sua concepção de cidades-jardins está em alguma medida impregnada pelo malthusianismo e por um ruralismo, que associa a agricultura à cidade. Estas cidades deveriam estar cercadas por cinturões verdes destinados a impedir qualquer coalescência com outras aglomerações (CHOAY, 1979, p. 27).

O modelo urbanístico de Cidade-Jardim é identificado quase sempre como um dos mais utilizados no mundo inteiro. Os seus críticos têm um certo prazer em mencionar que ele está presente, por exemplo, nas *townships* da África do Sul do *apartheid*. Segundo Peter Hall existe uma confusão muito importante (inclusive para a posterior análise de São Paulo) entre cidade-jardim e subúrbio-jardim. (HALL, 2002, p. 133) Pode-se admitir que há uma filiação do subúrbio-jardim (e bairros-jardim) em relação à cidade-jardim, mas no caso a prole rompeu em boa medida com o pai. Havia nas cidades-jardim, certamente, conceitos de homogeneidade e de comunidade, mas há considerações políticas ou sociais, há uma filosofia razoável, que não há no subúrbio. Elas não eram previstas como localidades de baixa densidade, e a idéia era que fossem auto-suficientes. Diferentemente, os subúrbios-jardins se constituirão, posteriormente, como a principal manifestação da desdensificação urbana e não poderão romper sua dependência com a cidade, em razão de sua especialização (HALL, 2002, p. 103).

O planejador britânico Raymond Unwin pode ser considerado o mentor da transformação das cidades-jardim em subúrbios-jardim, quando da construção de Hampstead: “[...] significou uma guinada decisiva [...] pois propunha-se a si mesma não como cidade-jardim, mas subúrbio-jardim; não tinha indústria e, para os serviços, dependia por completo da estação de metrô adjacente [...]” (HALL, 2002, 117). Em Hampstead desenharam-se ruas sinuosas e irregulares, com a óbvia finalidade, concebida por R. Unwin, de afastar dali o tráfego de veículos, situação essa que permanece até hoje “[...] em toda sua respeitável tranqüilidade” (HALL, 2002, p. 122). Esse modelo sim, se difundiu, especialmente nos EUA, incluindo mesmo cidades que eram mais próximas do modelo europeu, como Nova York. Vamos encontrá-lo, inclusive, com um revigoração atual na cidade de São Paulo, na qual a receita de R. Unwin para o subúrbio-jardim foi implementada com rigor: tamanho reduzido para 1000 e 5000 unidades de moradias; terra comprada nos

arrebalde das cidades a preços fundiários mínimos; densidades baixas em relação ao núcleo principal, grande quantidade de espaços livres ruas tortuosas etc (HALL, 2002, p. 133).

Os EUA compunham um cenário favorável para concepções de urbanismo, cujas posturas contrárias às grandes cidades eram notórias, e, principalmente, Nova York que simbolizava a fonte do mal e do medo: “[...] a cidade vista como uma espécie de parasita instalado no corpo da nação, e o imigrante visto como um corruptor da pureza racial e da harmonia social norte-americanas” (HALL, 2002, p. 38). Essas posturas estabelecem uma harmonia com a formação social desse país, recortada por influências comunitárias e ruralistas. Não é coincidência que Le Corbusier e Ebenezer Howard (e a variedade representada por R. Unwin) tenham gerado mais seguidores nos EUA que em seus países de origem; também não é por acaso que nesse país tenha se desenvolvido o mais impressionante processo de suburbanização do planeta.

A expressão acabada da cultura anticidade no século XX é a já referida *broadacre city* de Frank Lloyd Wright. Em sua visão “[...] a grande cidade industrial é acusada de alienar o indivíduo no artifício. Só o contato com a natureza pode devolver o homem a si mesmo e permitir um harmonioso desenvolvimento da pessoa como totalidade” (CHOAY, 1979, p. 30). Mais uma outra versão estranhamente semelhante, a Frank Lloyd Wright brotou de fonte absolutamente inimaginável: a União Soviética. Os desurbanistas soviéticos dos anos [19]20, liderados por Moisei Ginsburg e Moisei Okhitovich, argumentavam, como Wright “[...], que as tecnologias ligadas a eletricidade e às novas formas de transporte, sobretudo o automóvel, permitiriam que as cidades se esvaziassem” (HALL, 2002, p. 338).

Como foi pensada a questão das grandes cidades num quadro revolucionário, como o que se apresentava na URSS? Um trabalho de A. Jacinto Rodrigues apresenta uma modalidade de resposta. O autor se inscreve numa tradição marxista e sua posição sobre o papel do espaço se explicita assim:

[...] a partir do século XIX, as idéias sobre a cidade, sobretudo na perspectiva materialista, permitiram a compreensão da relação recíproca entre o conteúdo político (econômico, social e ideológico) do poder de classe, numa dada sociedade, e o seu invólucro espacial (RODRIGUES, 1973, p. 11).

É um discurso familiar: espaço como resultado acabado da ideologia de classe, de formas de poder e propriedade, que caracteriza o tipo de urbanização. Trata-se de um olhar sobre o espaço geográfico que não possui força heurística, reduzido que está à condição de variável residual de outros elementos que são os tido como fundamentais da sociedade capitalista. Ilustrando seu pensamento A. Jacinto Rodrigues cita o clássico exemplo das reformas de Paris (Hausmann).¹⁸ Com muita simpatia, a partir de sua tese de invólucro espacial ele vai analisar o pensamento dos “desurbanistas”, que se perfila ao lado daquele do “urbanismo capitalista/estratégico” que odeia as cidades, embora a argumentação contenha um discurso contra a dominação e a alienação capitalista. A consciência dos graves problemas que afetavam as grandes cidades era interpretada como resultante da divisão do trabalho capitalista e suas contradições: capital/trabalho e trabalho manual/trabalho intelectual, cujas conseqüências são o acirramento da oposição campo e cidade, a centralização (aglomeração) como resultante dos mecanismos de concorrência e concentração do capital, o que traz em conseqüência o congestionamento dos centros-cidade e, de uma maneira geral, à deterioração do meio natural e humano (RODRIGUES, 1973, p. 12). Aqui estão presentes os velhos inimigos de um urbano sadio e humano: a densificação, a diversidade, a destruição da natureza e do humano por decorrência. Enfim, o caos. Segundo o autor somente os desurbanistas constituíram uma corrente de idéias que abordou o problema da ruptura qualitativa necessária à criação de uma “urbanização” socialista. Os contornos epistemológicos dessa “cidade”¹⁹ socialista prevêem a não continuidade da cidade anterior, e também o descompromisso com os planos de reforma existentes. Eles não queriam ser “[...] os ‘cirurgiões’ da cidade capitalista, a agir somente à custa de arranjos parciais e de modificações quantitativas” (RODRIGUES, 1973, p. 15). Por isso, decidiram pôr em causa globalmente a própria cidade: “[...] o ‘desurbanismo’ traduz um movimento de contestação geral da concentração urbana [nosso objetivo é a] repartição territorial socialista da população” (RODRIGUES, 1973, p. 17). Preferiam a dispersão total propondo a instalação de moradias móveis pelo campo afora e “[...] eventualmente, a demolição de Moscou [...]” (HALL, 2002, p.

¹⁸ O que não é tão seguro como se convencionou. O produto dessas reformas corresponde em termos absolutos ao que se pretendia, ou é uma simplificação tratá-las assim? Marshall Berman vê positividade na reestruturação hausmassiana de Paris, pois essa abertura de Paris “desentocou” as populações pobres, apesar dos custos, que passaram a ter acesso a outros pontos da cidade. Abriu-lhes a urbanidade de algum modo (BALBIM, 2003, p. 15).

¹⁹ As aspas são de A. Jacinto Rodrigues.

253). Logo, a desdensificação urbana seria a contrapartida da descentralização do capital, o que é risível diante da experiência conhecida no “mundo capitalista” onde a desdensificação urbana associa-se claramente à várias formas de concentração econômica. A desdensificação estaria no horizonte socialista? Para esse pensamento a cidade deveria perecer nas ruínas do modo de produção capitalista, por ser uma necessidade da sociedade capitalista de mercadorias; a cidade é a forma, a condição das relações sociais desta sociedade; assim não pode haver cidade socialista, pois isso seria contraditório, apenas uma nova forma de urbano. Deve-se ressaltar a coerência: se a cidade é nociva e representa a ordem capitalista, dissolva-se a cidade. Mas vale uma constatação: essa hostilidade reservada à cidade e a decretação do seu fim são um reconhecimento que as características do espaço geográfico interferem na continuidade da história, o que contradiz com a idéia de invólucro inerte.

Como os desurbanistas não vingaram, pode-se imaginar que o socialismo soviético, assim como os outros, tenham recusado essas “posições revolucionárias” e tenha mantido plenamente a herança urbana capitalista. Não foi o caso. As cidades não foram bem tratadas pelos governantes. Moscou e São Petesburgo, tiveram uma vida pública minorada, enquanto perdurou o regime, o que se refletiu na deterioração dos espaços públicos. O mesmo pode ser dito sobre o socialismo chinês, de clara postura anticidade. Há uma razão, na medida que os chineses eram estranhos em suas próprias cidades, vítimas de dominação estrangeira, como no caso de Xangai. Os líderes revolucionários tinham horror à cidade e foi no campo que ergueram a bandeira da revolução, acreditando firmemente que era ali que se encontrava a fonte dos valores chineses genuínos e não corrompidos (HALL, 2002, p. 303).

Os inimigos do urbano contíguo parecem não respeitar barreiras ideológicas. Ainda resta somar à dispersão urbana norte-americana e ao desurbanismo socialista a ideologia fascista em relação à cidade. Obviamente, essa também se caracteriza pela aversão à cidade e a idolatria da vida familiar rural, a única verdadeiramente saudável. Entendiam que as metrópoles estavam na origem da maioria dos males, inclusive agitação operária e socialismo. Detestavam o cinema, bares, a sexualidade mais livre etc (HALL, 2002, p. 230-231). É notável como o sentimento antiurbano

sempre se relaciona com a defesa da pureza, sempre em risco de ser maculada pela cidade. E macula mesmo, a começar pelo próprio sentido da urbanidade.

Esse espírito avesso à concentração que percorreu de forma difusa o urbanismo, obviamente não logrou eliminar as cidades, mas é inegável que compôs as forças que atuaram (e atuam) contra a urbanidade. Para Jane Jacobs não resta dúvida: os urbanistas, planejadores, consultores e engenheiros em função de suas teorias alienadas desvitalizaram a cidade em nome da reforma. Bairros inteiros foram desvitalizados com intervenções urbanísticas que dispersaram pessoas, destruindo redes costuradas pelo tempo, aniquilando um capital social urbano, por causa de um simplorismo que identifica a desordem à urbanidade, que ao contrário é “[...] uma forma de organização complexa e altamente desenvolvida” (JACOBS, 2000, p. 245). Mas, e a ordem alternativa à urbanidade, que por diversas formas é objeto do planejamento influenciado pelo sentimento anticidade, qual seu conteúdo?

Se se mostrar a uniformidade de usos francamente como é – uniforme –, ela parecerá monótona. Superficialmente, essa monotonia pode ser encarada como uma espécie de ordem [...], porém, ela lamentavelmente traz consigo uma desorganização profunda: a desorganização de não implicar direção alguma. Você anda por lugares marcados pela monotonia e pela mesmice, mas, apesar de ter andado, tem a sensação de não ter ido a lugar nenhum [...]. É necessário haver diferenças – muitas diferenças – aflorando em várias direções para não perdermos a orientação. As perspectivas visuais inteiramente uniformes carecem desses avisos naturais de direção e movimento, ou os têm em número insuficiente, e portanto são muito desnorteantes. Isso, sim, é uma espécie de caos (JACOBS, 2000, p. 247).

Mesmo os esforços estéticos para tornar esses lugares monótonos mais interessantes fracassam: “[...] o projetista pode variar a cor, a textura e a forma até que seus recursos de desenho caiam no exagero, provando mais uma vez que a arte é o único meio em que a mentira não vence” (RASKIN *apud* JACOBS, 2000, p. 248).

Pode ser debitado na conta do urbanismo, o que há de regressão da cidade às unidades homogêneas (produto de setorização ou zoneamento) que pouco a pouco derrocaram a atividade humana contínua e complexa. Além disso, Peter Hall revela um planejamento e zoneamento comprometido com a segregação social

Longe de realizar maior justiça social para os pobres trancafiados nas habitações coletivas de Nova York e Chicago, o sistema conjugado de planejamento e zoneamento da década de [19]20

estava precisamente incumbido de mantê-los fora dos apetecíveis e novos subúrbios que então se construíram ao longo dos trilhos dos bondes e das linhas de metrô (HALL, 2002, p.70-72).

Além da segregação social as consequências são variadas. Por exemplo: a homogeneização dos segmentos do espaço da cidade pode desvitalizar aqueles que tem um único uso, tal como os centros que ficam reduzidos à condição de distrito de negócios. Aqui se encontra uma das razões da decadência mais ou menos generalizadas dos centros tradicionais das cidades. Também centros regionais ainda no coração urbano e outras áreas em direção as áreas periféricas viram sua urbanidade rebaixada por fatores ligados ao zoneamento. São esses elementos que dão prestígio ao modelo de Los Angeles (na verdade a aplicação mais influente do modelo Joanesburgo), cidade espalhada, segmentada, com áreas especializadas e articulada por automóveis.

Homogeneização dos espaços (o caso dos centros tradicionais)

O termo centralidade e o conteúdo a ele atribuído obviamente derivam de um papel de fundamental importância que se percebeu nos centros tradicionais das cidades, numa escala bastante alargada de tempo. Pontos de junção, em muitas situações também foram a expressão da diversidade. Entretanto, no século XX foram vítimas de vários processos de esvaziamento e homogeneização. A separação trabalho residência, as intervenções urbanísticas, a especulação imobiliária etc. estão são agentes degradadores dos centros tradicionais, cuja manifestação mais evidente é a transformação desses centros em distritos centrais de negócios (CBDs – *Central Business Districts*).²⁰ Com instalações exclusivas para o trabalho, tornaram-se desertos fora dos horários comerciais.

Contemporaneamente, nos centros tradicionais das grandes cidades mistura de residência com diversidade social, e negócios, é rara. As moradias foram exiladas dos centros e estes acabaram concentrando um rol elevado de empregos. Assim o emprego se distanciou do *habitat*, de um modo geral, enfraquecendo um dos indicadores da urbanidade que é a copresença habitação/emprego. Com isso, multiplicaram-se os fluxos de longa distância e sabe-se que cidades dominadas

²⁰ O planejamento urbano aceitou essa situação e nem mais designa os centros como tais e sim sob a sigla CBDs naturalizando sua especialização (JACOBS, 2000, p. 181).

exageradamente por fluxos intensos e longos tendem a eclipsar a praça e, mais ainda, a rua. Essa perda de multifuncionalidade dos centros tradicionais acabou por torná-los correspondentes aos parques de escritórios localizados já nos subúrbios ou no periurbano. Desse modo o centro, segmento urbano muito concorrido e com diversidade empobrece na medida em que essa concorrência se define a favor das grandes instalações de negócios, ou então, à “favor” dos pobres, no caso do que se denomina de centros deteriorados.

Russel Jacoby associa esse rebaixamento da urbanidade do centro e dos bairros associados ao empobrecimento da cultura pública, como já mencionamos:

A morte de Greenwich Village [...] garantiu o eclipse da nova geração de intelectuais independentes [...] sem o Village, os jovens intelectuais não poderiam desafiar ou imaginar alternativas às carreiras universitárias [...] As novas gerações crescem em um mundo nitidamente subdividido em áreas comerciais suburbanas, centros urbanos prósperos e guetos desolados para os pobres (JACOBY, 1990, p. 181).

Na explicação do processo de homogeneização do centro encontra-se novamente a dicotomia ordem e caos. A presença das concepções urbanistas aqui é evidente. A especialização dos centros parece ter sido buscada em nome da ordem, contra os congestionamentos, a favor da acessibilidade dos homens de negócios e seus automóveis. O planejamento urbano esteve por trás de várias iniciativas, tal como o exemplo muito conhecido de *Manhattan* por ocasião da construção do *Lincoln Center*, área que se especializaria nos estabelecimentos culturais, livrando outras áreas somente para os negócios que assim não estariam sujeitos à contaminação da cidade comum. Vale ressaltar mais uma vez o simplorismo da concepção de ordem que prevaleceu nesse caso. O centro tradicional perdeu vitalidade não devido à sua anacronia, mas sim em função das políticas deliberadas de separar lazer/trabalho e moradia/trabalho. A idéia da anacronia espacial como pretexto para abandono ou especialização do centro é um argumento empregado a exaustão. Os centros tradicionais não estariam adequados aos novos tempos, tanto no que tange às novas tecnologias, quanto aos novos comportamentos, o que representa uma clara recusa à urbanidade. Porém, se é verdade que o tempo pode transformar o espaço adequado para uma geração em espaço supérfluo para outra não é menos real que “[...] uma das coisas mais admiráveis e agradáveis que podem ser vistas ao longo das calçadas das grandes cidades são as engenhosas adaptações de velhos espaços para novos usos” (JACOBS, 2000, p. 215). Ademais,

não parece plausível, que as cidades que ainda possuem centros de grande vitalidade urbana ou centros que estão sendo recuperados tenham eliminado a diversidade de usos e deixado de prover as sedes antigas de negócios dos recursos tecnológicos de última geração. Mantendo-nos em Nova York, o relatório da criminalidade de 1998 do FBI mostra que a curva da criminalidade é descendente pelo sétimo ano consecutivo. Qual o segredo? A boa conjuntura econômica, maior número de policiais na rua e algum controle de armas. Mas, o principal fator identificado foi o aumento da diversidade sociológica do centro com o retorno das classes médias e a diversificação de negócios e de atividades públicas, com melhoria significativa dos espaços públicos (CALLIGARIS, 1999, s/n).

Suburbanização (Periurbanização)

A suburbanização como o próprio termo indica é uma atenuação do urbano concentrado, da urbanidade. Claramente a suburbanização pressiona a urbanidade, pois cria espaços homogêneos e promove uma radical separação de funções nas áreas urbanas. Fenômeno ainda não generalizado, mas já muito significativo, sua principal manifestação, como já mencionado, encontra-se nos Estados Unidos.

Tomando o fenômeno da suburbanização é importante investigar suas forças motoras. São forças anti-sociais que promovem os afastamentos e a seleção de relações sociais por meio de modalidades de espacialidade apropriadas a esses objetivos. Posturas anti-sociais, segundo o que já foi tratado, podem ter uma origem no individualismo moderno avesso à esfera pública, ou então, nas configurações comunitárias. As avaliações a respeito da suburbanização americana destacam a primazia da motivação comunitária que de resto é um elemento constituinte da formação social daquele país.

Nos EUA, antes do século XX, os moradores das franjas das cidades lutavam para entrar no centro da cidade. Os subúrbios procuravam ser anexados à cidade o que permitiria que fossem beneficiados por serviços de bombeiros, pelo direito e acesso ao sistema escolar, ao abastecimento de água, a impostos menores, etc, “[...], entretanto, no início deste século (XX) a tendência se inverteu: os subúrbios passaram a criar serviços locais e se opor a anexação” (PALEN, 1975, p. 180). Essa suburbanização que quer escapar da cidade se acentua a partir de 1920 e foi

protagonizada pelas classes médias e altas da população e significou uma inédita fuga do gradiente central da cidade. Nesse modelo o *habitat* individual (casa unifamiliar) se multiplicou vigorosamente (espaços verdes, subúrbios-jardins) promovendo uma expansão para áreas vazias, e no cômputo geral uma desdensificação das cidades. Foi estruturado com base no automóvel e num sistema viário/rodoviário construído com a participação de capital público e privado, assim como na edificação dos conjuntos residenciais. Após a crise de 1929, um dos itens da política interventora do estado norte-americano (*New Deal*), no plano federal, foi o programa de grandes investimentos no processo de suburbanização das grandes cidades norte-americanas. O Estado investe decisivamente na construção de residências e nas atividades comerciais nos subúrbios. Os cidadãos mais pobres, geralmente os negros e grupos “étnicos” não inseridos, ficaram fora desse processo, e passaram a predominar no gradiente central das cidades. Considerando a suburbanização, a automobilização e também com a segregação racial, o historiador Howard Preston, num estudo sobre Atlanta, encontrará uma relação direta entre esses elementos. Numa zona situada perto do centro, a proporção de negros passava de 57% em 1900 para 96% em 1930 como consequência da motorização e da suburbanização consecutiva da população branca (PRESTON *apud* DUPUY, 1995, p. 59).

A partir de 1950 haverá uma aceleração extraordinária desse processo. Se no passado as cidades eram o reduto das oportunidades sociais e econômicas, em meados do século XX, muitas dessas oportunidades pareciam ter-se evaporado. A automação e o transporte moderno permitiram a numerosas companhias deixar as grandes cidades, onde a terra era cara a terra. Operando subjacente a isso o ideal da casa dos sonhos levou ainda mais famílias das classes média e alta para os subúrbios. As cidades foram abandonadas e submergiram ante os problemas provenientes de instalações físicas em decadência e das bases fiscais desfalcadas pelo êxodo das classes abastadas, que agora mal davam conta de necessidades elementares (CHUDACOFF, 1977, p. 303-304). A desconcentração, como se vê, não foi uma solução, mas uma regressão na história das cidades.

São vários os fatores que fundamentam os subúrbios norte-americanos e todos marcadamente antiurbanidade: eles trazem simbolizados em seus nomes sua ojeriza à concentração, o que não os impede de também promover uma

artificialização de novas áreas, “[...] Campos Floridos, Vale das Macieiras, Parque dos Carvalhos – são na verdade epitáfios do que foi destruído para dar lugar as residências” (PALEN, 1975, p. 182). Quanto a aversão à diversidade e mistura que a cidade representa, a própria especialização residencial demarcada e isolada já é uma resposta a isso. A intenção de manutenção dessa característica acaba também por sedimentar a principal característica do subúrbio: a homogeneidade social de seus membros, que quase sempre também resulta em homogeneidade étnica e sociológica: “[...] as pessoas que mudam para eles, tendem a ser semelhantes às das pessoas que já residem nele [...] eles individualmente tendem a apresentar características homogêneas que mudam muito pouco com o tempo” (PALEN, 1975, p. 189).

Um caso paradigmático da suburbanização norte-americana é o da cidade de Detroit. Lá se encontram as sedes das grandes automobilísticas americanas. Nessa cidade o trinômio casa unifamiliar ↔ automóvel ↔ homogeneização sócio-espacial é muito ilustrativo. Num trabalho sobre Detroit, Sergio Conti (1983) historia o percurso da suburbanização com o objetivo de desvendar o processo que teria levado essa cidade a constantes crises. No início da industrialização automobilística, Detroit constitui-se numa grande concentração espacial, por ser essa, segundo o autor, uma condição necessária para acumulação da grande empresa automobilística. Os contingentes populacionais que para lá se dirigiram tinham origem no campo (negros vindos do sul e brancos da Europa). Posteriormente, à segunda guerra, a cidade receberá contingentes de migrantes latino-americanos, em especial porto-riquenhos. Antes, porém, a partir de 1920 iniciou-se o processo de suburbanização na região. A indústria automobilística aumenta os salários de seus quadros médios, para que eles comprem automóveis e favorece diretamente a expansão para o subúrbio. Na lei de zoneamento institui-se a exclusividade das moradias unifamiliares ficando proibida qualquer edificação plurifamiliar. Pouquíssimos espaços ficam reservados para uso público. Após a segunda guerra essa suburbanização se intensifica.

Detroit, cidade de um oligopólio industrial de um ramo poderoso, padecia por isso de baixa urbanidade e terá esse quadro agravado pela suburbanização e pelo conseqüente agravamento das conseqüências das divisões sociais estruturais. Uma característica que consolidou a fragmentação da cidade e rebaixou a urbanidade foi a emancipação política de cada fragmento de subúrbio, o que levou a quebra de um

dos elos mais importantes da sociedade urbana: a arena política já não será a mesma para todos, a base fiscal se fragmentará o que vai significar uma distribuição absolutamente irracional da carga tributária territorial, uma vez que as indústrias automobilísticas começam a deslocar para os subúrbios suas unidades produtivas, mantendo no centro somente os segmentos administrativos. Assim Detroit deixa de ser um lugar e passa a ser uma área urbana (reunião de lugares) com laços tênues que coloca em questão sua condição de cidade e de sociedade urbana única.

Essa estrutura fragmentária acabará beneficiando relativamente aqueles que ficaram nas regiões centrais. Esses eram os pobres que permaneceram mais próximos de espaços públicos e da urbanidade, embora a suburbanização estivesse levando à decadência essas características do centro. Mas, num período, o espaço que mais lhes podia prover a vida era o centro. O mosaico urbano também não logrará eliminar a demanda por urbanidade por parte daqueles que mudaram para os subúrbios. A modelagem do processo de suburbanização lhes garantia acesso – via automóvel – à urbanidade, sem precisar conviver com as deseconomias decorrentes da viscosidade do centro. Essa situação mais que um fato sociológico é um fato geográfico. Há uma necessidade de urbanidade que não depende de classe, tampouco de ideologia. São necessidades de consumo de todos os tipos, inclusive cultural, que quase nunca são viáveis nas regiões de subúrbio. O caráter dispersivo suburbano só permite que sejam sustentadas as demandas econômicas que a maioria exigir, e serão poucas. Atender minorias nos subúrbios é impossível. Nos anos 1970, 43% dos habitantes que estão no centro são negros e imigrantes. A condição do centro que amalgamava um grande segmento social pobre, com habitações e infra-estrutura em estado de degradação, mais o CBD, começa a ser objeto de preocupações a partir dos anos 1940. Nesse período houve construção de conjuntos nos subúrbios para parte da população negra. Como esses conjuntos deviam ser distantes dos subúrbios brancos em função da desvalorização, o que não deixa de ser uma expressão do baixo nível civilizatório expresso pela segregação e pelo rebaixamento da urbanidade abrem-se novas áreas o que exigirá mais obras viárias. Com isso o centro fica menos residencial e se consolida mais ainda como lugar da administração privada e pública. Por consequência, mesmo com boa parte das indústrias se localizando agora nos subúrbios, em 1970 23% dos trabalhadores suburbanos transitam todo dia para o CBD.

A dissimulada política de “limpeza étnica” não foi capaz de vitalizar o centro de Detroit. Em 1956 uma empresa (Greenwald & Katsen) de construção civil apresentou um projeto de complexo residencial para classe média e alta, no centro, visando sua revitalização. As indústrias automobilísticas puseram dinheiro nesse empreendimento, inclusive contando com o beneplácito dos sindicatos de trabalhadores nas indústrias. Detroit fez escola e a partir de 1968 se implementou esse tipo de política em várias outras cidades norte-americanas. De 1968 a 1974 as empresas imobiliárias venderam terrenos nos centros das cidades americanas a preços exorbitantes. Esses projetos previam demolição dos prédios degradados para se dar lugar a moradias de maior renda. Em 1972, o herdeiro Ford da época apresenta um projeto de construir no CBD o *Renassaince Center*, que foi também uma estratégia copiada em outras cidades, para atrair as classes médias e altas para o centro. O *Renassaince* contou com investimentos de todo o setor automobilístico e com isso construíram-se quatro grandes complexos de trinta e nove andares para escritórios e um complexo de setenta andares para hotel. Seus efeitos não foram os esperados, uma vez que pouquíssimos empregos de alta renda foram gerados.

Assim as políticas de “revitalização” do centro começam a enfrentar problemas. Alguns deles gerados por um inesperado problema fiscal. Os terrenos mais valorizados estavam no centro por conta da política de revitalização, e a decorrência era maior incidência de impostos sobre esses, no entanto as melhores condições materiais de moradia estavam nos subúrbios e no periurbano. Portanto os segmentos mais abastados continuam preferencialmente no periurbano tal como as indústrias. O que vai levar Detroit a uma crise fiscal: “A cidade de Detroit que nos anos [19]70 sai de uma fase de mais trinta anos de maciços investimentos, permanece provavelmente o maior ‘monumento’ à segregação habitacional que foi construído pela sociedade americana” (CONTI, 1983, p. 162, *tradução nossa*). Com o automóvel assumindo um papel chave nessa forma de organização.

Voltando à questão das forças motoras da suburbanização americana, destacamos a “ideologia” comunitária como força anticidade. Obviamente isso não é exclusivo. Além das demandas comunitárias, os EUA também são um *locus* privilegiado do individualismo moderno e de práticas segregacionistas compondo assim uma espécie de coquetel anticidade que conjunturalmente (talvez

estruturalmente) é “enriquecido” por “paranóias” tais como o medo de bombardeios nucleares que seriam dirigidos para o centro das cidades²¹ e mais recentemente medo de terroristas oriundos de agrupamentos “étnicos” vindos de regiões do mundo em que houve ação bélica norte-americana.²²

O peso das comunidades tradicionais aparece antagônico às cidades, pois estas pressupõem relações societais, que incluem a associação e convívio de diversidade e do indivíduo livre das injunções tradicionais. Para Jacques Lévy, o peso do comunitarismo norte-americano se reflete no frágil impacto das solidariedades coletivas organizadas à escala da sociedade. Na Europa as atitudes anticidade traduzem um hábito ruralista, na “América”, de outro modo, essas atitudes são constituição de origem, de um horizonte, de uma civilização: “Os americanos não são bucólicos: são cidadãos que inventaram maneiras inéditas de recusar a cidade [...] O crescimento da cidade foi transformado pelos urbanos em máquinas de guerra contra a cidade” (LÉVY, 1994, p. 340, tradução nossa).

Há três aspectos concretos associados ao processo de suburbanização: 1. A casa unifamiliar de propriedade individual; 2. A “busca da natureza” e 3. O automóvel. A casa unifamiliar associada a espaços para jardim é um fenômeno inicialmente americano. Jacques Lévy considera que a busca da residência unifamiliar apesar de evocar como pretexto o sossego, a maior disponibilidade de espaço para as crianças, a “qualidade de vida”, estaria mais vinculada a estratégias patrimoniais, de acumulação de riquezas no plano da família, em que a casa própria aparece como um símbolo de prosperidade e de garantia de futuro (LÉVY, 1994, p. 345). A “busca da natureza”, sentimento forte e precoce nos EUA, alimentada pelo ambientalismo, aparece como uma justificativa da ida aos subúrbios e aos condomínios rururbanos (infra-urbano). Quanto ao papel do automóvel sua evidência é total. Muitas cidades que sofreram a suburbanização continuaram possuindo um único centro de serviços superiores. A desdensificação não é estimulante para que se instale nas proximidades do periurbano comércios e outras “centralidades de alto nível”. Desse modo, a mobilidade em direção ao centro será grande, e o automóvel será a única possibilidade de garantir esses fluxos periferia desdensificada

²¹ Em Detroit isso foi muito explorado, já que essa cidade seria um alvo preferencial por causa de seu peso econômico e de sua importância estratégica no mundo da indústria e tecnologia.

²² Tudo isso está inscrito na história das cidades americanas antes do atentado de 11 de setembro de 2001, que afinal veio dar substância às paranóias.

centros de urbanidade. Não há como organizar formas de transportes coletivos “ecologicamente corretos” para servir áreas pouco densas, em função da baixa rentabilidade que um sistema desse teria, tornando-o excessivamente oneroso para a coletividade. Num quadro assim um dos grandes responsáveis pelo congestionamento e outras mazelas produzidas pelo excesso de circulação do automóvel nas áreas de mais urbanidade, são aqueles que escaparam dos gradientes central por essa mesma razão. Em razão disso pode se falar em *métalipse* do automóvel que seria expressa pelo enunciado: centro da cidade $\leftrightarrow$ automóveis $\leftrightarrow$ congestionamento. O centro é percebido como um quadro de vida negativo, em particular porque a circulação ali é exageradamente intensa (LÉVY, 1994, p. 304).

Um outro ingrediente dos subúrbios norte-americanos que deriva da busca da urbanidade perdida é o *shopping center*. Ele foi uma resposta dos subúrbios ao espraiamento de baixa urbanidade; à medida que os centros das cidades declinavam, os *shoppings* renasciam como confluências distantes, somente acessíveis por rodovias. Os compradores preferiam as grandes cadeias de lojas circundadas por estacionamento sem fim. As rodovias acabaram definindo como e onde aquela cultura iria florescer (JACOBY, 1990, p. 58). Tratava-se de uma forma de amenização da perda de urbanidade. Esses centros comerciais nos subúrbios se ofereceram como centro de abastecimento e como áreas para a sociabilidade dos jovens:

É difícil se emocionar com os *shoppings centers* [...] Diferentemente das ruas de uma cidade, eles são planejados e administrados por empresas privadas de forma que cada metro quadrado [...] estimule a vontade de compras. Uma empresa decide tudo, inclusive quais lojas lá se instalar [...] Obviamente, as lojas que não vendem bastante não têm seus contratos renovados, assegurando que o centro comercial permaneça homogêneo: uma livraria com fregueses que só folheiam os livros não tem futuro (JACOBY, 1990, p. 58).

Victor Gruen, arquiteto austríaco, refugiado nos EUA, um dos principais construtores de *shoppings centers*, originalmente os concebeu como um meio de aproximar as cidades dos suburbanos que sofriam de isolamento. Ele os via como uma compensação. O *shopping center* ofereceria espaço para andar, conversar e sentar. Essa sensação de praça visava uma certa recriação da cidade. Inspirando pela vitalidade das zonas de mercado das cidades européias e de sua própria Viena ele quis recriar essa atmosfera: “Devemos observar de maneira sensível a cena

urbana colorida, estimulante e comercialmente movimentada nas praças e nos mercados das cidades da Europa Central” (GRUEN *apud* JACOBY, 1990, p. 57). Por surpreendente que pareça, V. Gruen era um construtor de *shoppings centers* cujas idéias mais se afinavam com Jane Jacobs do que como Robert Moses. E, mais surpreendente ainda: Victor Gruen abominava os efeitos do automóvel particular. Dizia ele: “Por que os rótulos de advertência apenas nos cigarros? [...] Por que não nos automóveis?” (GRUEN *apud* JACOBY, 1990, p. 58). Na realidade, os *shoppings* nunca atenderam seus ideais e ele acabou se afastando dos projetos e concluiu que era o momento de recuperar as cidades e sua urbanidade. Por fim, V. Gruen desiludido retornou a Viena e passou a escrever trabalhos contra os males do automóvel.

O ambientalismo

A suburbanização americana tinha como uma de suas motivações à busca da natureza. Isso estava presente desde o início do século XX, e mantém-se ainda, com a mesma força, inclusive noutras partes do mundo. A cidade e sua urbanidade sofrem com uma cultura que vem adquirindo mais e mais vigor: o ambientalismo. Nessa cultura predomina a recusa a qualquer discussão sobre a importância da cidade, o que já é uma maneira de atacá-la:

Do lado da ecologia, a ausência de análise é mesmo condenação, a cidade sendo percebida como o lugar e a causa do superconsumo de energia e do desenvolvimento de uma agricultura que abusa de adubos e pesticidas. A cidade é vista como lodaçal ecológico (ANSAY; SCHOONBRODT, 1989, p. 64, tradução nossa).

François Ascher também se refere ao sentimento anticidade que se origina na convicção que a cidade é uma das principais causadoras da degradação ambiental que no mundo moderno a humanidade infligiu ao planeta, como atesta Eugene Odum uma figura eminente na cultura ambientalista. Para ele o rápido crescimento das cidades na segunda metade do século XX, mudou a fisionomia da Terra mais do que qualquer atividade humana em toda a história. As cidades alteram a natureza dos rios, das florestas e campos (naturais e cultivados), para não falar na atmosfera e nos oceanos, por causa do seu impacto sobre extensos ambientes de entrada e saída (ODUM, 1985, s/n). Esse sentimento é muito forte, na Alemanha e nos EUA, por exemplo, justamente os centros mais sensíveis à questão ambiental (FERRY,

1994, p. 96). Por outro lado, no artigo/resenha de Ermínia Maricato (2000) sobre o livro de Jane Jacobs, a autora indaga se o trabalho da americana, escrito em 1961, mantinha atualidade diante dessa nova consciência ambiental. A sua resposta é positiva: o ambientalismo vigente não invalida as posturas de J. Jacobs. Esses fatos paralelos, aparentemente sem relação entre si, guardam uma contradição interessante. A crítica mais comum do ambientalismo às cidades identifica na concentração geográfica objetal e de pessoas a razão fundamental dos males ambientais, ao passo que Jane Jacobs é uma célebre defensora dessa concentração. Ela entendia que a suposta correlação entre altas densidades e problemas ambientais é incorreta (JACOBS, 2000, p. 223). Caso fosse definitivo que a máxima concentração é inviável do ponto de vista ambiental, sua defesa dificilmente se sustentaria diante das objeções. A hipótese aqui é clara: o ambientalismo erra de alvo quando diagnostica que a crise ambiental das cidades deve-se à concentração demográfica e objetal.

É óbvio que as condições ambientais de boa parte das grandes cidades não são nada boas. Em especial, nas metrópoles dos países pobres. Mas isso é diferente de admitir que a causa dessas condições é a concentração geográfica. Para melhor equacionamento da questão, um exame mais pormenorizado dos críticos ambientalistas às cidades é necessário. O importante geógrafo brasileiro Aziz N. Ab'Saber assim se refere à questão:

A maior parte dos estudos de ecologia urbana realizada no passado, até o início dos anos [19]70, silenciavam sobre as conseqüências negativas da excessiva concentração humana em espaços relativamente reduzidos. Como não existia uma consciência ambiental mais difundida na sociedade (e, sobretudo, na mídia), numerosos problemas do ambiente urbano-industrial eram relegados a um tratamento meramente técnico (AB'SABER, 1995, p. 10).

Teria havido, portanto, uma ocultação dos males da concentração. Mas, diferentemente do que afirma o autor, é fácil encontrar na literatura urbanística severas críticas à concentração, que argumentam sobre a degradação do meio ambiente. As cidades-jardins de Ebenezer Howard são um bom exemplo, assim como a *broadacre city* de Frank Lloyd Wright. E a influência dessas elaborações não foi pequena, e não necessariamente em desarmonia com o “sistema dominante”. Aziz Ab'Saber propugna uma nova ecologia urbana que compreende o estudo da projeção da sociedade e das funções socioeconômicas sobre o ambiente das cidades, preocupando-se com a funcionalidade do organismo urbano (1995, p. 10).

Note-se que essa ecologia urbana sustenta-se numa visão ecossistêmica que assimila à cidade a um organismo. O que define o modo de olhar e de julgar a cidade. No seu argumento sobre os males da concentração, o autor vai empregar a idéia de metabolismo urbano, que está perfilada junto a questões sociais importantes, como uma questão a ser considerada para chegar-se à sustentabilidade do mundo urbano-industrial, o que é uma caracterização estrutural das cidades para algo conjuntural, que naturaliza a relação indústria e cidade, algo que uma cidade como Londres, por exemplo, não confirma nem no apogeu da Revolução Industrial.²³ E o que é o metabolismo urbano? Ele considera o ambiente total do organismo metropolitano onde se processam as funções biológicas da sociedade, assim como nas multivariadas funções de trabalho, circulação, consumismo e práticas sociais e culturais. E avalia a diversidade e o volume de tudo que entra no organismo urbano - água potável, energia solar, precipitações pluviais, água para indústrias, alimentos, matéria prima, produtos industrializados, e, homens (AB'SABER, 1995, p. 12). Caso não se adote essa abordagem organicista/ecossistêmica não se verá metabolismo algum. O filtro ecossistêmico é tão parcial, que não se deve descartar que o horror à concentração decorra do fato que essa visão dirige o olhar para certos fluxos que em termos de sociedade humana se comparada aos fluxos naturais são tão, qualitativa e quantitativamente, distintos que acaba por resultar numa imagem de anomalia para o "ecossistema urbano".

Eugene Odum usa a idéia de metabolismo urbano para mostrar que uma cidade é um ecossistema heterotrófico, dependente de grandes áreas externas a ele para a obtenção de energia, alimentos, água e outros materiais, o que significa 1. um metabolismo muito mais intenso por unidade de área, exigindo um influxo maior de energia concentrada; 2. uma grande necessidade de entrada de materiais, como metais para uso comercial e industrial, acima e além do necessário para a sustentação da própria vida; 3. uma saída maior e mais venenosa de resíduos, muitos dos quais são substâncias químicas e sintéticas mais tóxicas do que os seus precursores naturais (ODUM, 1985, s/n). Vista apenas do ângulo do metabolismo urbano a cidade não é cidade. Por que não admitir que a cidade organiza um sistema que ultrapassa seu espaço nuclear? Se tem algo, que é da "natureza" da

²³ Cf. BRAUDEL, F. **A dinâmica do capitalismo**.

cidade moderna, é não ser fechada e articular relações multiplicando-as por vastos espaços. Mesmo a entrada de energia e materiais no sistema cidade é comandada pela cidade, algo que não ocorre em ecossistema algum. E isso é uma diferença ontológica entre uma cidade e um ecossistema. O abastecimento de energia e outros materiais é algo que se estrutura conscientemente com investimentos da cidade e, para tanto os espaços e redes geográficas são produzidos, com o intuito de tornar tudo mais eficiente. Fica, portanto, muito difícil referir-se ao ecossistema urbano apenas como a área de concentração. Afirmar que o metabolismo urbano caracteriza-se pelo uso intenso de energia por unidade e de materiais externos de outro tipo, e que esse uso é excessivo só será verdade se tivermos em conta a vida em sua dimensão meramente biológica. A vida humana em sua plenitude supera a vida biológica a ponto existirem membros da sociedade muito bem amparados em magníficos prédios feitos de metal, madeira, fibras diversas e minerais, apoiados por bibliotecas imensas, na verdade celulose transformada, e conectados por meio de energia elétrica a redes tentaculares e de escala mundial, processando dados, tendo tempo para pensar e produzir obras interessantes sobre diversos temas, inclusive sobre ecologia. Isso é a cidade, logo o que a cidade emprega não está além de suas necessidades. Há a questão do consumismo e do esbanjamento, sem dúvida, mas isso não é da natureza da cidade concentrada (ou os suburbanos não são consumistas?). Quanto ao uso de energia são várias as modalidades de transformação de energia usadas nas cidades, que vem adquirindo mais eficiência graças ao avanço tecnológico e científico desenvolvido nelas próprias. Logo, a energia não vem só de fora da cidade, vem de dentro também.

Com base na visão de ecossistema urbano a condenação feita às concentrações citadinas parece-nos problemática. Essas não representam a causa de fundo dos males ambientais, só porque mobilizam maiores recursos para funcionar que qualquer outra configuração sócio-espacial. Mesmo porque a mobilização de recursos em grande escala nos dias de hoje vem, é certo, do mundo urbano, mas não exclusivamente, do centro de máxima concentração e diversidade. O urbano desdensificado é igualmente um grande usuário e “predador” dos recursos naturais. Os “processos degradantes” são processos mais qualitativos, que quantitativos. Todos sabem que há concentrações de grande porte que não reúnem tantos problemas ambientais em si quanto outras de muito menores dimensões e

mais dispersas. Há áreas mais densificadas que resultam em ambiente agradável e outras mais dispersas que correspondem a ambientes com problemas muito graves. A clássica comparação feita nos anos 1960 entre Los Angeles e Nova York por Jane Jacobs é ilustrativa:

Los Angeles que precisa de ajuda de um pulmão mais do que qualquer outra cidade dos Estados Unidos possui mais áreas livres que qualquer outra cidade grande; sua poluição atmosférica deve-se em parte a peculiaridades locais de circulação do ar, mas também ao fato de ser uma cidade muito espalhada e à extensão de áreas livres. As grandes distâncias urbanas implicam um tráfego intenso de automóveis [que] contribui com cerca de dois terços dos poluentes atmosféricos [...] a copiosa distribuição de áreas livres propicia a poluição do ar, em lugar de combatê-la (JACOBS, 2000, p. 99).

Essa postura que aparenta ir na contra-mão da questão ambiental não permite que se impute à J. Jacobs uma insensibilidade que de fato não era o caso. Ninguém argumentou tão apaixonadamente a favor das práticas pedestres, contra a erosão automobilística, e pela profusão generalizada de vastas calçadas arborizadas. Logo, há que se considerar seu ponto de vista, que na verdade busca flagrar uma contradição no ambientalismo da época, que já defendia cidades menos densas, com espaços homogêneos.

A busca de áreas mais aprazíveis fora da cidade além de aumentar a circulação automobilística e o consumo de energia tem um custo mais elevado do que a criação dessas áreas no núcleo denso da cidade, em especial calçadas espaçosas e praças e parques integradas à vida dos bairros. Essa última configuração é apropriada às práticas pedestres. Eis aqui uma vantagem ambiental da grande concentração em relação às situações de dispersão.

Tendo como referência a qualidade ambiental nos espaços internos das cidades uma importante questão se coloca de início: o que é um quadro ambiental ideal para centros urbanos? Será a presença de manchas naturais no interior das cidades ou, então, uma amenização da concentração? O que deve ser o parâmetro de um meio ambiente saudável na cidade? A natureza? Serão os “parques florestados” nas cidades, os seus pulmões? Não é de fato óbvio que a qualidade ambiental de uma cidade deva ser referenciada ao funcionamento da natureza. A cidade é a antinatureza e isso é “natural”. Trata-se do cenário que o ser humano construiu para si e ele pode ser resolvido em termos ambientais sem que tenha que regredir para estágios pré-citadinos.

Por quais razões, as condições ambientais de uma cidade não podem ser associadas às necessidades de convivialidade e não como espaços que representem uma fuga para natureza? Flávio L. Motta referindo-se a Burle Marx descreve as concepções ambientais desse paisagista para áreas urbanas, destacando que ele:

Cria caminhos, dispõe plataformas, movimenta escadas, situa bancos com plasticidade vigorosa, oferecendo ao caminhante amplas e surpreendentes perspectivas. Mais ainda, o seu conhecimento de pintura reaviva os caminhos para os olhos [...] Não é um jardim projetado como fuga da cidade, onde o caminhante encontraria o desconhecido, como motivação para se abandonar à mística visão do retorno à Natureza. É um jardim urbanizado [...] acrescentando alguma coisa à noção da cidade feita pelo homem, dentro de um determinado processo histórico (MOTTA, 1983).

Destaca-se a prioridade dada às calçadas, aos bancos, ao fato de ser um jardim urbanizado que interage com a arquitetura, a possibilidade de múltiplas atividades de caráter urbano etc. Esses fatos são todos indutores do pedestrianismo, que na medida do possível em proporções apropriadas e com todas as variações que se possa criar, devem orientar ações nos bairros e nas cidades de um modo geral. Essa perspectiva representa uma alternativa mais pública e mais urbana de enriquecimento do ambiente da cidade.

E quanto à questão da concentração propriamente dita? Para as práticas pedestres a compacidade dada pela concentração contígua é inteiramente adequada. Mas será essa a única vantagem ambiental da concentração? É de surpreender oposições tão radicais quanto às conseqüências da concentração para a qualidade ambiental das cidades. Jacques Lévy, como J. Jacobs, não vê incompatibilidade entre a urbanidade e a qualidade ambiental, antes o contrário:

Uma cidade compacta cria micro (ou meso) climas [...] pouco agressivos [...] se se considera [...] as questões de abastecimento de água, se constatará [...] soluções mais fáceis, mais econômicas e mais ecológicas no modelo europeu de cidade: redes de adução ou de saneamento menos estendidas como resultado da compacidade, desperdícios menores graças a uma gestão mais coletiva, impermeabilização dos solos reduzida em razão de um sistema viário menos invasivo, higrometria melhor controlada pela gestão de espaços verdes [...] (LÉVY, 1999, p. 248, tradução nossa).

O fato de a cidade ser concentrada não inviabiliza que ela possua parques, praças esportivas para os amadores, piscinas, centros culturais amplos, etc. Do ponto de vista econômico sai, inclusive, muito mais barato fazer isso do que

sustentar um processo de desdensificação com tudo o que ele implica. No entanto, essa criação de espaço no coração urbano – o que aumentaria a urbanidade relativa – será, em boa medida, de espaços públicos.

E por fim um aspecto da ideologia ambientalista que se transmuta em ideologia anticidade, muito presente, aliás, na Filosofia das criações de Frank L. Wright: o ser humano encontraria sua harmonia verdadeira quando do contato com a natureza. A cidade seria contra a natureza humana. Trata-se de um discurso conhecido. O que sustenta uma posição dessas, que se mostra absolutamente inverossímil, quando observamos as cidades? Nelas é notório que o que atrai mais as pessoas é a presença de outras pessoas. Estarão todos contrariando a natureza humana? Por que se pressupor que as preferências de alguns, certamente respeitáveis, por contemplação, sossego e contato com a natureza devam ser a de todos, como pressupõem algumas proposições dos urbanistas?

O contraste é grande entre as opiniões de Aziz Ab'Saber e E. Odum em relação às de J. Jacobs e J. Lévy. Isso demonstra que a relação concentração ↔ má qualidade ambiental está longe de ser óbvia. A inconsistência da crítica ambientalista à cidade mal permite avançar na discussão se o mal é a cidade concentrada ou apenas o modo qualitativo como as cidades se estruturaram. Por outro lado, reduzir a cidade a um espaço natural meio aparentado a um ecossistema, é uma simplificação. Conclui-se que identificar de forma fácil a cidade como a fonte principal dos males ambientais sem reservar uma palavra ao valor civilizatório das cidades (que entre outros produtos está gerando uma sabedoria para sanar a degradação ambiental) invalida a crítica e não passa de uma ideologia anticidade, que em função de sua influência social é um dos fatores de rebaixamento da urbanidade.

CAPÍTULO 4

O AUTOMÓVEL E A URBANIDADE

1. A opacidade do automóvel

Não parece haver dúvida que a mercadoria-símbolo mais desejável do mundo moderno foi e é o automóvel. O fetiche e o fascínio que despertam são inigualáveis. Para além do seu uso comum, o automóvel é objeto de competições esportivas, de cultivo por colecionadores e muito mais ainda. Que outro bem possui tantas publicações especializadas a seu respeito, constituindo um vasto mercado editorial? Além disso, ele traz uma originalidade: trata-se de um bem de consumo particular que se projeta no espaço público, privatizando-o em alguma medida e, exigindo investimentos de grande monta para que seu valor de uso e seu valor simbólico exerçam-se. Ele sai do domínio privado por ser móvel, sem deixar de ser privado. Não é uma regalia particular no ambiente privado e sim um privilégio particular no espaço público. A circulação e a acessibilidade são aspectos fundamentais para as interações na cidade, no entanto, o circular do automóvel é restrito e dificulta outras formas de circular. Além do que, o automóvel possui poderes:

No automóvel, tudo é sonho e simbolismo: o conforto, a potência, o prestígio, a velocidade. Ao uso prático se superpõe o consumo de signos. Esse último condensa os esforços para sair do cotidiano, reintegrando o jogo, o risco, o sentido (LEFEBVRE *apud* ORFEUIL, 1994, p. 13).

Esse culto simbólico se exprime na luta contra a banalização do produto, para a manutenção do automóvel como uma das referências principais do "processo de personalização"¹ característica das sociedades democráticas modernas, onde o culto do desejo pessoal substitui ao da necessidade coletiva (ORFEUIL, 1994, p. 25). O que pode ser identificado como o individualismo moderno.

O automóvel é um objeto técnico e sua disseminação implica na constituição de um sistema técnico que compõe o espaço geográfico. Porém, não é um objeto técnico qualquer. Trata-se do principal objeto da imensa industrialização do século XX e não houve discussão sobre a economia e sobre o próprio destino da indústria que não o tivesse como centro. Assim como as discussões que se referiram à criação tecnológica e, sua implicação para as sociedades, envolveram como personagem de ponta o automóvel. Considerando os objetos com os quais nos relacionamos como operadores sociais, sem dúvida, o automóvel é um operador técnico de grande importância.

Há uma leitura da organização das cidades que mostra que o modelo de organização das cidades pode ser indutor da disseminação do automóvel. A baixa urbanidade estimula a posse e o uso do automóvel. Por exemplo: as causas mais comuns apontadas para os engarrafamentos de trânsito indicam a concentração com diversidade como a razão principal dos congestionamentos. Há muita gente e muitas atividades o que acaba atraindo uma visitação diária, o que amplia os congestionamentos. No exame desse senso comum é importante, antes de tudo, não esquecer que o congestionamento é de veículos e não de pessoas. Jane Jacobs inverte esse senso comum. É a ausência de urbanidade que produz os congestionamentos:

"Nos lugares em que poucas pessoas se instalaram [...] ou nos lugares em que a combinação de usos diferentes não é muito freqüente, qualquer ponto de atração particular realmente ocasiona congestionamento de trânsito. Tais lugares como, clínicas, *shoppings centers* ou cinemas, provocam concentração de trânsito – e, além disso, provocam tráfego pesado nas ruas que levam a eles [...] Até mesmo uma escola primária pode causar congestionamento num

¹ Expressão de Gilles Lipovetsky em seu trabalho **A Era do vazio**.

meio desses, porque não se pode deixar de levar as crianças à escola. A inexistência de uma diversidade ampla e concentrada pode levar as pessoas a andarem de automóveis por praticamente qualquer motivo. O espaço que as ruas e os estacionamentos requerem faz com que tudo fique ainda mais espalhado e provoca um uso ainda mais intenso de automóveis [...] isso é tolerável quando a população se encontra muito espalhada. Mas, nos lugares em que a concentração populacional é alta ou contínua, é uma situação intolerável, que acaba com todos os outros valores e todos os outros aspectos de comodidade (JACOBS, 2000, p. 253).

Esse é um caso muito didático de retroação positiva (a baixa urbanidade rebaixa ainda mais a urbanidade) e também se está diante da demonstração que a ausência de diversidade é prejudicial para as formas pedestres de apreensão da cidade.

No caso citado a irracionalidade da disseminação automobilística foi construída no uso que foi inflexionado pelo modo como a cidade se constitui. Contudo, não é preciso discordar do raciocínio de J. Jacobs para admitir ao mesmo tempo, que a propagação automobilística pode se dar em áreas de urbanidade, levando-as a um rebaixamento. E nesse caso, quais as motivações? Não seria essa “tautologia” irracional associada ao individualismo moderno e ao consumismo algo a ser considerado na resposta? Ou deve-se recusar essa hipótese, ao admitir que as irracionalidades são exógenas e que o automóvel possui na verdade uma face prometeica a ser resgatada? De todo modo não é fácil uma análise conclusiva em geral. Há que se observar as situações empíricas. Mas não há como deixar de reconhecer que o uso do automóvel é tão naturalizado que tira mesmo o sentido de algumas discussões. Teria se cumprido a previsão do físico alemão Heisenberg que afirmava que a tecnologia (no caso do automóvel) se superporia de tal modo ao homem biológico, do mesmo modo como a concha pertence a ostra e a teia a aranha?

A naturalização do automóvel (a ponto de ser percebido como extensão do corpo humano, o que se discutir em igualdade de condições a mobilidade do humano e do automóvel) acaba funcionando como uma couraça ideológica que protege o automóvel das avaliações críticas. O sociólogo John Urry², da Universidade de Lancaster, em visita ao Brasil, fez no Rio de Janeiro uma palestra intitulada “Habitando o carro” na qual falou das noções de tempo que o automóvel cria e generaliza, como um abrigo pós-moderno. Também se referiu às suas

² Sociólogo esse muito atento às questões espaciais. Cf. SOJA, 1993, p. 90.

pesquisas sobre a questão do automóvel e suas conseqüências sociais. Em *Antropologia do carro* (2000) traz dados que demonstrarão o peso social enorme que a disseminação do uso do automóvel possui. O importante é que ele vai advertir, sobre a desconsideração que envolve esse tema. Diz ele: cerca de 500 milhões de automóveis povoam o mundo, os intelectuais parecem não se importar, como se o automóvel fosse protegido por uma opacidade de seus efeitos. Consideram-no uma tecnologia neutra, isso apesar da indústria automobilística ter sido o “carro-chefe” da indústria mundial no século XX, com 1 bilhão de veículos produzidos. A influência não se expressa somente por cifras econômicas, o próprio sistema industrial como um todo, traz a marca da influência da indústria automobilística, afinal não são denominadas como fordismo, pós-fordismo e toyotismo as fases desse sistema? A despeito disso o automóvel raramente é discutido na literatura da globalização, embora seu papel operador de dominação seja tão disseminado como o do cinema, do computador e da televisão. De um modo geral, o carro, como um sistema de consumo e de mobilidade de massa, tem sido ignorado (URRY, 2000). Realmente o automóvel é visto apenas no contexto urbano de modo técnico e de forma naturalizada. Gabriel Dupuy quanto ao “mistério automóvel” chama atenção para uma lapidar e irônica observação de W. Sachs: “[...] o problema do automóvel atualmente consiste precisamente no fato que o automóvel não é um problema” (SACHS *apud* DUPUY, 1995, p. 4). O automóvel se naturaliza numa espécie de “totalitarismo inconsciente”, característica de toda a naturalização que dissimula e mascara um objeto que mereceria ser analisado.

A expansão automobilística possui célebres fontes inspiradoras, entre eles, Le Corbusier. Sua idéia de planejamento urbano tinha no automóvel um elemento essencial. Em seus projetos ele traçou grandes vias expressas e reduziu o número de ruas porque os cruzamentos atrapalham o tráfego. Propôs ruas subterrâneas para veículos pesados e transportes de mercadorias, e claro, como os planejadores da Cidade-jardim, manteve os pedestres fora das ruas e dentro dos parques (JACOBS, 2000, p. 23). Sua *Ville Radieuse* apesar de permeada por vias expressas, não as continha em quantidade suficiente tendo em vista a quantidade imensa de automóveis que seriam mobilizados, assim como não previa adequadamente a extensão de estacionamentos e das áreas de manutenção que seriam necessárias. Os imaginados agrupamentos de prédios verticais e repetitivos instalados em

parques, ocorreriam na vida real como um conjunto de arranha-céus cercados por estacionamentos. E não há estacionamento que baste (JACOBS, 2000, p. 382). A *Ville Radieuse* não se configurou, mas a automobilização está aí como um espectro nas cidades.

Ao se promover enormes reestruturações nas cidades para absorver a massa automobilística não se mudou apenas o cenário onde se encena a vida social, as mudanças foram também de roteiro. Desde um século o automóvel é um formidável meio de recomposição e reordenação dos espaços. O conjunto de obras feitas para ordenar sua circulação e dar-lhe função foi (e é) incalculável. O automóvel interferiu na ordenação dos lugares de residência e de trabalho, mudou as escalas da mobilidade atuando no sentido de aumentar os percursos, impôs uma pressão muito grande sobre a contigüidade preexistente (favorecendo os movimentos centrífugos nas cidades que deram origem à suburbanização) e sobre os espaços públicos – destruindo-os com incisões violentas. Os automóveis alargaram o urbano e refizeram as cidades chocando-se com a urbanidade.

A despeito da complacência reservada ao automóvel e suas conseqüências, o processo de reestruturação urbana vinculado ao automóvel está muito longe de se encerrar, logo,

[...] nenhum estudo sério sobre a cidade do final do século XX pode prescindir do automóvel como condicionante das práticas sociais e como parte da explicação de muitos dos problemas urbanos que nos pressionam. Nenhuma análise ecológica pode deixar de lado sua ação destruidora. Nenhuma investigação sociológica ou psicológica pode descuidar do automóvel como fator constante da vida social [...] Porém o mais importante para urbanistas e geógrafos é que o automóvel determina a ordem dos espaços da cidade e a dinâmica socioeconômica da mesma. Toda análise territorial, toda pesquisa demográfica e todo estudo sobre fluxos comerciais deverão contemplar com muito interesse a torrente veicular e sua significação não só como transporte, mas como ator dos diferentes papéis [...] (CHRISTLIEB, 1992, p. 20, *tradução nossa*).

A sociedade moderna liberou de modo impressionante a mobilidade. Com a mobilidade dada pelo automóvel o indivíduo está mais instrumentalizado para transpor mais facilmente as distâncias. Essa mobilidade que pode ser um dado de liberdade. Até onde isso ocorre de fato é uma outra questão, no entanto a representação forte associada ao automóvel é essa, a ponto de justificar uma postura mística ao redor desse objeto: “[...] na cidade como no campo, o cidadão automobilizado não procura mais a proximidade, e sim a acessibilidade. Nessa

noção reside a chave de nossos problemas de organização do território” (LECLERC *apud* Gabriel DUPUY, 1995, p.1). Assim sendo a disseminação do automóvel acaba por neutralizar em parte a função prática da cidade que é a diminuição da distância entre grandes contingentes populacionais para promover um contexto interativo mais rico. Nesse sentido o automóvel liberaria fortes tendências contrárias à urbanidade.

Todavia, como já foi notado, esse dispositivo antiurbanidade que se generalizou beneficia-se de uma indiferença quanto aos seus efeitos nas cidades. Há exceções, evidentemente. Em 1961, nos EUA, Jane Jacobs declarava, e não só ela, que quem gostasse das cidades devia estar incomodado com a proliferação dos automóveis. Concedeu ao automóvel uma certa neutralidade, identificando a responsabilidade dos males a uma difusão inadequada. Seus alvos eram os planos dos urbanistas indutores do uso do automóvel e que relegavam as práticas pedestres à condição de práticas regressivas. Ela entendia, que os efeitos nocivos dos automóveis eram menos a causa do que um sintoma da organização irracional da cidade. Por isso os engenheiros não sabem o que fazer para compatibilizar automóveis e cidades. E também porque não sabem pensar as cidades. Assim, esses satisfazem as necessidades mais compreensíveis dos automobilistas, ao passo que as complexas necessidades das cidades não são nem percebidas. Desse quadro surgiu uma crença ainda contemporânea, e fortíssima para os segmentos de peso das cidades, inclusive e notoriamente em São Paulo, que se conseguirmos resolver os problemas de trânsito, automaticamente teremos caminhado para a solução da cidade como um todo (JACOBS, 2000, p. 378).

É verdade que congestionamentos nas cidades são anteriores ao evento do automóvel. Já aconteciam nos centros urbanos na época das charretes e carruagens e acarretavam grandes transtornos. Em 1901 em Milão quando Giuseppe Verdi estava acamado no *Grand Hotel* (acabou falecendo ali) os moradores da cidade espalharam palhas nas ruas próximas, para o barulho não incomodar e aumentar o sofrimento do compositor. Mas, em vista das cidades contemporâneas não é plausível afirmar-se que o trânsito reduz-se a uma variável dependente do modo como a cidade se organiza. Evidente que existem influências, mas não parece de todo justo inocentar o automóvel. É incontestável que muitas intervenções urbanas e cidades novas construídas foram originalmente concebidas para o uso generalizado do automóvel. Mas cidades importantes sofreram reestruturações que rebaixaram a

urbanidade pretérita visando instalar uma nova cultura urbana baseada no automóvel. Esse é o caso paradigmático que ocorreu em Nova York que teve à frente Robert Moses um dos entusiastas mais influentes da cultura do automóvel. Moses dedicou a vida a reformar a região metropolitana de modo que os proprietários de automóveis pudessem se dirigir a seus parques ou ir para Manhattan. Moses idolatrava o automóvel particular e contra ele se antepôs, por exemplo, Jane Jacobs.

Não é difícil atualmente encontrar quem afirme que as cidades são organizadas fundamentalmente em função dos carros. Os dados quantitativos justificam a afirmação. Por exemplo, $\frac{1}{4}$ do espaço de Londres está a serviço do automóvel, enquanto que em Los Angeles o resultado é avassalador:

O automóvel é o maior consumidor de espaço público e pessoal já criado pelo homem. Em Los Angeles, a cidade do automóvel por excelência, Bárbara Ward descobriu que 60 a 70% do espaço são dedicados aos carros (ruas, estacionamentos e *freeways*). O carro devora espaços nos quais as pessoas poderiam reunir-se. Parques, calçadas, tudo vai para o automóvel (E. HALL, 1977, p. 155).

A pressão por estacionamento é particularmente transformadora das edificações. E é crescente e de forma muito evidente em várias cidades e particularmente em São Paulo. 3 vagas por apartamento é algo trivial, o que faz os edifícios se transformarem em grandes garagens. Já nos anos 1960, Jane Jacobs assinalava esse fato, tendo em vista, principalmente as cidades de baixa urbanidade, nas quais é muito difícil comprar um maço de cigarros sem usar o automóvel (JACOBS, 2000, p. 394).

Além do que significa a transformação dos espaços públicos, em espaços automobilísticos (o que, por fim nem acaba tornando tão mais rápidas as ligações, como aferiu nos anos 1960, Harrison Salisbury, jornalista do *New York Times*, mostrando que para se atravessar Los Angeles de ponta a ponta não se ia mais rápido que anteriormente, a cavalo), e em mudanças na ordem das interações sociais, há uma outra consequência para a gestão da cidade. Eis o que nota o mesmo Harrison Salisbury: “O ruim é que, quanto mais espaço se dá aos automóveis, a galinha dos ovos de ouro acaba estrangulada. Áreas enormes são retiradas da receita tributária [...] diminui a capacidade da coletividade de pagar os custos sempre crescentes das vias expressas” (SALISBURY *apud* JACOBS, 2000, p. 395). Essa é uma das decorrências perversas que o uso do automóvel gera:

elimina áreas tributáveis ao mesmo tempo em que canaliza vorazmente investimentos públicos.

Os espaços que a cultura do automóvel cria nas cidades são plenos de desdobramentos, muitos ainda mal conhecidos. Esses desdobramentos, seus detalhes e conseqüências mais profundas não são de fácil percepção, “[...] entre banalidades, discursos muito genéricos ou então muito parciais, é bem difícil de avaliar o peso do automóvel sobre nosso espaço cotidiano” (DUPUY, data, p. 2). O que de início não deixa dúvida é que o automóvel afeta a repartição dos homens sobre o território e entra em contradição com a cidade forte em urbanidade, em especial pela retroação positiva que ele produz. Isso pela óbvia de que quanto mais espaço se der aos carros nas cidades, maior se tornará a necessidade do uso de carros e, conseqüentemente de ainda mais espaço para eles. Eis uma conseqüência que talvez ultrapasse as fantasias de Robert Moses: mais carros significam restrições às dimensões daquele espaço público elementar que são as calçadas, elemento vital e imprescindível para a segurança, da vida pública e da criação de crianças nas cidades, como o olhar o sensível para o cotidiano de Jane Jacobs, notava. Com calçadas estreitas e perigosas as ruas ficam insuportáveis para os pedestres que também passam a precisar de carros para percorrê-las.

Edward T. Hall em *A dimensão oculta* refere-se à dimensão que intermedia os contatos humanos. Trata-se do espaço e sua manifestação mais clara: a distância. Essa é a dimensão não percebida nas relações sociais. O autor não deixou, em seu texto, de aludir à questão do automóvel e suas implicações para a sociabilidade moderna no interior das cidades. Ele também menciona Victor Gruen³ (o construtor de *shoppings centers*) na sua fase de crítica a “epidemia automobilística” que assolava as grandes cidades. Gruen - que se mostrava muito simpático as ruelas de Paris, de Viena e de outras cidades européias por vê-las como um símbolo de que as cidades são para as pessoas - clamava para que o planejamento urbano separasse os automóveis das pessoas em áreas urbanas centrais, caso contrário eles definhariam. Compartilhando as posições de Gruen, Edward T. Hall lamenta o esfriamento das relações sociais que o automóvel produziu, na mesma medida que as pessoas deixaram de caminhar nas calçadas (ele igualmente reconhece a retroação positiva que torna mais difícil encontrar locais

³ In: *The Heart of Our Cities*

para se caminhar onde as pessoas moram), o que resultou em diminuição dos contatos e ocasionou um grau elevado de isolamento. A cultura do automóvel inauguraria uma multidão solitária:

O automóvel encerra seus ocupantes num casulo de metal e vidro, isolando-os do mundo exterior, e diminui o senso de movimento através do espaço. A perda do sentido de movimento vem do isolamento de superfícies de estrada e do ruído, e é também visual. O motorista nas freeways movimenta-se num fluxo de tráfego e os detalhes visuais a distâncias próximas são borrados pela velocidade (E. HALL, 1977, p. 156).

John Urry reclama que os analistas sociais que têm se dedicado a verificar as conseqüências da automobilização sobre a mobilidade propiciada pela caminhada enquanto o movimento, ruídos, odores, danos ambientais e intrusão visual do carro são tratados com indiferença, como se fossem irrelevantes para decifrar a natureza da vida contemporânea (URRY, 2000, s/n). Ele próprio (tal como E. Hall) entende que o automobilista sofre uma regressão dos sentidos. Sons, paisagens, paladares, odores e temperaturas tudo se reduz, privando as pessoas do contato em espaços públicos cosmopolitas. Assim o carro cria uma sociedade peculiar com uma sociabilidade típica:

Podemos redefinir a sociedade civil como uma sociedade de quase-objetos ou de motoristas e passageiros. Não se trata de uma sociedade de sujeitos humanos distintos que podem ser concebidos como autônomos em relação a essas máquinas triunfantes (URRY, 2000, s/n).

Os automobilistas espécie de “anti-flâneurs” proliferam embaraçados nos automóveis, situação em que substituem o fato de estar na rua por um desejo de eliminar as coerções da Geografia. Em 1942, T. Adorno perguntava: “E que motorista não é tentado, simplesmente pelo poder do motor, a eliminar indesejados da paisagem, pedestres, crianças e ciclistas?” (Theodor ADORNO apud John URRY, 2000, s/n). A remoção dos obstáculos do espaço cria uma outra Geografia, de não-lugares, “[...] os ambientes inaugurados pelo automóvel são não-lugares, nem urbanos, nem rurais, nem cosmopolitas – são locais de pura mobilidade, nos quais os motoristas se isolam quando habitam os carros” (URRY, 2000, s/n). Seria uma nova sociedade civil, pouco transparente que está se delineando, tal como está simbolizado literalmente na cidade de São Paulo, com a proliferação de carros, cujos proprietários eliminaram a transparência dos vidros, escurecendo-os, para não serem mais enxergados. Privados do contato frente a frente, seus representantes

instauram uma nova ética, não necessariamente louvável, que parece se alastrar por toda a sociedade, motorizada ou não (URRY, 2000, s/n). Um mundo à parte do automobilista que se completa nas zonas residenciais isoladas e em centros comerciais selecionados corresponde à constituição de quadros éticos diversos e mesmo jurídicos próprios que vão se tornando indiferentes ao restante da sociedade (Lévy, 1999, p. 394-398).

Os espaços do automóvel, isolados e selecionados são antípodas da urbanidade, do contato, do imprevisto. Essa oposição, várias vezes mencionada, é objeto de um trabalho Richard Sennett (1997)⁴ que parte da dimensão humana do corpo para avaliar os contatos sociais nas cidades. Ele nota claramente a oposição do automobilista à cidade:

[...] a transferência geográfica das pessoas para espaços fragmentados produz efeito [...] devastador, enfraquecendo os sentidos e tornando o corpo ainda mais passivo [...] essa transferência só é viável graças a uma outra experiência física – a experiência da velocidade [...] A tecnologia da locomoção – dos automóveis às grandes rodovias [...] O espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela facilidade com que dirigimos através dele ou nos afastamos dele. A visão que o motorista ao volante descortina à sua frente é a de um lugar escravizado às regras de locomoção e neutralizado por elas [...] sinais padronizados [...] além de ruas vazias de pedestres. Transformado em um simples corredor, o espaço urbano perde qualquer atrativo para o motorista, que só deseja atravessá-lo [...] Em alta velocidade é difícil prestar atenção à paisagem [...] Navegar pela Geografia da sociedade moderna requer muito pouco esforço físico e, por isso, quase nenhuma vinculação com o que está ao redor [...] (SENETT, 1997, p. 17-18).

Essa notável descrição da Geografia do automobilista e de suas relações com o espaço tem uma razão que é libertar o corpo das resistências, que manifesta pelo medo do contato que é algo que segundo R. Sennett pode se ver com nitidez no desenho urbano. Ele ressalta que quando os urbanistas planejam uma via de tráfego (pública, mas nem tanto) freqüentemente direcionam o fluxo de tráfego de forma a isolar uma comunidade residencial de uma área comercial, ou como meio de dirigi-lo através de bairros de moradia, separando zonas pobres e ricas. As comunidades fechadas, com portões que as protegem, são vendidas como ideais de qualidade de vida. O que gera um cotidiano em que a vida se consome em esforços tendentes a negar, minimizar, conter e evitar conflitos. As pessoas fogem dos confrontos. A tecnologia nos permite evitar esse risco (SENETT, 1997, p. 19).

⁴ **Carne e Pedra:** o corpo e a cidade na civilização ocidental.

O espaço da cidade tornado lugar de passagem ou coleção de fragmentos desconexos em função da cultura automobilística tem gravemente ferida sua urbanidade. Desorganiza-se não apenas a urbanidade em si, como a acessibilidade a ela. Desse modo a cidade passa a oferecer muito menos do que poderia com a destruição da rua que não pode ser encarada apenas como meio inconveniente de fluxos, tal como Le Corbusier diagnosticou, em sua insensibilidade em notar sua função pública:

Não é somente um lugar de passagem e circulação. A invasão dos automóveis e a pressão desta indústria, quer dizer do *lobby* do automóvel, faz do automóvel um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda a vida social e urbana. Chegará o dia onde será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e desgastes (LEFEBVRE, 1970, p. 29, *tradução nossa*).

Lewis Mumford entendia que a idéia que o automóvel privado podia substituir o transporte de massa não poderia ser colocada em prática a não ser por aqueles que desejam ver desaparecer a cidade, e com ela a civilização complexa, as múltiplas facetas que a cidade torna possível: “[...] a primeira lição que nós temos que aprender é que a cidade existe, não para ser a passagem constante de automóveis, mas para servir aos cuidados e a cultura do homem” (MUMFORD *apud* DUPUY, 1995, p. 8).

Tendo em vista a relação conflituosa automóvel → urbanidade reforça-se a constatação inicial que o uso generalizado do automóvel nega a cidade, porquanto também cria um outro espaço urbano que é a base dessa nova sociabilidade. Não se trata do espaço anterior com impactos e sim, outro espaço, com outras substâncias (“substância societal mitigada”) encarnadas em outros, ou mesmo nos antigos, objetos geográficos. Esse uso nega o melhor do urbano que é a cidade. Na verdade ajuda definir outro tipo de urbano, um “urbano mais desvitalizado”. Em resumo nega a cidade porque: 1. obriga a desconcentração, sob pena de promover congestionamentos, e produz a homogeneização, matando as ruas, agredindo as práticas pedestres; 2. gera uma sociabilidade cujo cerne é antagônico às características que a malha de relações sociais em cidades de plena urbanidade potencializam. Elimina o contato sensorial imprevisto e múltiplo, que a cidade propicia.

Esse processo está encoberto por uma naturalização que quando flagrada obriga a uma série de pretextos associados a visões de tranquilidade, de segurança etc. Jane Jacobs não perdeu a oportunidade de um comentário corrosivo sobre a relação segurança e automóvel. Quando se justifica o automóvel pela atual insegurança reinante (discurso fortíssimo em São Paulo) ressalte-se que essa justificativa encontrava-se presente nos EUA em 1960. A fuga da cidade para a reclusão dos automóveis, segundo J. Jacobs era um recurso utilizado nas grandes reservas de animais selvagens na África, que é igualmente praticado em Los Angeles: “Os visitantes dessa cidade não se cansam de contar, surpresos, que a polícia de Beverly Hills os parou, pediu que justificassem por que estavam a pé e os advertiu do perigo” (JACOBS, 2000, p. 48).

Se o automóvel pressiona a urbanidade obviamente não se está atribuindo à sua expansão a exclusividade do causador do declínio dessa. Historicamente as cidades, ao mesmo tempo em que reuniram diversidade, sofreram processos internos de diferenciação social. Embora os efeitos da urbanidade possam ser extraordinariamente produtivos e criativos para o ser humano as cidades ainda não puderam impedir essas diferenciações que são contraditórias à própria existência da cidade. Os fenômenos relativos à suburbanização americana – e que se manifesta também em outros países – tem um espírito subjacente de tipo discriminatório que diferencia ricos e pobres, operários e engenheiros, brancos e negros. Mas talvez a diferenciação social na cidade não encontre mais no habitar a sua principal expressão. Num momento em que a formidável disseminação do automóvel passa a impressão a seus possuidores de abertura à totalidade do espaço urbano e de outros espaços e quando a acessibilidade aparece para o automobilista como ilimitada, o acesso ao automóvel realiza o modo desejado e o traço mais marcante de inserção no mundo urbano. Obviamente essa inserção é possível apenas para segmentos restritos e aí está mais uma diferenciação social que se estabelece, agora também no circular. Entretanto, devemos reconhecer o que há de ilusão nessa sensação, pois, como já notado anteriormente, a cidade se apresenta de forma opaca para os automobilistas, que assim, perdem-na substancialmente.

Uma outra relativização necessária deve considerar que mesmo se defendendo mal do automóvel a cidade e a urbanidade ainda resistem, com desigualdades certamente, mas resistem. A essência fundante das cidades ainda se

mantém acesa em qualquer parte. Além disso, os centros que foram mais efetivamente enfraquecidos pela suburbanização automobilística não foram aqueles, em geral, que possuíam grande urbanidade. Nas cidades americanas, a exceção de algumas grandes cidades da costa leste, a urbanidade jamais foi tão marcante quanto na Europa, por isso a resistência menor. Ou dito de outra maneira: não existia tanto “capital espacial” a preservar. O modelo Amsterdã de cidade demonstra uma maior resistência à automobilização se se leva em consideração a concentração de população e de atividades, que permanece muito elevada no perímetro construído e contínuo (CATTAN *apud* DUPUY, 1995, p. 10).

Por outro lado, o notável volume de “efeitos colaterais” gerados pelo automóvel, abre um flanco no mito do automóvel, o que pode aumentar a capacidade de setores das sociedades urbanas de defenderem suas cidades contra a “epidemia” automobilística, contra a erosão automobilística. Isso explica ações cada vez mais comuns de restrições à automobilização.

2. O automóvel e a mobilidade

O automóvel está por toda parte. Sua disseminação em algumas regiões metropolitanas do planeta, embora desigual, é avassaladora. Obviamente, essa proliferação não pode mais ser compreendida como se esse fenômeno fosse algo paralelo à questões sociais mais centrais. Longe de ser uma externalidade, o automóvel estrutura as cidades. Certamente em diferentes medidas quantitativas e qualitativas e não como força única, mas sem dúvida sua importância vai até ao operar uma vasta constelação simbólica de múltiplos desdobramentos para a vida urbana. O automóvel não serve simplesmente para deslocar as pessoas. É, sobretudo um meio de moldar o espaço, de redistribuir os locais de moradia e trabalho e as localidades das demais atividades que se desenvolvem nas cidades. Para as famílias, há a possibilidade do automóvel tornar viável, residências mais baratas, menos estrangidas pelo local de emprego e pela carência de outros meios de circulação nas cidades. Um meio de gerir os lugares de referência múltiplos e a diversidade (emprego, escola) dos diferentes membros da família e de racionalizar os percursos. Para as grandes empresas, ele participa, ao lado das redes de transportes de massa, da extensão sem precedentes da área de

recrutamento (ORFEUIL, 1994, p. 45-46). Embora, todo esse potencial venha a ser relativizado com as disfuncionalidades e congestionamentos que inevitavelmente surgem. A constatação do fator automóvel particular com um elemento estruturante das cidades modernas é apenas o início da conversa. Além dos traços gerais há um mundo particular para cada cidade, não só quanto à forma, mas particularmente quanto às consequências.

Até aqui o automóvel foi visado segundo suas relações e interferências na urbanidade de um modo geral. Mas, concretamente, quais seus efeitos sobre a mobilidade das populações urbanas em especial para os cidadãos? A mobilidade é um valor social. Só dispondo de suas virtualidades o cidadão pode apreender e usar a cidade no que ela possui de interessante para sua vida. Ao contrário, situações de imobilidade rebaixam a urbanidade e provocam a inutilização dos recursos metropolitanos. A imobilidade, aliás, bem poderia ser incluída como critério de pobreza, como defendeu Milton Santos. Logo, a mobilidade entra na composição do capital social dos indivíduos numa cidade moderna (LÉVY, 1999, p. 212). Todavia, esse fato elementar da necessidade múltipla de mobilidade para como meio de inserção abrangente numa grande cidade foi sistematicamente reduzido à mobilidade residência ↔ trabalho, o que há de se convir, corresponde a uma visão superada de cidade, pois pressupõe uma vida comunitária e totalizante nos bairros, nas vizinhanças. Por isso, prevê como único deslocamento constante e de maior amplitude o fluxo residência ↔ trabalho, visto que os bairros não podem oferecer os empregos necessários. Há de fato uma necessidade de uma oferta de mobilidade que ultrapasse esse fluxo? Uma primeira ocorrência que subverte essa ordem refere-se ao zoneamento e a constituição de bairros especializados. Moradores dos subúrbios deslocam-se para tudo visto a natureza monótona dessas áreas residenciais. Para eles, fora as relações de vizinhança nada ocorre na contigüidade e na proximidade euclidiana. A necessidade de complementaridade de cada bairro especializado com outros núcleos que não são contíguos exige deslocamentos em várias direções e por motivos diversos, inclusive os mais triviais. Além desse caso extremo de cidade zoneada, mesmo nos contextos de bairros mais diversos não se pode esperar que a mobilidade restrinja-se à direção trabalho ↔ residência, isso porque nem a cidade pode distribuir de maneira eqüitativa todos os seus recursos e nem todas as atividades e valores urbanos são generalizáveis no espaço.

Ter acesso aos recursos sociais, culturais, econômicas e individuais de uma grande cidade é um dos indicadores importantes da urbanidade. Um parâmetro importante para discutir essa acessibilidade é o de oferta de mobilidade. O modo como o automóvel se insere nessa oferta e o quão a perturba é algo a ser respondido a partir de uma reflexão geral sobre a idéia da mobilidade como valor social. Vamos tomar como parâmetro uma metodologia de avaliação da mobilidade urbana que procura apreender a mobilidade nesse sentido e que considere as mudanças que as grandes cidades estão sofrendo.⁵ Nela os critérios de avaliação utilizados se organizam em função de lógicas distintas das convencionais, empregadas por engenheiros e técnicos de transporte. A idéia é a de obter maior abrangência de análise tendo em conta a amplitude das práticas urbanas (LÉVY, 1999, p. 212).

Para a avaliação da mobilidade o privilégio dado a hora de pico como resumo ideal da oferta de transporte, na medida em que concentra o fluxo do par residência ↔ trabalho, deve ser abolido. Um outro pressuposto novo a ser considerado deve-se ao fato de que os deslocamentos domicílio-trabalho são decrescentes no conjunto dos deslocamentos efetuados, logo os motivos para os deslocamentos a serem pesquisados serão necessariamente mais amplos. Deve-se também considerar o número médio de serviços 24 horas sobre 365 dias. A qualidade da oferta de mobilidade fora das horas de trabalho, à noite, por exemplo, é algo a ser valorizado como critério para qualificar a mobilidade urbana. Tradicionalmente, a ênfase das pesquisas sobre mobilidade dirige-se à medição do tempo de deslocamento de grandes massas obedecendo outro par clássico: a direção centro ↔ periferia. Mas, nas cidades reais esse fluxo também é declinante e atualmente diz respeito apenas a parte dos deslocamentos. Não se pode partir desse critério convencional, porque isso seria uma espécie de pré-julgamento da forma urbana. Mesmo porque, é preciso considerar que as cidades devem permitir que cada cidadão fabrique sua cidade, e a oferta de mobilidade constitui uma ferramenta decisiva dessa margem de liberdade, o que, aliás, também contribui para a elevação da urbanidade. Por tudo isso, a análise de oferta de mobilidade deve se afastar de uma visão tecnicista de intermodalidade, que pressupõe as vantagens da diversidade de meios e o intercâmbio natural entre eles. A acessibilidade pode

⁵ Esses parâmetros foram desenvolvidos pela Equipe VillEurope, da Universidade de Reims, coordenada por Jacques Lévy.

certamente se acomodar às trocas de modos, mas isso possui um limite nítido e brutal que os técnicos desconsideram, e essa é uma constatação de grande importância, que já notamos anteriormente: o uso do automóvel e as práticas pedestres não produzem o mesmo tipo de relação com a cidade. Isso significa que não oferecem o mesmo serviço de mobilidade e, muito logicamente, não são tidos como intercambiáveis pelos usuários. Na verdade há na cidade dois sistemas concorrentes e antagônicos.

Tomando as idéias de mobilidade, conforme a reflexão anterior, vamos acrescentar comentários sobre algumas situações concretas para podermos visualizar o alcance que elas podem ter.

● A eficiência da forma pedestre e da densificação: duas vezes mais populosa que Los Angeles e perto de três vezes mais que Paris, Tóquio garante uma mobilidade a mais de 80% da população residente da aglomeração (24 milhões de pessoas) em menos de uma hora para uma vasta zona central que agrupa a maioria da população, na maior parte do tempo. Isso é possível por causa da associação entre fortes densidades e primazia dos transportes públicos, logo das práticas pedestres (LÉVY, 1999, p. 216). No Japão,

[...] você quer comprar um automóvel? Não há problema, estamos produzindo treze milhões por ano [...] Mas há uma pequena formalidade a cumprir: você dispõe de um local para estacionamento privado em sua residência? Não? Nós lamentamos, mas não podemos vender o automóvel. Nas zonas residenciais de Tóquio, um espaço de estacionamento pode custar 50.000 francos ao ano (ORFEUIL, 1994, p. 54).

Em relação aos franceses, os japoneses possuem menos automóveis, apesar da riqueza e da potência da indústria automobilística daquele país (ORFEUIL, 1994, p. 55).

● A relação transporte público e automóveis: o exemplo parisiense, estudado de maneira sistemática ilustra mais alguns aspectos de grande interesse: é a qualidade dos transportes públicos que evita o colapso dos espaços automóvel e lhes permite uma boa eficácia, sobretudo, sabe-se, nos deslocamentos tangenciais. No entanto, essa aparência menos hierarquizada do fluxo automobilístico, pelo fato de fazer uso da rede viária como um todo (diferentemente dos transportes coletivos que têm linhas exclusivas), esconde que as métricas-automóvel fabricam, em razão da diversidade de suas velocidades, um espaço feito de situações muito diferenciadas,

segundo o que se encontra perto ou longe de um acesso à rodovias (vias) expressas (LÉVY, 1999, p. 216). Por outro lado, a disseminação automobilística inviabiliza o transporte coletivo e o ato de andar a pé, algo que o senso comum reinante insiste inverter, como se fosse o óbvio ululante.

● As estratégias a partir do uso do automóvel e das práticas pedestres: O modelo padrão dessa estratégia se resume, conforme Jacques Lévy (1999, p. 223) na seguinte relação: métricas-automóvel ↔ *habitat* individual ↔ subúrbio (periurbano) ↔ propriedade privada, expressão da estratégia de patrimonialização e de um afastamento substancial do resto da sociedade. Esses são fatos que podem facilmente entrar numa lógica de comunitarismo. Ao contrário, o complexo métricas-pedestres ↔ *habitat* coletivo ↔ centro ↔ aluguel corresponde a uma outra estratégia, que é a de formar um capital social, absorvendo recursos dados pelas redes relacionais abertas supondo um indivíduo descomunitarizado.

● Formas de apreensão da cidade: a forma de apreensão genuinamente urbana é aquela que pode ser apreendida por uma metáfora que é a de rizoma⁶, utilizada por Jacques Lévy na sua própria caracterização do espaço enquanto dimensão do social:

[...] rizoma é uma rede não hierarquizada e aberta capaz de incluir um número indeterminado de nós e se estender em todas as direções [...] mesmo que eles possam fazer seu deslocamento de automóvel ou moto, esses indivíduos preferem os transportes em comum e compartilhado, que é uma referência muito estruturante da descoberta da cidade a pé, das baladas, dos percursos urbanos gratuitos, efetuados sem outro fim que o de consumir a cidade por ela mesma. Essa marginalidade criativa é provavelmente típica de uma relação com o espaço na qual o par indivíduo/sociedade alcança um equilíbrio: o indivíduo se percebe como um ator, inclusive simbólico, de seu meio ambiente e a cidade oferece-se aqui como uma preciosidade gratuita. Ela faz do simples movimento um ato maior [...] (LÉVY, 1999, p. 221).

À forma rizoma de apreensão do urbano contrapõem-se o *habitus* daqueles para os quais a forma rizoma é totalmente estranha e que se auto-qualificam como “sedentários caseiros” e para quem o retorno à sua residência é sempre um tipo de retorno ao seu reino. E no caso o reino do lar é um território contínuo, limitado e solidamente apropriado (LÉVY, 1999, p. 221). Posturas assim distintas de apreensão

⁶ Essa metáfora foi empregada por Gilles Deleuze e Félix Guatari para dar conta de fenômenos que têm expansão à distância, anárquica, imprevisível, não hierarquizada, escondida, em *Mille plateaux, capitalisme et schizophrénie*.

da cidade são protagonizadas por atores que esperam da cidade ofertas radicalmente diferentes. Por exemplo, no que se refere às expectativas e reivindicações por espaços públicos. É claro que entre esses dois extremos pode-se encontrar diversas combinações e situações transicionais.

● A relação entre forma urbana, funções urbanas e as funções da circulação: Nas grandes cidades dos países pobres e em desenvolvimento é sempre difícil compatibilizar as funções de circulação e as funções sociais dos territórios. Isso porque há nessas, situações de uso intenso das ruas por uma economia informal, envolvido numa sociabilidade densa. A automobilização é sempre uma ameaça a esses usos. Mas o caso peculiar dessas cidades não quer dizer que a incompatibilidade só nelas se manifesta. Essa relação é muito debatida na Europa, onde os centros históricos permanecem os lugares de sociabilidade, de referência e de integração. Sob essa forma, a questão é praticamente inexistente nos Estados Unidos, com a quase desapareção (à exceção de algumas cidades da costa leste) dos lugares urbanos densos. Ela reaparece, em compensação, sob a forma de crise circulatória nas redes rodoviárias suburbanas e sob a forma de crise de relacionamento social para parcelas que não têm permissão de dirigir, como os jovens, e não apenas por razões etárias, mas também de delinquência e para as pessoas muito idosas que vivem longe de tudo no subúrbio⁷: “[...] como não se tornar Los Angeles, permanece uma das questões mais fortes do urbanismo das grandes metrópoles, aqui e agora” (ORFEUIL, 1994, p. 23). Eis uma questão central. Não faz sentido discutir a mobilidade nela mesmo, associada aos fluxos convencionais (centro ↔ periferia e residência ↔ trabalho) como costuma ocorrer. Contrapondo-se a isso Jacques Lévy investe contra o que ele chama de pensamento de “engenheiro”, que herdaram uma forma de raciocínio fecundado na cultura das fábricas, e não tem senso desenvolvido a respeito de serviços e espaço público. Sua ação é de crença inabalável nas soluções técnicas e se recusam a levar em conta a dimensão política das escolhas efetuadas. A inverossímil inconsciência dos efeitos destrutivos do território das cidades provocada pela difusão total do automóvel e pelo conjunto de ações realizadas pelos corpos técnicos para dissolver os engarrafamentos é um dos dramas maiores das cidades (LÉVY, 1999,

⁷ Uma série americana de televisão (*Anos Incríveis*) retrata um conjunto de personagens numa área de subúrbios (onde predominam veteranos de guerra) dos anos 1960 a 1970. Num episódio discutem as dificuldades do avô (que mora longe, em outro subúrbio) de manter as relações com amigos e familiares porque com o avançar da idade não consegue mais dirigir (e esconde esse fato, como uma vergonha).

p. 201). Essa inconsciência, esse desprendimento da realidade, emoldurada pela esfera técnica, que tanto poder possui de nos iludir, termina por legitimar e naturalizar o uso do automóvel. E os próprios “engenheiros de trânsito” sob o encanto natural do feitiço tecnológico (uma visão fáustica) são os primeiros a elaborar sobre um futuro ciberespaço que acoplado à cidade resolveria os problemas de circulação, com suas alternativas virtuais de teletrabalho e outras relações que se dariam no meio eletrônico, diminuindo assim os congestionamentos. Como se as interações sociais pudessem ser substituídas por motivos técnicos. Acreditar que o ciberespaço será a solução é mais uma forma de legitimar e naturalizar o uso do automóvel. Afinal não é o Japão, o reino da microeletrônica e o principado da indústria automobilística, que em Tóquio dá o exemplo de grande interação na cidade? E com uma solução bem mais simples: combinando, de modo inteligente, práticas-pedestres e urbanidade. Por isso, mais que soluções sob o domínio da técnica, são políticas urbanas que respeitam a cidade como espaço de interação que podem ser mais eficazes: “[...] no seu conjunto, o impacto previsível de todas as soluções de engenharia de tráfego correm o risco de ser bastante limitadas. Restam então as políticas urbanas e as políticas fiscais e parafiscais” (ORFEUIL, 1994, p. 79). Mas o predomínio da abordagem técnica da cidade resiste e sua superação exige mudanças, que interessam à Geografia enquanto disciplina que pode demonstrar a importância da espacialidade no concerto da vida das sociedades.

● O locus da circulação automobilística: Nos países desenvolvidos nota-se pela sucessão da cartografia o crescimento espetacular das redes rodoviárias, ou ainda a difusão das férias e estadias curtas no litoral, nas montanhas, no campo. Isso pode nos levar a pensar que o automóvel é, sobretudo utilizado em viagens e que o carro principal do lar seja comprado em função do tamanho de seu bagageiro. Mas, antes disso, o automóvel é primeiramente um objeto do cotidiano. Um objeto para uso na cidade. Na França, por exemplo, menos de 20% da circulação total é devida aos deslocamentos de mais de 100 quilômetros (ORFEUIL, 1994, p. 36). Quer dizer o automóvel serve, sobretudo para ir trabalhar, fazer cursos, acompanhar as crianças ou fazer o exercício físico necessário em função do abandono da marcha pedestre, algo bastante nítido, para os segmentos de classe média em São Paulo. O que resulta numa questão angustiante: como as populações urbanas puderam

anteriormente viver sem isso: o automóvel como elemento fundamental do cotidiano na cidade e no urbano, justamente para o lugar onde as pessoas estão mais próximas. Mas será que, ao menos no interior da metrópole, a dominância do uso do automóvel estaria nas distâncias maiores? Ao observar o modelo clássico de organização interna das cidades associado aos meios de transporte se verificará que, quando as camadas abastadas puderam tirar partido do desenvolvimento dos transportes públicos (inicialmente) e do acesso ao automóvel (posteriormente) elas trataram de fugir dos espaços das classes trabalhadoras, ou obrigaram essas a se dispersar, caso de São Paulo. Com o progresso do transporte público (e notadamente do metrô), o modelo de dissociação entre habitação e emprego se difundirá entre as outras camadas sociais, concentrará os empregos e atividades nas partes mais centrais e os espaços mais residenciais na sua periferia. No fim dos anos 1950, todavia, nas cidades européias, os espaços de proximidade permanecem os espaços de referência: as distâncias médias em relação ao trabalho são da ordem de quatro quilômetros, a marcha pedestre e a bicicleta asseguram dois terços de deslocamentos, o transporte público um quarto e o automóvel apenas um deslocamento entre dez. A virada virá nos anos 1960: a rápida disseminação do automóvel familiarizará essas cidades com os congestionamentos nas zonas centrais. Ao mesmo tempo em que o transporte público viverá um declínio. A necessidade de espaço crescente para escritórios, para as casas unifamiliares e a aversão à nova viscosidade do centro, combinada à crise na circulação, implicará no crescimento extensivo das aglomerações, numa desdensificação que aparecerá como inevitável. Um primeiro movimento se notará na conquista de espaços rurais sempre mais distantes dos centros para a habitação com jardim, depois a desconcentração do emprego, num ritmo mais lento, todavia (ORFEUIL, 1994, p. 36). Nessa evolução se visualiza vários elementos da mecânica de produção do espaço metropolitano, descrito por François Ascher. Em resumo: tendo a cidade como *locus*, com uso para pequenas distâncias o automóvel acaba sendo um operador poderoso de desdensificação e termina por se justificar para percorrer distâncias maiores na metrópole, agora expandida. Esse fato serve inclusive como um argumento a mais sobre o papel operador dos objetos nas interações sociais. O lugar comum, que faz sentido, sobre o quanto o automóvel viabilizou a dispersão urbana, deve conter a compreensão que ele ajudou a produzir as motivações.

● A expansão do *locus* e do uso do automóvel: a expansão periférica do urbano associada a automobilização, produz novas motivações para o uso do automóvel, talvez, além do previsto inicialmente: o automóvel deixa de ser um bem familiar e se transforma num bem individual, na medida em que os vários membros da família vão desenvolver demandas distintas por mobilidade. Nas cidades européias e até nas cidades americanas, o quadro de taxa de motorização (número de automóveis por família) desenha uma figura inversa daquele das densidades: 1. as taxas de motorização são mais reduzidas nas zonas densas e nos centros, e 2. e são muito elevadas nas zonas de baixa densidade. Na França, as distâncias percorridas por automóvel são reveladoras de vários aspectos sociais de seus usuários. Por exemplo: a renda das famílias varia em sentido inverso às distâncias percorridas. Quanto maior a distância menor a renda:

RELAÇÃO RENDA, HABITAT E DISTÂNCIA PERCORRIDA POR AUTOMÓVEL		
Renda (*)	Densidade demográfica (**)	Distância anual percorrida
125.000	(-)1.000 km ²	16.400 Km
143.000	1.000 a 5.000 Km ²	12.000 Km
165.000	(+) 5.000 Km ² (***)	7.700 Km

Fonte: (ORFEUIL, 1994, p. 38-39)

(*) Francos; (**) Hâbitat das famílias; (***) Île-de-France.

Essa relação renda, local de moradia e distância percorrida segue uma lógica facilmente apreensível, mas vale lembrar algo que pode confundir: apesar de percorrer maiores distâncias isso não implica que façam um número maior de viagens de automóvel. A opção de morar no periurbano diz respeito aos custos de moradia decrescentes, acessíveis por meio do automóvel. E isso é realizado por quem tem renda mais baixa. O custo adicional da mobilidade é largamente compensado pelo preço inferior da moradia. A qualidade do sistema de circulação e as velocidades que podem ser praticadas permitem manter tempos de deslocamentos aceitáveis. Esse quadro é explorado por agentes imobiliários que constroem novos imóveis de escritórios, cada vez menos dependentes das localidades servidas por transportes públicos, também no periurbano. Esses, obviamente, não podem mais ser concebidos sem amplos sub-solos reservados para estacionamento (ORFEUIL, 1994, p. 39-40). No entanto, essa lógica não pode ser assimilada como a mesma dos subúrbios norte-americanos, com edges-cities mais desenvolvidas, e com um número mais elevado de famílias de renda elevada

nos subúrbios. Aliás, é nas regiões centrais que se concentram as famílias de renda menor.

Tendo em vista a expansão do *locus* e do uso do automóvel nas cidades européias (e nas francesas especialmente) é possível sintetizar o perfil básico dos deslocamentos (ORFEUIL, 1994, p. 40-45). Essa visão foi de valia para a caracterização desse mesmo perfil em São Paulo.

Tendo como referência os anos 1990 (meados), pode-se dizer que quanto à mobilidade de pessoas (número de deslocamentos por pessoa e por dia) não há alterações em relação aos anos 1980. Em compensação, o uso dos “meios de deslocamento para a proximidade euclidiana” (pedestres e bicicleta) decresce fortemente, enquanto a mobilidade com automóvel cresce na mesma proporção, em particular, e principalmente, com um condutor sozinho a bordo. A mobilidade em direção ao centro cresce apenas ligeiramente, enquanto que a circulação de tipo tangencial, assim como aquela entre os gradientes urbanos mais afastados (“meio rural”) e os gradientes centrais, aumenta muito. O automóvel permite não somente a conquista de novos espaços, mas também um desenvolvimento menos polarizado a partir dos centros. A proporção de deslocamentos ligada ao trabalho se reduz pouco a pouco sob o impacto do desenvolvimento da mobilidade de lazer. Resultando de todas essas evoluções, as distâncias percorridas por dia e por pessoa não cessam de crescer: elas foram multiplicadas por dois em vinte anos, e estima-se que em mais seis anos ela será novamente dobrada (o que significa mais 30 quilômetros ao dia por pessoa). Um ponto a se destacar é que esse crescimento considerável de distâncias se efetuou com base num cálculo-tempo, praticamente inalterado, no total do deslocamento (aumentou-se a velocidade): no interior, consagrou-se sempre um pouco menos de uma hora aos deslocamentos; a média é um pouco mais de uma hora na aglomeração parisiense, por exemplo. Noutros termos, malgrado o desenvolvimento de congestionamentos, os deslocamentos foram mais rápidos, graças às políticas ativas de desenvolvimento das infra-estruturas. Mas, não se pode deixar de pensar que no futuro os congestionamentos venham a jogar um papel auto-regulador poderoso sobre o sistema. Dois constrangimentos funcionam nesse caso: 1. até onde poderá ser flexibilizado o tempo dos deslocamentos e; 2. até quanto do orçamento familiar poderá ser mobilizado para cobrir os custos desses deslocamentos.

Levando em conta o recenseamento feito na França sobre a circulação nas grandes aglomerações (1975-1990), Jean-Pierre Orfeuil nos mostra a confirmação do avanço do automóvel mesmo nas cidades européias, como marca do processo de dispersão urbana, por um lado, mas também como alterações de comportamentos nos próprios núcleos densos, referências fortes de urbanidade. A seguir apresentamos um quadro que mostra as tendências da mobilidade nas cidades francesas, que funcionam como uma ilustração significativa da força da automobilização, mesmo em ambientes mais resistentes.

TRAÇOS CARACTERÍSTICOS DA MOBILIDADE NAS GRANDES AGLOMERAÇÕES (1975-1990)	
(Deslocamentos)	
<i>Tipo</i>	<i>Situação atual</i>
Total	Igual
Forma pedestre	Declinante
Forma bicicleta	Declinante
Transporte coletivo	Relativamente crescente
Carona (automóvel com mais passageiros)	Declinante
Automóvel individual	Crescente
(Grandezas físicas)	
Distância percorrida (quilômetros)	Crescente
Em tempo	Igual
Velocidade	Crescente
Tempo do transporte coletivo/tempo de transporte individual	Igual
(Tipos de deslocamento)	
Centro-periferia	Igual
Intra-periferia	Crescente
(Motivos do deslocamento)	
Trabalho	Igual
Ir comer em casa	Declinante
Lazer	Crescente
Fonte: (ORFEUIL, 1994, p. 42-44)	

3. Como qualificar a disseminação automobilística

Ainda no contexto das relações automóvel↔ urbanidade a identificação das inflexões que a disseminação automobilística põe mais uma questão. Será democrática essa disseminação? Ou melhor: será a democracia um instrumento mediador adequado da relação automóvel urbanidade? Pode a democracia migrar do campo da política para ser aplicada no plano do cotidiano das cidades? Antes de ingressar diretamente nas questões propostas é produtivo colocar de modo sintético uma questão precedente. A democracia é apenas um mecanismo com alguma eficácia para dirimir conflitos, ou a democracia é um valor social que deve ser cultivado como forma de sociabilidade humana emancipadora? Não são posições excludentes. Um desdobramento dessa questão refere-se à abrangência da democracia. Estaria ela confinada às questões relacionadas à atribuição do poder político ou, deveria esse modelo de relações irrigar o conjunto das relações humanas, inclusive o plano do cotidiano? Discutir as relações expansão automobilística ↔ e democracia seria algo que está à margem dos macro problemas da vida moderna, situada num nicho menor sem *status* político? Muitos autores, em especial Henri Lefebvre, demonstraram que se pode analisar as estruturas do cotidiano dando-lhe uma dimensão de macro-sociologia, um status heurístico digno de perfilar junto a análise das macro-estruturas (MARTINS, 1996, p. 127).

Voltando a questão do automóvel começando por confrontar sua expansão com a idéia de legitimidade. Considerando que, em geral (e se tomarmos o caso brasileiro, na cidade de São Paulo, inclusive, isso é mais verdade ainda) apenas uma parte menor da sociedade urbana é motorizada, deveriam seus interesses ligados ao acomodamento do automóvel na cidade receber *status* de interesse público. O interesse de tê-lo (e exercer todas as fantasias) e disseminá-lo (o congestionamento é isso) na esfera pública é ou não é legítimo? Há na sociedade interesses que se apresentam injustamente como interesses generalizáveis? (OFFE, 1989, p. 223-268).

A idéia de legitimidade é aproveitável, mas coloca limites. Na vida cotidiana o fato de uma ação ser legítima ou não, é uma construção de difícil avaliação e mensuração e não passa por nenhum crivo público consensual institucionalizado. A

legitimidade consistente é aquela que se refere às questões do poder político do Estado. Esse é seu significado específico. Trata-se de uma obediência consensual, transformada em adesão.⁸ Por isso o proveito da idéia de legitimidade nas relações cotidianas é parcial, o que pode ser colocado no seguinte enunciado. Em algumas cidades o Estado tem atuado historicamente com maior eficácia na organização do transporte individual, e é um dos agentes, portanto, da disseminação do uso do automóvel. O que legitimaria essa ação, cujas conseqüências são de monta, incluindo a reestruturação das cidades?

Uma resposta inicial: considerando as situações nas quais o Estado favorece o automóvel particular e considerando que em geral não há traços contestando a legitimidade da ação estatal, seria o caso de se estimular o uso da idéia da democracia como um valor (que deve penetrar nos interstícios dos fenômenos sub-institucionais da vida cotidiana) como meio de questionar a legitimidade da disseminação automobilística. As idéias fortes contrapostas nesse caso seriam espaços públicos e espaços privados; direitos e privilégios; mercado e planejamento; ideologia; cidadão e consumidor etc. O próximo passo é argumentar como a “erosão automobilística” compromete a democracia nas relações urbanas (o *demos* é impotente) e qual o papel que a democracia teria como elemento enriquecedor da vida urbana. Não custa lembrar: os prejuízos ocasionados pela expansão maciça do automóvel não são apenas aqueles contra a circulação dos que não tem automóvel. Isso é somente um aspecto da pressão automobilística que rebaixa a urbanidade.

Quando há uma política estatal que privilegia o avanço automobilístico há uma cisão do *demos*, ou, o que dá na mesma, se reconhece como o *demos* que legitima a política apenas a “parte boa” da sociedade, ou a “sociedade propriamente dita”, tal como designa Renato Janine Ribeiro, ao notar a curiosa distinção criada para os termos sociedade e social no Brasil. *Sociedade* refere-se a uma parte privilegiada do conjunto societário, enquanto *social* contempla o restante da população que resume os problemas do país. Adaptando essa idéia para a discussão em pauta, a sociedade tem automóvel, e o estado naturalmente atua para acomodá-lo no espaço urbano. Já para os despossuídos resta o transporte coletivo e esse é um problema social, do social. É uma bondade que o estado realiza (JANINE RIBEIRO, 2000, p. 19-25). As cidades dos países pobres contêm inúmeros

⁸ N. BOBBIO, N. MATTEUCCI e G. PASQUINO, **Dicionário de Política** (v. legitimidade), pp. 675-679.

exemplos de cisões entre “sociedade e social” em sua paisagem humana. E certamente o crescimento do uso do automóvel é um cinzel que está produzindo e aumentando a segregação espacial. Com uma urbanidade comprometida por afastamentos, a democracia no plano macro se enfraquece e a democracia no cotidiano não se constrói.

Mas será justo colocar a pecha de privilégio para aqueles que se beneficiam com o *boom* automobilístico? Não se estaria violentando um interesse legítimo e a liberdade individual de quem pode e quer ter automóvel? Não seria a opção pelo transporte individual um direito. Uma primeira resposta é uma outra pergunta. Não terá sido esse direito construído como privilégio? Essas indagações obrigam o retorno à discussão sobre o individualismo moderno. Mas agora a partir de uma outra correlação: a distinção entre a concepção de liberdade dos antigos e a concepção moderna de liberdade. Trata-se de uma distinção feita por Benjamin Constant: “[...] a liberdade antiga era toda do coletivo, e nada do indivíduo, que facilmente podia ser oprimido”. (JANINE RIBEIRO, 1991, p47).⁹ Essa era a base para a construção de cidadania. A liberdade moderna vincula-se ao indivíduo com toda a complexidade tratada anteriormente. Tendo como referência a versão do indivíduo que se submete apenas a si, atitudes como a busca do afastamento geográfico, a vida em subúrbios (em casas unifamiliares e em condomínios fechados), a fuga das aglomerações, a conquista do isolamento etc. guardam uma certa coerência. Mas essa figura do individualismo não esgota a questão da emancipação do indivíduo do jugo das tradições. Não está claro que o individualismo moderno pode ser absorvido inteiramente por um consumismo desvairado. Há a emancipação sem que isso signifique um desprendimento do bem comum. Apesar do desenvolvimento contraditório do indivíduo algo pode ser generalizado a respeito da liberdade moderna: o cidadão moderno não tem pela bem comum o mesmo entusiasmo que o antigo. E, nem por isso, a dimensão pública desaparece e se faz desnecessária. Eis aí um grande drama moderno.

Um caminho crítico para tratar o drama, antes de verificar o que se fazer com o público é voltar ao individualismo e às questões de direitos e privilégios. O conceito de cidadão, que contempla a individualidade como grande conquista moderna, não

⁹ Revista Teoria & Debate.

pode ser assimilado ao conceito de consumidor. Refletindo o caso brasileiro Milton Santos nos diz que:

[...] o processo de globalização, iniciado há mais de 20 anos, fez do brasileiro médio um consumidor mais que perfeito [...] na Europa e nos EUA o consumidor é imperfeito. Resiste as artimanhas do consumo e, quando deve ceder, defende-se contra abusos de preços e na qualidade do produto. Há um cidadão atrás de cada consumidor (SANTOS, 1987, p. 41).

Há resistências distintas ao constrangimento consumista sobre a cidadania. É óbvio que o “consumo irracional” (qual o limite que demarca o consumo racional do irracional; o consumo sustentável do consumismo?) não pode ser imputado apenas ao consumista. Afinal a sociedade moderna veicula com imensos recursos e técnicas o acesso do consumo como finalidade para a vida. As formas são sofisticadas e se refletem na mercantilização crescente das relações humanas. Mas, o “consumista” (o portador do individualismo moderno) não pode ser perdoado inteiramente. Isso seria roubar-lhe a condição de ator social, de sujeito, ao menos em alguma medida, de seu destino.

No caso do automóvel e sua disseminação a situação é *sui generis* algo que já foi assinalado. Ter automóvel significa lançar no espaço da cidade, que seria público, o objeto privado - que exige muito do público para circular. Trata-se de uma liberdade individual que atrita o público fisicamente. Há uma viscosidade que invade o conforto e a intimidade de outros. Mas seria um direito? Talvez seja legítimo enquanto interesse, mas não enquanto interesse que exige uma disseminação de infra-estrutura. O interesse legítimo é o de generalizar uma infra-estrutura para o transporte de todos. O interesse pela circulação e a acessibilidade é que é legítimo. Mas caso fosse um direito, o simples modo de implantação com os favorecimentos que recebe, com os prejuízos significativos para outras parcelas importantes da população, o teria transformado em privilégio. E as sociedades que mal constituíram a cidadania são transversalmente atravessadas por posturas que entendem o projeto vida individual (e de classe) como a busca de privilégios e não direitos compartilhados com o restante da sociedade, o que é uma percepção lapidar de Milton Santos sobre a sociedade brasileira.

Vale a pena checar a opção automóvel com mais uma outra bipolarização de concepções de liberdade. Trata-se da elaboração de Isaiah Berlin (1981, p. 136-145) que se refere a uma liberdade positiva e uma liberdade negativa. A liberdade

positiva diz respeito a uma agenda de atitudes tidas como justas e corretas, enquanto a negativa é a liberdade de viver-se sem intervenções. No caso do modelo automobilístico, Estado e mercado unidos atuam incisivamente para sua implementação, o que pode ser atribuído à idéia de liberdade positiva: intervenções à serviço da liberdade individual, da realização do sonho da máxima mobilidade propiciada pelo automóvel. Porém, pode ser considerada, pelo contrário, como liberdade negativa no sentido do afrouxamento e da disponibilidade pública em permitir a “epidemia” automobilística, e a solução privada (em termos) da questão da mobilidade. Tanto aplicando a idéia de liberdade positiva ou a negativa para interpretar a proliferação do automóvel na cidade, o que resulta é que se trata de uma expansão individual da liberdade que sufoca liberdades coletivas e públicas, dimensões sociais às quais o indivíduo deve-se referenciar, para não se converter na figura do indivíduo monádico suscetível apenas a si. Esse raciocínio sugere que a cidade para defender-se da expansão de privilégios não deve prescindir de disciplina pública e de planejamento. Dito de outro modo: a cidade exige uma liberdade positiva à serviço da esfera pública.

CAPÍTULO 5

A REESTRUTURAÇÃO DE SÃO PAULO: A EXPANSÃO AUTOMOBILÍSTICA E O REBAIXAMENTO DA URBANIDADE

1. O declínio da urbanidade

O uso da concepção de urbanidade como meio da avaliação das consequências da expansão automobilística parece ser de grande produtividade para a análise da cidade de São Paulo. A hipótese de partida é que São Paulo sofreu uma reestruturação recente, que ainda não se encerrou, e o rebaixamento de sua urbanidade é um de seus efeitos. E que esse efeito é função em medida considerável da disseminação automobilística. Um cuidado que tomamos foi o de não tratar esse rebaixamento como deterioração, degradação, caos ou desordem, que são expressões comumente utilizadas para condenar, justamente, a urbanidade. Em realidade, são termos contaminados pelo senso comum e não seriam aplicados a uma cidade como Brasília, por exemplo, cujo modelo Jane Jacobs diagnosticou como uma profunda desordem. Por outro lado, muito do rebaixamento da

urbanidade resulta de uma nova ordem clara que vem se instalando na cidade em consequência de uma reestruturação que possui agentes, atores ou sujeitos nítidos e que estão atingindo seus objetivos racionais, embora se possa identificar essa racionalidade como limitada e instrumental, entre outras coisas.

Como pode ser caracterizado o progresso dessa nova ordem? É algo que se desdobra de uma concepção de “cidade anticidade” que embora, é preciso destacar, corresponda e atenda interesses macro-econômicos e até mesmo, políticos, é também um agenciamento sobre a cidade de vários de seus atores sociais. Essa ação é multifacetada contendo mecanismos inconscientes e está expressa em vários documentos à luz do dia como, por exemplo, nos folhetos de publicidade de residências onde se vende uma sociabilidade de baixa urbanidade e segregadora.

De certo modo é possível identificar-se em São Paulo essa cultura anticidade alimentando não só as intervenções concretas da reestruturação, mas igualmente uma ideologia mais difusa contra a grande cidade, e que por essa condição penetra nos poros da sociedade. É um caldo de cultura similar ao que impulsionou a suburbanização americana e que em São Paulo está produzindo resultados paradoxais, que são uma espécie de “carga implosiva” no gradiente central representada pelo que vamos designar como “subúrbios internos”. A urbanidade é rebaixada como consequência de forças centrífugas da sociedade urbana. E antes que haja arrependimento em usar-se a expressão “ideologia difusa” convém apresentar um exemplo que ilustra claramente a ideologia anticidade em São Paulo, o que é na verdade uma ideologia anti-São Paulo. Recentemente foi publicado um guia turístico cujo “singelo” e “charmoso” título é: *Guia Fuja de São Paulo no fim de semana*¹. O curioso é que ele foi publicado por uma editora de propriedade da *Folha de S. Paulo*, um dos maiores jornais do Brasil e que deve à cidade de São Paulo seu poderio. Por mais que a cidade grande seja abjurada não parece possível encontrar algo semelhante a respeito do Rio de Janeiro, de Buenos Aires, de Nova York, de Paris, de Londres etc. Esse título é depreciativo. E em termos de “auto-depreciação ideológica” São Paulo não deve nada a ninguém. Voltando ao guia, mais especificamente à sua apresentação. Seu sub-título não é menos interessante: *Para fugir de São Paulo*. Assim seus editores se expressam:

¹ Não sabemos a razão, mas é fato que na terceira edição o nome do guia mudou para **Guia fuja no fim de semana**. Isso é indício de que o primeiro título tenha causado um mal-estar.

Este guia nasceu de um interesse bastante pessoal: queríamos descobrir lugares legais que nos permitissem “desestressar”, vivendo novas experiências ou simplesmente relaxando. Reunimos para isso, uma equipe de mais de 20 profissionais que tinham em comum três coisas: 1) o fato de morar em São Paulo e sofrer com os problemas da cidade grande; 2) uma enorme necessidade de fugir disso com mais frequência (não só nas férias) e 3) gostar de viajar. O curioso é que nós somos bem diferentes: tem casal, pai de família, *clubber*, zen-alternativa, trilheiros e aventureiros apaixonados por história, a tribo do turismo rural e *country*, os que querem resgatar tradições brasileiras etc. (GUIA FUJA DE SÃO PAULO, 2000, p. 2)

É comum sempre se evocar a figura do *stress* para se atacar São Paulo e por isso deve se fugir dela sempre que possível, o que significa distanciar-se dos problemas naturais de uma cidade grande. Está aí naturalizado que certos problemas são inevitáveis em cidades grandes. Sendo naturais não podem ser enfrentados, fugir, logo, é a solução. É a vida social barata. Mas só nos fins de semana, pois embora eivada de problemas a cidade grande São Paulo está à disposição de todos para nos dias de semana prover a existência seja de quem for, inclusive dos zen-alternativos. Que as pessoas nutram os gostos que quiserem, afinal a urbanidade é um cenário fértil para a individuação criativa. Porém, em função do quê confrontar esses gostos ao “horror” que São Paulo seria? De tudo isso uma coisa é clara: enquanto *marketing* o título funciona muito bem nesse contexto de depreciação, e colabora para que a esse visão sobre São Paulo se torne viciosa e cumulativa. A naturalização de eventos não naturais, a ênfase em situações selecionadas junto ao senso comum, a expectativa de que todos saibam do que se está falando e o oportunismo representam as diversas faces da ideologia anticidade e alimentam a reestruturação em andamento.

O centro tradicional e a urbanidade

A reestruturação de São Paulo repercutiu sobre o centro tradicional de São Paulo, que teve sua urbanidade rebaixada. Um rápido perfil desse centro indica que ele se estende por uma área de 4,4 Km² e que por lá circulam aproximadamente 2,5 milhões de pessoas por dia comercial (nos finais de semana essa cifra cai muito). Um total de 11% dos empregos do município ainda concentra-se nessa área, o que é um número bastante expressivo, em vista das dimensões e da multiplicidade de negócios na capital de São Paulo. Para se ter uma idéia da importância econômica

do centro, 39% das atividades do setor financeiro estão ali, contra 34% na avenida Paulista, 6% na avenida Luis Carlos Berrini e 5% na rua Verbo Divino. Essas duas últimas referências são bem mais recentes e situam-se na área de reestruturação mais radical da cidade, e estão associadas à Marginal Pinheiros. O centro é atendido por uma grande rede de transportes coletivos. São 250 linhas de ônibus (1/5 do total do município), sete estações de metrô e três ferroviárias. Embora não realçado o centro também reúne um certo patrimônio histórico arquitetônico. Um dos aspectos históricos do centro tradicional da cidade de São Paulo foi a formação em seu entorno de vários bairros de imigrantes estrangeiros, o que repercutia no centro enquanto fator de diversidade. Mas a decadência que o atingirá acabará por desbaratar boa parte desses bairros e esse fator de diversidade declinará.

É comum referir-se à decadência do centro e de fato ele perdeu importância em vários aspectos que rebaixaram sua urbanidade. Entretanto, não parece razoável que esse declínio deva ser atribuído apenas à concorrência de outros centros, o que, deve-se convir, para uma metrópole das dimensões de São Paulo, necessariamente ocorreria. Há ocorrências bem concretas que explicam essa decadência, que na verdade se expressa como rebaixamento de urbanidade: os setores de média e renda elevada da população não mais o freqüentam para atividades comerciais e de lazer, a não ser no caso daqueles que ainda mantêm empregos e negócios ali; o poder público estadual retirou-se parcialmente do centro, tanto o executivo estadual, quanto o legislativo estadual; para uma área de tão pouca extensão reunir 11% dos empregos denota uma grande especialização, sendo numa certa medida um CBD, embora decadente, já que esse CBD é atingido pelo mal da “anacronia espacial”, tal como não ter condições de receber uma “massa automobilística” e está concentrando cada vez mais negócios tradicionais de porte médio (a exceção é o setor financeiro); com o abandono do centro pelas classes de renda elevada o comércio e os serviços vem perdendo a diversidade, que era interessante e estão se transformando em comércio popular monótono; o centro passou a ser freqüentado predominantemente por setores de baixa renda, o que o transforma numa área de problemas sociais, o que, de modo circular, afasta os visitantes tal como o esboroamento da rede de hotéis indica; o número de moradores é muito baixo, e a maioria está concentrada nuns poucos prédios imensos, difíceis de administrar que estão sendo paulatinamente abandonados

pelas classes médias, e sendo ocupados além de sua capacidade por moradores de baixa renda, levando alguns gigantescos edifícios a condições incríveis.

Outros fatores poderiam ser arrolados, mas o que se pretende destacar é que talvez a decadência existente se deva principalmente a especialização excessiva em centro de negócios. Aliás, é o que ainda mantém-se relativamente dinâmico. No mais o centro reduziu-se a um deserto nos horários noturnos, com subtilização de sua infra-estrutura. Quebra-se essa monotonia eventualmente pelas populações pobres, tidas no imaginário da “sociedade” como classes perigosas, a despeito do centro tradicional ser um local de baixa criminalidade. Essas fazem uso de suas instalações para atividades de lazer, ou como locais de encontro, mas tudo com grande precariedade.

Esse declínio da importância da região central, em função do rebaixamento da urbanidade, tem gerado, tal como em outras cidades, discussões e planos de recuperação. Atualmente alguns sinais de inversão na decadência podem estar no horizonte. Após vinte anos sem nenhum investimento em hotelaria, alguma coisa volta a aparecer. A prefeitura da cidade já há alguns anos trouxe de volta sua sede para a região do mercado municipal, e mais recente para o Vale do Anhangabaú. No campo da cultura estão as maiores novidades: na região da Luz houve o aproveitamento de parte da estação ferroviária Júlio Prestes com a construção de uma sala de espetáculos que se transformou na sede da orquestra sinfônica do Estado; ainda nessa região houve também a recuperação da Pinacoteca. Em pleno coração do CBD institui-se um centro cultural do Banco do Brasil nos moldes do existente no Rio de Janeiro. Alguns outros equipamentos culturais como o teatro Municipal e o teatro Cultura Artística se mantiveram atuantes apesar de se encontrar em áreas que são “desertos noturnos” ou então, freqüentadas pelas “classes perigosas”. Entretanto, as repercussões desses novos equipamentos culturais para a recuperação da urbanidade do centro estão neutralizadas pela automobilização e pelo que vamos designar como “gentrificação reticular”.

Uma mostra do que significa essa gentrificação aparece numa reportagem da Revista Veja². A imprensa é farta em repercutir, produzir e expressar o estágio da urbanidade da cidade de São Paulo, logo fonte obrigatória para a compreensão de sua reestruturação. Na dita reportagem se produz uma avaliação sobre a qualidade

² VEJA São Paulo. *Reprovado no teste de qualidade.*

dos espaços públicos de lazer. Os critérios definidos pela revista são: limpeza, manutenção, atendimento, estacionamento, alimentação e banheiros. Apesar de serem espaços públicos a acessibilidade, a mobilidade via práticas pedestres e transportes públicos, não são quesitos de julgamento. Esse item resume-se na existência ou não de bons estacionamentos. Não há mostras no texto de algum incomodo por se dar essa primazia ao automóvel. Espaços públicos de lazer bons são aqueles que acomodam bem os automóveis, pois o segmento social que possui voz e os freqüenta tem no uso do automóvel uma prática incontornável. Mesmo não sendo especificamente no centro vamos ver de que forma o Parque do Ibirapuera é avaliado:

O estorvo mais antigo é o estacionamento. Nos fins de semana para não ficar reféns dos flanelinhas, o jeito é andar um pouco mais e deixar o carro no estacionamento, gratuito da Assembléia Legislativa. “O projeto para a construção da garagem subterrânea, com 5.000 vagas, foi encaminhado para a Câmara”, afirma Adriano Diogo, secretário municipal do Verde e do Meio Ambiente. (VEJA São Paulo, 2003, s/n)

O maior problema do Parque é a dificuldade de acesso por automóvel? Mas e o acesso por outros meios? Ser pedestre é um sacrifício inominável para se ir a um parque público. Caminhar não mais do que 200 metros do estacionamento gratuito da Assembléia Legislativa (aliás, área antes livre para manifestações sociais, agora cercada e transformada em estacionamento), como um pedestre apenas momentâneo é algo que faz cair a avaliação do parque. Mas haverá solução: na cidade, a Secretaria do Meio Ambiente elabora projetos para acondicionar veículos nos subsolos de um parque público. Uma obra pública vultuosa, para o sistema automobilístico. Evidentemente que andar a pé nas cercanias do parque será algo insuportável, a partir dessa institucionalização da automobilização prevista.

Essa mesma lógica do automóvel opera no centro produzindo a gentrificação reticular a que nos referimos. O Teatro Municipal no coração da cidade nos traz um exemplo magnífico:

Estacionamento é o grande inconveniente. Não há estacionamento por perto, o que obriga o espectador a entregar a chave ao manobrista. A saída é um caos. Taxistas formam filas triplas e o motorista que paga 15 reais, chega a esperar por até cinquenta minutos pelo carro (VEJA São Paulo, 2003, s/n).

A reivindicação é que o entorno imediato do teatro seja devassado para abrir espaços para estacionamentos. Como é natural que os freqüentadores do Municipal

tenham automóvel, poderiam usar estacionamentos dos arredores, mas não são próximos para aqueles que, nem momentaneamente, admitem as práticas pedestres. A situação é esdrúxula. Na área de maior acessibilidade por transporte público da cidade, apresentar essa queixa a respeito do teatro seria o mesmo que dizer que o inconveniente do Vaticano é o estacionamento. O justo é que se transfira o teatro para os arredores da cidade ou para os “subúrbios internos” que estão proliferando na cidade.

O centro possui um outro teatro muito freqüentado para grandes espetáculos, mas esse é controlado por uma sociedade privada da melhor elite paulistana. Trata-se do teatro Cultura Artística que costuma abrir suas salas para atrações internacionais em eventos concorridíssimos. O teatro fica numa rua estreita, outrora um centro de boêmia que funcionava em salões nos baixios dos edifícios. Sua construção é de um período em que a automobilização não é um dado natural e nem o seu volume previsível, o que significa que o edifício não possui estacionamento próprio. Em consequência, os recantos boêmios foram quase que inteiramente transformados em estacionamentos. Quando há espetáculos, os percursos a pé que os freqüentadores realizam do teatro até os estacionamentos, ou vice-versa, são protegidos por uma equipe de segurança particular que se posiciona nas calçadas públicas, formando verdadeiros corredores poloneses, pelos quais as classes abastadas podem caminhar incólumes até seus automóveis, numa demonstração do que significa a vida social barata que vitima a urbanidade.

A manifestação de gentrificação reticular mais avançada do centro da cidade é a sala Cidade de São Paulo, de tal modo que a Revista lhe deu nota máxima:

Atendimento: seguranças bem treinados fornecem informações com rapidez e agilidade [...] Estacionamento: As 600 vagas, a maioria coberta, são suficientes para abrigar o público. Há funcionários para orientar o trânsito. O preço [5 reais] não é alto, se comparado ao de outras casas de espetáculo.

Esse espaço do automóvel, paradoxalmente, está instalado no interior de uma estação ferroviária, que foi reformada para a ser ponto de uma rede servida e que serve a automobilização. Todo o público vai de automóvel e tem acesso direto ao interior do edifício pelo estacionamento, sem que nenhum deles tenha contato com as ruas e os arredores, que, aliás, praticamente não sofreram transformação alguma e nem a reportagem, faz qualquer alusão a elas. Quer dizer: os freqüentadores não

vão ao centro realmente. Trata-se de um espaço público deformado por uma privatização evidente. Privatização subsidiada pelo público. Que outra razão haveria para que o estacionamento fosse tão barato num dos pontos mais disputados por freqüentadores requintados. Apesar do edifício hermeticamente fechado e da ausência de contato com as ruas e as classes perigosas, os funcionários são identificados como seguranças, o que já se tornou um hábito da “sociedade boa”, sempre protegida em todos os locais nos quais circula.

Esses poucos sinais de resgate da urbanidade do centro são falsos. Foram absorvidos numa gentrificação reticular. São pontos nos quais a sociedade melhor usufrui simbolicamente a tradição do centro, mas que estão fechados à relação com o entorno, com o território e se articulam com as redes geográficas que cindem o território e ignoram o restante da sociedade.

O fenômeno da gentrificação é comum noutras metrópoles. Mas, esse tipo de configuração geográfica autista que estamos identificando pode ser remetida a uma descrição que o músico Brian Eno faz de certos comportamentos que ele presenciou em Nova York nos anos 1980. No sul de Manhattan, em áreas decadentes do porto, no momento de ascensão dos negócios de tecnologia moderna, o músico detecta algo que expressava um empobrecimento essencial no interior daquela cidade. Ele teve consciência disso quando numa ocasião foi convidado para ir ao apartamento de uma celebridade. Essa morava numa localidade que resultou de um projeto arquitetônico e decorativo de cerca de 2 milhões de dólares, localizado numa área densa da cidade. Seu entorno era o que se denomina por aqui como degradado, tal como os arredores da Sala Cidade de São Paulo. Sua anfitriã dizia-se entusiasmada com sua nova moradia. Eno, então, se deu conta que o “aqui” no qual ela morava terminava na porta de entrada da casa. Do mesmo modo que a maravilhosa sala de espetáculos. Em áreas de urbanidade o “aqui” é bem mais amplo. Do mesmo modo, o “agora” dessa aristocracia central tinha a mesma estreiteza, não ultrapassava uma semana. Ninguém se dispunha a nenhum investimento em qualquer tipo de futuro a não ser o deles mesmos. É como se morassem num “Grande Aqui” e vivessem num “Longo Agora”. O que é um traço marcante do individualismo moderno, que trai a urbanidade (ENO *apud* SEVCENKO, 2001, p. 91).

Um outro aspecto presente nas tentativas de resgate do centro é o conjunto de estímulos para o povoamento residencial. Numa sociedade como a brasileira e

em especial a paulistana, uma tentativa de implementar novos projetos habitacionais no centro buscando atrair setores de classe média traz sempre o risco potencial da gentrificação. Entretanto, é necessário que o centro transforme-se em centro habitacional de classes médias também para que se possa obter uma diversidade derivada, situação essa que estimula o surgimento de novos empreendimentos em consequência da presença de usos principais, tais como restaurantes, livrarias, escolas, áreas de lazer noturno etc. Mas, não há como deixar de colocar algumas interrogações sobre essa possibilidade: a classe média (mesmo jovens e solteiros) iria para lá sem automóvel? Resgataria o hábito de caminhar? Usaria transporte público? Viveria numa região onde teria que enfrentar o contato com o estranho, com o outro? Se as respostas não forem positivas o único horizonte é da ampliação da disseminação automobilística no centro denso e o da gentrificação. Por enquanto o que se vê, além dos exemplos já citados, são áreas no centro tradicional expandido, que são redutos de estabelecimentos de ensino, de urbanidade anterior respeitável, arrasadas pela febre de estacionamentos. E não existe nada mais desvitalizante do que ruas antes atraentes, transformadas em áreas de estacionamento, não só no meio fio, como também em estabelecimentos que antes eram bares e lojas.

No momento em que se discute um resgate do centro tradicional e de seus entornos para a globalidade da vida urbana admite-se que a dinâmica de uma cidade a partir da lógica centro-periferia já foi abalada. Inclusive como metodologia de análise. A reestruturação que São Paulo vem sofrendo em especial de 1980 para cá colocou em causa essa maneira de apreender a cidade. Um percurso retrospectivo sobre a dinâmica da cidade de São Paulo pode situar essa transformação.

2. O modelo centro-periferia e a centralidade

Em 1914, São Paulo, com um pouco menos de 500 mil habitantes, está espalhada por uma área tão grande quanto Paris que possuía uma população de 3,3 milhões de habitantes. Até 1870 o raio do círculo da área de São Paulo não ultrapassava 1 km. Em 1954 esse raio alcançaria 15 km: “Em nossos dias, o contínuo urbano [...] alcança medidas tão significativas, como 80 km na direção

Leste-Oeste, e 40 km na direção Norte-Sul, considerando-se não apenas a cidade, mas a Região Metropolitana de São Paulo” (SANTOS, 1990, p. 17).

Todos os dados do século XX indicam uma enorme expansão de São Paulo, ampliando seu perímetro urbano de modo desmesurado. Em termos gerais esse alargamento de mancha urbana tem vários motivos:

[...] preferência pelos terrenos distantes para o estabelecimento de projetos habitacionais para as classes pobres; políticas privadas de criação e manipulação de loteamentos; políticas públicas ligadas à modernização do sistema viário, com localização seletiva de infra-estruturas; valorização diferencial dos terrenos, e expansão da especulação, com todas as conseqüências derivadas da superposição de medidas elaboradas para atender a preocupações particulares e interesses individualistas [...] (SANTOS, 1990, p. 16).

Ao enunciar essas razões gerais não há explicitude sobre o que resultou em termos estruturais dessa expansão para periferia, pois se num primeiro momento os pobres foram obrigados a ser “pioneiros” nessa expansão periférica,³ mais recentemente não é mais possível afirmar-se a exclusividade dos segmentos de baixa renda nesse movimento para a periferia. Há novas lógicas espaciais que conduzem em São Paulo, outros segmentos sociais rumo as periferias, tal como uma certa homogeneização geral do preço de produção da casa:

A existência desse preço geral da produção poder ser explicada pela não importância [...] da localização para o consumidor de apartamentos [...] Parece que as camadas mais pobres e as mais ricas [...] é que apresentam maiores exigências quanto à localização. Com a disseminação recente [...] do automóvel particular, com a abertura cada vez maior de avenidas de trânsito rápido que cortam a cidade de canto a canto, com o menosprezo pelo transporte coletivo, com a disseminação de escolas e outros serviços particulares que são escolhidos por outras razões que não a proximidade da habitação, o consumidor de apartamentos tem colocado a localização em segundo plano (LEFÈVRE, 1979, p. 107).

Quando, porém, as classes médias se instalam numa determinada área criam, com seus hábitos de consumo, uma “ecologia” particular que participa do processo de valorização diferencial (SANTOS, 1990, p. 30). As características dessa “ecologia particular” que a expansão de setores de maior renda produzem na periferia, de certo modo, complicam uma análise que apreende a cidade por meio da polarização centro-periferia, assim como as análises de cunho sociológico que visualizam a distribuição da riqueza e da pobreza também sob o foco dessa

³ Cf. ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a lei**.

polarização. Eis aqui uma situação na qual se corre o risco de se congelar os instrumentos de análise diante de uma realidade muito dinâmica. E no caso, a Geografia, não pode se acomodar a um instrumental (cujo núcleo é a idéia de centralidade) que deixa escapar exatamente a riqueza e a importância da espacialidade na reestruturação da cidade de São Paulo.

São Paulo ao longo do século XX expandiu-se imensamente, mas essa expansão contém uma complexidade nem sempre captável pelos estereótipos criados pela oposição centro-periferia. Algo escapa desse olhar convencional e a concepção de urbanidade pode ajudar a reencontrar. A urbanidade expressa o que a cidade deveria ser. Esse “deveria ser” constitui-se numa referência, num medidor das condições da cidade em relação a esse “ideal”. Não se trata de um mecanismo artificial afastado da realidade. A concepção de urbanidade está em estreita relação com a história das cidades e da humanidade. Utilizando essa elaboração teórica não há porque se partir de uma visão de cidade já cindida pela oposição centro-periferia. Isso porque a idéia de urbanidade é uma reelaboração teórica e geográfica da idéia de centralidade, com a diferença que a urbanidade não está presa ao centro convencional e tradicional como a concepção de centralidade estava. Nossas cidades podem apresentar “centralidades alternativas” no próprio coração histórico, viabilizadas pelas redes geográficas, que criam situações lacunares e paradoxais, como a “gentrificação reticular” mencionada anteriormente: “[...] convém, portanto fazer da estrutura espacial da cidade [...] com suas descontinuidades e seus gradientes, não mais um ponto de partida, mas um ponto de chegada da pesquisa [...]” (LÉVY, 1999, p. 209). Logo, a urbanidade pode se transformar num instrumento de análise para cidade inteira e não apenas para as regiões centrais.

Nada disso quer dizer que a oposição centro-periferia não tenha feito algum sentido no entendimento da cidade de São Paulo. Fez, sem dúvida e para demonstrar isso há uma literatura farta. No trabalho de Teresa Pires do Rio Caldeira (2000, p. 211-224) há uma síntese das formas tendenciais de crescimento da cidade. São ao menos três formas de expressão do espaço da cidade: 1. a primeira se estendeu do final do século XIX até os anos de 1940 e produziu uma cidade concentrada espacialmente que a atual, com contato freqüente entre diferentes grupos sociais, apesar de já existir formas isoladas de segregação espacial, mesmo existindo uma certa força nos espaços públicos; 2. a segunda forma é justamente a

polarização centro-periferia que dominou o desenvolvimento da cidade dos anos 1940 aos anos 1980. Houve nessa fase de expansão uma separação dos grupos sociais por grandes distâncias geográficas (medidas pelas métricas euclidianas). As classes médias e altas concentram-se nos bairros centrais com boa infra-estrutura, e os pobres passaram a viver nas precárias e distantes periferias; 3. a terceira forma está assim enunciada pela autora:

Embora os moradores e cientistas sociais ainda concebam e discutam a cidade em termos do segundo padrão, uma terceira forma vem se configurando desde os anos [19]80 e mudando consideravelmente a cidade e sua região metropolitana. Sobrepostas ao padrão centro-periferia, as transformações recentes estão gerando espaços nos quais os diferentes grupos estão muitas vezes próximos, mas estão separados por muros e tecnologias de segurança, e tendem a não circular ou interagir em áreas comuns (CALDEIRA, 2000, p. 211).

A autora avista algo na reestruturação da cidade que se refere à sobreposição de padrões espaciais. Esses, no entanto, não se somam (não se amalgamam), ao contrário, se mantêm próprios por meio de uma “nova separação”, que conforme o instrumental teórico adotado aqui se enuncia assim: trata-se de uma separação que é suportada por outros tipos de distância geográfica existentes entre configurações reticulares (redes geográficas) e o território.

Teresa Caldeira vai mostrar que a expansão para a periferia que predominou até os anos 1980 foi precária sem planejamento e legislação que a orientasse, o que desobrigava o poder público de qualquer ordenação e investimento. A principal consequência foi a disjunção entre um território central para a elite (o perímetro urbano), regido por leis especiais que eram sempre cumpridas, e as “regiões suburbanas” e rurais habitadas pelos pobres, que se expandia sem suporte jurídico (CALDEIRA, 2000, p. 216). Deve-se salientar que o uso do termo suburbanização pela autora não deve ser tratado como coincidente com o que se chama suburbanização nos EUA. Na linguagem do poder público do começo do século o termo suburbano estava presente: “As leis urbanas de 1910 estabeleceram uma divisão da cidade em quatro zonas: central, urbana, suburbana e rural” (CALDEIRA, 2000, p. 216). Isso faz com que a expressão apareça com frequência na literatura e mesmo na designação popular sobre a estrutura de suas cidades (LANGENBUCH, 1971).

Mas o mais interessante do trabalho de Teresa Caldeira não é a periodização produzida e sim o critério dessa periodização: padrões de segregação espacial. Em sua análise ela interpreta a história de crescimento de São Paulo como uma sucessão de padrões de segregação. Essa interpretação se revelou profícua para a análise da reestruturação atual de São Paulo, incluindo no interior dessa um aprofundamento sobre a lógica da expansão automobilística no gradiente central. Ele está exposto a seguir. Parte-se do questionamento da pertinência do critério. Certamente há ações segregacionistas notáveis nessa história, como por exemplo, a construção dos subúrbios-jardim. Também é indiscutível que a expansão periférica, sendo inicialmente de pobres, promoveu uma separação social. Não obstante parece inadequado designar essa macro-separação como um padrão de segregação. Na expansão centro-periferia buscava-se mais resolver um problema econômico e social de acesso à moradia para milhões de trabalhadores que, segundo as elites empresárias e governamentais, não tinham como ser acomodados nas regiões centrais e, por outro lado, não havia por parte dos empreendedores dessa expansão uma clara intenção de segregação social, tal como hoje se nota. Por sua vez, a reestruturação espacial atual de São Paulo, tem na segregação social a sua marca principal e decisiva, a ponto de negar-se a própria forma cidade, o que não se deu nos outros períodos. Talvez, o modo como a cidade cresceu não tenha exigido ações claras de segregação. Um exemplo da própria autora pode elucidar essa questão:

O mais famoso empreendimento urbanístico do governo municipal no começo do século levou a uma transformação do padrão de segregação e representou uma mudança na concepção da intervenção do Estado no planejamento urbano. Foi o Plano de Avenidas, elaborado por Francisco Prestes Maia durante a administração de José Pires do Rio, último prefeito da República Velha (CALDEIRA, 2000, p. 216).

Esse plano que concebeu e moldou a expansão rumo à periferia não precisaria redundar num padrão de segregação, tal como é o caso quando se concebe e moldam-se as redes geográficas. Aí a segregação centraliza e comanda a organização. Com base nesse no Plano de Avenidas optou-se por investir nas avenidas e na pavimentação das ruas em vez de expandir o serviço de bondes. Uma das principais causas de concentração da cidade era que o transporte coletivo baseava-se no sistema de bondes, que requeria instalações caras e, portanto, expandia-se lentamente. O lançamento de um sistema de ônibus, associado à

progressiva abertura de novas avenidas, possibilitou a expansão da cidade em direção à periferia (CALDEIRA, 2000, p. 217). Assim, identificar essa separação a um padrão exige mais explicações do que a própria constatação da separação, que a princípio foi movida por motivos funcionais, para resolver o problema de moradia dos trabalhadores para atividades econômicas crescentes. Afinal, como a própria autora confirma, os industriais eram favoráveis à aquisição da casa própria pelos trabalhadores, o que poderia reduzir suas despesas com moradia e aumentar suas possibilidades de consumo⁴. Afirmar que as avenidas que viabilizaram o transporte coletivo por ônibus já fazem parte de um novo padrão de segregação não parece plausível. De algum modo, essa expansão com base em transporte coletivo ocorreria, sem que isso redundasse inevitavelmente em segregação.

A ida de trabalhadores para a periferia cresceu, na medida em que podiam encontrar terrenos baratos (e irregulares) para construir suas casas. No novo arranjo, pobres e ricos viveriam separados: “[...] distância, crescimento econômico e repressão política permitiriam uma peculiar desatenção de um em relação ao outro” (CALDEIRA, 2000, p. 218). Resultou em distância e separação, mas o que se queria resolver era outra coisa e não conquistar um padrão de segregação. Outro fato extraordinário que se instala nesse processo é a sedimentação da cultura da casa própria (estratégia patrimonial) que chega até aos segmentos de baixa renda, como a única solução para o acesso a moradia, algo que na sociedade brasileira tornou-se indiscutível com a demonização do aluguel, ocorrência essa que não encontra similaridade nos países europeus, por exemplo. Seguramente, a busca da casa própria a qualquer custo tem implicações na estrutura alargada de São Paulo e na expansão automobilística. Para ter a casa própria abre-se mão da localização da moradia. No limite abre-se mão da cidade.

Esse novo padrão de urbanização operacionalizou-se a partir do Plano de Avenidas que serviu de suporte para a organização de um sistema de transporte coletivo com base no ônibus, comandado pela iniciativa privada. Boa parte dos donos das companhias também atuava no ramo imobiliário. Assim, no processo de periferação a prefeitura manteve-se alheia. De tal modo que, a expansão da periferia serviu como um enorme mercado de negócios, com valorização exponencial de terrenos, a medida em que a urbanização ia se sedimentando,

⁴ Cf. ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a lei**.

enriquecendo uma camada grandes especuladores empresários e mesmo alguns moradores dessas periferias. Para se ter uma idéia da importância dos ônibus como meio de transporte predominante no período de marcada diferenciação centro-periferia “[...] em 1948, os ônibus públicos respondiam por 31% dos deslocamentos [...] e os ônibus particulares por 12,6%. Em 1966 [...] os ônibus particulares faziam 75,7% dos deslocamentos e os ônibus públicos, apenas 15,5%” (CALDEIRA, 2000, p. 220). Esses dados mostram que ainda estava por vir a verdadeira segregação social, já que no período mencionado embora houvesse uma separação de segmentos sociais nos bairros esse fato não estava presente da mesma maneira no uso do transporte público, freqüentado à época pelas classes médias, fato esse raríssimo atualmente.

Se não havia uma primazia da intenção de segregação, não quer dizer que ações discriminatórias do Estado não foram evidentes diante dessa cidade mais ou menos cindida entre o centro-periferia. Teresa Caldeira apresenta um argumento forte para insistir em sua idéia de que estava havendo um padrão premeditado, afirmando que o zoneamento municipal estabelecia onde era permitido a construções de edifícios em altura, e qual o seu tamanho limite, ao mesmo tempo em que criava barreiras para a construção de prédios para camadas de renda mais baixa (CALDEIRA, 2000, p. 225). Mesmo admitindo que no interior dessa expansão caótica existissem orientações estratégicas visando a segregação espacial (o que parece indiscutível), é preciso demonstrar que essas estratégias estivessem além do código de zoneamento (que, aliás, é posterior aos anos 1970, período esse em que de fato vai se acentuar uma ação segregadora), para realmente configurar um padrão de segregação mais ou menos generalizado, como nos dias de hoje.

Chegando ao limiar dos anos 1970, São Paulo tinha se tornado uma cidade na qual pessoas de diferentes classes sociais não apenas estavam separadas por grandes distâncias, mas também tinham tipos de habitação e qualidade de vida urbana radicalmente diferentes. Esse padrão de organização da cidade dependia do sistema viário e do sistema de ônibus, e residualmente dos automóveis, nada comparável com o que ocorrerá após.

Evolução da motorização na cidade de São Paulo	
1950	63 mil
1966	415 mil
1993	4,1 milhões
Fonte: (CALDEIRA, 2000, P. 228)	

De certo modo, essa separação a que a configuração espacial de São Paulo havia chegado simbolizava o quadro social brasileiro, mas parece que isso ainda não era o bastante. Uma onda verdadeiramente segregadora espreitava no horizonte o futuro da cidade.

A virada se dará nos anos 1980, mas ela já começara a fermentar nos anos 1970. Um marco será a instituição da lei de Zoneamento. Diretamente essa legislação não pode ser tida como uma peça segregadora, mas ela potencializará algumas tendências segregadoras cultivadas no interior da sociedade:

O Código de Zoneamento de São Paulo, aprovado em 1972 [...] dividiu a cidade em 8 zonas com diferentes coeficientes de aproveitamento e tipos de uso de solo (residência, comércio, indústria, serviços etc.). O maior coeficiente de aproveitamento na cidade foi fixado em 4 e se aplicava a uma área correspondente a apenas 10% da região urbana total. A maior parte dos bairros de elite ficou em zonas classificadas como exclusivamente residenciais e com coeficientes de aproveitamento baixo (CALDEIRA, 2000, p. 227).

Essa lei atuava claramente contra urbanidade na medida que impedia a densificação e compactação da cidade, assim como a mistura de atividades, o que também impossibilitava a diversidade social. Ainda na década de 1970 construíram-se os primeiros grandes condomínios fechados, inicialmente com base edifícios de apartamentos. O curioso é que quando se iniciou a construção de prédios de apartamentos residenciais por volta de 1940, eles eram estigmatizados e associados a cortiços, pobreza, invasão de privacidade e ausência de liberdade. Mas, essa realidade vai mudar drasticamente entorno de 1980. O *status* dos novos edifícios atingirá níveis inimagináveis. Eles se constituirão num padrão de quase-clubes, como condomínios fechados:

Esse tipo de empreendimento imobiliário foi estimulado pelo novo zoneamento, que, permitia que os prédios excedessem os coeficientes de aproveitamento em algumas áreas se diminuíssem a taxa de ocupação e criassem áreas verdes e equipamentos para uso coletivo (CALDEIRA, 2000, 227).

Criando novos espaços verticalmente esses edifícios podiam projetar áreas internas que vão inflexionar significativamente a contigüidade: as unidades de vizinhança e uma teia de relações presentes nas ruas serão comprometidas pela concorrência dessas “praças privadas”. Já estava presente na concepção desses condomínios uma postura anticidade, com uma vida voltada para seu interior. Somente a elevada multiplicação quantitativa dessa forma de edifícios será suficiente para que se possa falar em reestruturação da cidade.

O contexto social e político no qual se desenvolverá a febre pelos condomínios fechados está marcado pelas mobilizações políticas contra o regime militar. De certo modo, as lutas pela democracia alcançarão planos da vida social antes intocados, com a mobilização política de segmentos sociais antes excluídos da arena política, e que habitavam as zonas periféricas. Isso tornou visível para a sociedade urbana de São Paulo as diferenças sociais expressas na organização espacial da cidade. Periferias eram apontadas como áreas abandonadas, ausentes de recursos, por serem discriminadas quanto à ação do poder público. E talvez esse termo, discriminação espacial, seja o adequado para se referir aos desníveis sociais significativos que a cidade continha. Entendemos, ser melhor reservar a expressão segregação para a ação espacial estratégica clara, nítida e eficaz que busca isolamento de segmentos privilegiados, fato esse que não precisa ocorrer com essa inteireza para caracterizar a discriminação espacial. Talvez, possa se afirmar que a segregação é a cristalização espacial da discriminação, de modo duradouro. A intenção da distinção é para assinalar que nesse período ainda não há quase nada que assemelhe à segregação dos dias atuais. Quando Teresa Caldeira nota que o modelo centro-periferia de análise da cidade não dá conta do entendimento do quadro atual em São Paulo, termina revelando uma segregação sem termos de comparação com o que havia anteriormente, e que exige uma organização espacial jamais existente, que são as redes geográficas que geram “centralidades” alternativas. Ela identifica nas cidades uma nova ordem que se estrutura alimentada pela multiplicação dos condomínios fechados, que ela vai designar como enclaves fortificados, uma inserção encravada num “território estranho”, protegida de modo exacerbado. Por tudo isso, sugere-se um enunciado alternativo: historicamente São Paulo conheceu situações várias de segregação espacial, mas que não chegaram a se constituir em padrões generalizados, na medida em que nem havia como

estruturar espacialmente a cidade nessa direção (como por exemplo, a Joanesburgo do *apartheid*); todavia, no presente, é mais razoável, como quer Teresa Caldeira, referir-se a São Paulo como uma cidade portadora de um padrão generalizado de segregação, que possui como célula estruturadora essa ordem de enclaves fortificados, que é o que nomeamos como “subúrbios internos”.

Por fim, como derradeiro lance da problematização sobre a evolução da organização espacial da cidade, se marcada ou não por padrões de segregação, nos será muito importante discutir uma posição mais geral da autora sobre cidade: “A segregação – tanto social quanto espacial – é uma característica importante das cidades. As regras que organizam os espaço urbano são basicamente para a diferenciação social e de separação” (CALDEIRA, 2000, p. 211). Considerar a segregação espacial como algo intrínseco à cidade é algo que contradiz a definição de cidade adotada que afirma exatamente o inverso: cidade como o espaço que se organiza para o contato. É por isso que a cidade existe. Se suas regras básicas de organização fossem para a diferenciação social e separação a cidade não teria porque existir. Essas práticas são anticidade e fazem-na perder urbanidade, como a própria T. Caldeira vai revelar de maneira esplêndida. Talvez essa certa contradição em admitir como natural a segregação nas cidades é que a tenha levado a um excesso interpretativo no caso da cidade de São Paulo.

Após a caracterização dos períodos e seus padrões de organização espacial que buscam apreender a dinâmica histórica de São Paulo, vale debater um trabalho que estuda São Paulo atual, mas ainda paga um tributo nas análises realizadas ao modelo centro-periferia. Ele vai nos ajudar a avançar na compreensão da reestruturação da cidade de São Paulo. Trata-se do trabalho de Heitor Frúgoli Jr. (2000) ⁵ no qual há um investimento numa interpretação de São Paulo que parte da idéia de centralidade, concepção inspirada no modelo de análise centro-periferia. Admitindo que é possível a migração da centralidade - predados do centro histórico e tradicional – para outras localidades, muito em função da decadência do centro histórico, o autor empreende uma pesquisa sobre os novos centros de São Paulo, que fariam da cidade uma metrópole policêntrica. Para isso analisa a decadência do centro histórico e os esforços para sua recuperação; caracteriza a dinâmica do “centro Paulista” e suas oscilações de prestígio com as conseqüências decorrentes;

⁵FRÚGOLI JR., Heitor. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole.

por fim centra seu olhar sobre a “centralidade Berrini/Marginal Pinheiros” denominada por ele “vetor sudoeste”. As outras áreas da cidade são localidades aureolares do centro sem atributos. Uma primeira objeção à caracterização e identificação dessas novas centralidades refere-se ao fato de que é possível demonstrar que muitos bairros de São Paulo possuem tantos atributos de centralidade quanto às novas centralidades atestadas pelo autor. A idéia de centralidade é restrita – não só por é prisioneira de um *locus*, mas porque mesmo quando libertada desse *locus* tende a ser um instrumento teórico pelo qual se quer ver apenas alguns aspectos do centro tradicional em outros lugares. Por isso é comum reduzir-se a própria idéia de centralidade a apenas algumas características espaciais promovidas pelo Estado e pelo poder econômico, cujas iniciativas em São Paulo, por exemplo, estão distantes de encarnar a totalidade da complexidade da cidade. Na análise de H. Frúgoli Jr. nota-se uma dificuldade na própria conceituação de centralidade, tratada de modo naturalizado: “As centralidades mudam porque nada dura para sempre [...] vem sempre uma deterioração [...] e surge uma nova centralidade” (FRÚGOLI JR., 2000, p. 196). Além disso, ele desconsidera a dimensão cultural e dá peso excessivo às sedes administrativas das empresas e as moradias dos empresários em sua concepção de centralidade.

Para o autor, a recuperação do centro e da Paulista, assim como a transferência de uma nova centralidade para o “vetor sudoeste”, visa a reconstituição de um certo capital espacial perdido com a deterioração natural da região central e com o crescimento da cidade. Trata-se de uma simplificação da cidade, na medida em que ela é tida apenas como o centro do poder econômico, cuja movimentação na cidade parece representar o essencial da dinâmica urbana. Não se está como isso diminuindo a importância das atividades econômicas na constituição da urbanidade (da centralidade no dizer de Frúgoli Jr.), mas contestando sua exclusividade.

H. Frúgoli Jr. deixou claro que as novas centralidades estão marcadas por uma ausência de planos de transporte coletivo (na Paulista, o metrô veio a *posteriori*), e são baseadas na estruturação de espaços para o automóvel. Em especial a “nova centralidade” da Berrini/Marginal (vetor sudoeste) que é francamente antipopular, ao lado de uma via expressa, com os espaços livres no entorno dos prédios tomados por estacionamento de automóveis, áreas inadequadas para o caminhar e para a vida pública. Pode-se afirmar, aplicando-se

os indicadores de urbanidade, que no caso trata-se de uma “centralidade de baixa urbanidade”.

Eis um breve perfil traçado pelo autor sobre o “vetor sudoeste” que é a área na qual, ao aplicar-se o conceito de centralidade, Pode ser fazer uma confusão desnecessária. Um empreendimento pioneiro nessa área – num extremo mais avançado do “vetor sudoeste” – foi a instalação do Centro Empresarial – conjunto de blocos isolados e fortificados, cercado e fundado em estacionamentos num bairro periférico às margens da Marginal Pinheiros e que é o maior conglomerado de escritórios da América Latina. Sua presença nessa área atraiu outros investimentos imobiliários do mesmo gênero, inclusive residenciais. Para residência o empreendimento mais expressivo é o complexo Panamby. Nesse bairro encontra-se o maior empreendimento imobiliário nas bordas da via marginal Pinheiros. A área é de 715 mil m² e é um grande condomínio fechado (com outros condomínios internos mais fechados ainda, tal como *Beverly Hills*) com baixa densidade de ocupação e altas taxas de ostentação.

Se o autor descreve o “vetor sudoeste” destacando que nele há uma dominância de condomínios fechados, enclaves fortificados (denominações não faltam), inexistência de relações com o território onde se situam, sociabilidades seletivas, logo uma conseqüente escassez de vida pública, não se pode atribuir a condição de centralidade, muito comprometida com uma situação muito distinta, que é a da centralidade clássica. No seu próprio texto a questão é debatida a partir de depoimentos nos quais se questiona se o “vetor sudoeste” é uma nova centralidade ou não (FRÚGOLI JR., 2000, p. 197). A arquiteta Regina Meyer, consultora da *Associação Viva o Centro* refere-se à região da Berrini/Marginal como “uma urbanização sem cidade, um pouco Las Vegas, onde a vida se dá dentro da edificação” e atribui a essa forma de urbanização a mesma condição dos conjuntos populares da Cohab construídos em longínquas periferias da cidade (MEYER *apud* FRÚGOLI JR., 2000, p.198). Um dos “donos” da “região da Berrini”, o arquiteto Carlos Bratke ao defender seu empreendimento afirma sobre o centro tradicional: “Você não tem estacionamento, que é o básico na sociedade de hoje. E isso só para dizer um tipo de infra-estrutura” (BRATKE *apud* FRÚGOLI JR., 2000, p. 200). Desse modo, para o arquiteto um conjunto de cidades de grande vitalidade estaria condenado, visto a naturalização que ele atribui ao uso do automóvel. Contudo,

deve-se conceder razão a ele se a referência for um “centro suburbano”, essa sim uma configuração com muito espaço para infra-estrutura automobilística, que foi justamente a primeira que lhe veio à mente no depoimento. O próprio H. Frúgoli Jr. é bem ácido ao referir-se a essa centralidade Berrini/Pinheiros, contrapondo a ela uma centralidade melhor. Refere-se, por exemplo, a ausência de diversidade social na área, porque ali se encontra um pólo sem qualquer tolerância quanto à presença popular. Logo, um espaço público mais limitado, inclusive em termos de equipamentos urbanos disponíveis (FRÚGOLI JR., 2000, p. 214). De todo modo, pode-se discutir a eficácia em continuar-se a pensar configurações como essa em termos de centralidade. Entendemos como mais produtivo uma caracterização que rompa com as armadilhas que cercam essa idéia. Tomando o conceito de urbanidade ganhamos objetividade para definir o “vetor sudoeste” da cidade de São Paulo: trata-se de uma região de baixa urbanidade, pela reduzida diversidade de atividades (é um CBD) e social e pelo seu caráter de rede geográfica que contorna o território da cidade. É uma nova centralidade apenas no sentido de uma centralidade diferente que não se compara e nem se coteja com a centralidade dos centros tradicionais, cuja semelhança maior é com o conglomerado de escritórios das *edge-cities* americanas. Porém, esse enclave está muito próximo do centro da cidade e na área do município principal da metrópole, diferentemente das configurações americanas. Como algo que é claramente uma configuração periurbana foi construído dentro do núcleo denso da cidade? Pode-se responder que aqui encontramos uma dimensão dos “subúrbios internos” que estão reestruturando a cidade de São Paulo. O que deu oportunidade a isso, foi a existência de uma configuração anterior de capital espacial fraco e também uma conjunção peculiar de estoques de terrenos ao lado de uma via expressa⁶:

[...] na visão da Richard Ellis [...] a Marginal Pinheiros constitui seu mercado preferencial, com um estoque total, em meados de 1997, de 1,09 milhão de m² de escritórios de alto padrão, com grande desenvolvimento de escritórios devido à disponibilidade de terrenos, zoneamento que permite a construção de edifícios com grandes lajes e acesso viário privilegiado (FRÚGOLI JR., 2000, p. 196).

Reiterando: é muito mais importante caracterizar a área após a análise de sua vinculação com a cidade, de seu teor de urbanidade do que ter um a *priori* que

⁶ Cf. SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Os Meandros dos rios nos meandros do poder**: Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo.

apenas vai determinar o tipo de centralidade existente. O risco é congelarmos conceitos e não compreendermos o que de fato está ocorrendo.

3. Núcleos de baixa territorialização: “subúrbios internos” em São Paulo

A massificação automobilística funcionou como um operador fundamental da fragmentação da cidade entre redes fechadas e o território. Embora haja resultados similares comparando-se as várias cidades do mundo que sofreram esse processo, São Paulo possui algumas peculiaridades de grande importância. Se na Europa, parcialmente, e nos EUA (com grande intensidade) o automóvel foi o veículo da busca do afastamento, da suburbanização (periurbanização), da fuga dos apartamentos na região central para as residências unifamiliares, em São Paulo verificou-se a expansão automobilística combinada à verticalização no gradiente central da cidade, cujo modelo é o condomínio fechado.

Essa diferença no processo, na verdade, não é tão distinta se o foco da comparação forem os motivadores: tanto quanto nos países nos quais houve suburbanização, em São Paulo o que se busca é o afastamento e a formação de localidades habitacionais homogêneas, assim como núcleos igualmente homogêneos de atividades. Os conjuntos que se constituíram nessa direção, no sistema de condomínio fechado, realizam até onde podem uma ruptura com o entorno, ou dito de outro modo: não se territorializam. Por isso, serão aqui caracterizados como núcleos de baixa territorialização. Esses núcleos que em si são homogêneos necessitam de complementaridade e o fazem (de automóvel, predominantemente) com outros núcleos que não necessariamente se encontram na contigüidade. Aliás, na maioria dos casos a distância entre os núcleos não é desprezível. Articulados entre si organizam redes geográficas que concorrem com o território e o contornam. Foi nessa configuração que a “vontade de suburbanização” foi saciada. Daí chamarmos essa configuração de “subúrbios internos”. Esse processo, assim caracterizado, é o cerne da reestruturação que a cidade de São Paulo vem sofrendo desde 1980 e que atua negativamente sobre sua urbanidade. Essa reestruturação está longe de ser encerrada e a busca do afastamento começa

a encontrar espaço para um verdadeiro processo de suburbanização, suplantando a suburbanização peculiar que ocorreu.

Apreender os fundamentos desse processo, seu desenvolvimento histórico e seus precursores, assim como realizar a caracterização mais precisa que for possível do fenômeno e de suas conseqüências é o que será empreendido a seguir. Evidentemente, essa configuração que reestrutura São Paulo encarna e se sustenta nos espaços do automóvel e a isso será dado o devido destaque.

Subúrbios-jardim: os pioneiros da “suburbanização interna”

São Paulo possui concretamente um conjunto de bairros que foram estruturados evidentemente como subúrbios e num passado relativamente recente. Protegidos pela lei de zoneamento mantêm suas características no gradiente central da cidade. As repercussões para o conjunto da cidade são muitas. Uma em especial tem grande significado: eles são símbolos que projetam uma postura antiurbanidade acintosa, no entanto, de muito prestígio. Esses bairros são as configurações pioneiras e acabadas dos “subúrbios internos”.

A Folha de S. Paulo publicou uma reportagem a respeito desses bairros cujo título já suscita uma análise: *“Oásis” residenciais ocupam 4,8% de SP* e o complemento também: *Sobra qualidade de vida nas Z1*. Criadas pela lei do zoneamento de 1972, as Z1 (áreas de uso estritamente residencial, destinadas somente a casas, em que é proibida a verticalização) representam, hoje, 4,8% do total de São Paulo (o que corresponde a 29 milhões de m²), conforme a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. Representam, de fato, uma paisagem destoante no conjunto da cidade. Elas estão livres do trânsito intenso e são muito arborizadas. Essas características de baixa densidade demográfica e objetal acabam, em São Paulo, por valorizar muito essas áreas. Nelas encontram-se alguns dos mais elevados preços do m² de terreno para uso residencial.

São diversos os olhares dos atores sociais sobre essas áreas. Por exemplo: na reportagem citada há um depoimento de Jorge Wilhelm secretário do planejamento do município na gestão da prefeita Marta Suplicy manifestando que as Z1 serão preservadas. Mas ele avisa que essa lógica de setorização das regiões está caindo em desuso devido a demanda crescente dos habitantes por serviços. O

que, aliás, não faz muito sentido, porque uma das contendas que os moradores da Z1 empreendem é contra a instalação de estabelecimentos comerciais. Se elas estão em desuso devem existir outras razões para sua permanência. No caso, o fato delas serem internas à região central impede que surjam outras, mesmo porque a alternativa “enclave condominial” é mais eficiente, barata e factível. Por sua vez um diretor do sindicato de imobiliárias e construtoras (Eduardo Della Manna) não esconde uma opinião crítica sobre as Z1. Elas dificultam o adensamento de São Paulo, que ainda precisa crescer internamente, não só nas regiões mais afastadas. Quanto aos moradores das Z1 o que predomina é a referência à qualidade de vida como o maior valor a ser preservado em seus bairros. Afinal esses bairros estão a salvo da “maré de problemas” urbanos que afeta o restante da cidade. E como definem essa qualidade de vida?

Antes de tudo qualidade de vida para os seus filhos. Espaço e liberdade para brincar, para ter animais, para fazer barulho sem ter que se incomodar com vizinhos, como seria o caso em áreas densas. Haveria pontos negativos na visão dos moradores dessas “ilhas” residenciais? Sim, eles existem, contudo são tratados à parte da questão da qualidade de vida. São eles: 1. Segurança, afinal o isolamento é assustador e esses bairros não são condomínios fechados, embora sejam comuns tentativas de criação de barreiras controladoras e haja uma proliferação incrível de segurança privada; 2. Impossibilidade de realizar qualquer ação cotidiana a pé, pois para se comprar uma mísera caixa de fósforos deve-se usar automóvel e dirigir-se ao *shopping*, ao supermercado ou ao bairro vizinho com urbanidade. Em relação a esse último o acesso é complicado. Não que eles sejam distantes, mas as ruas têm traçado sinuoso o que aumenta a distância e são assustadoramente vazias o que as tornam inviáveis para a marcha pedestre. Nos subúrbios-jardim de São Paulo a receita de Raymond Unwin foi utilizada com rigor. Eis um depoimento: -“Apenas uma linha de ônibus passa na minha rua. Para comprar pão, vou de carro”, relata o advogado Felipe Francisco, 24, que mora no Pacaembu que fica contíguo ao centro tradicional de São Paulo; 3. Ausência de comércio e de serviços, mas nem todos concordam que isso seja um problema. Na verdade a maioria entende como uma virtude. O comércio pode ser um elemento indutor de trânsito de pessoas de fora no bairro.

Voltando ao título elucidador. A metáfora do oásis é incrível e anticidade. Então a cidade densa e diversificada do entorno seria o deserto? Trata-se de um oxímoro. Uma cidade de milhões de habitantes e de infinitas atividades, e mesmo assim o deserto. E as Z1, com muito pouca gente, de ruas e praças desertas, representariam o oásis? A objeção que poderia ser feita é que a metáfora se refere à calmaria, ao aconchego e a cobertura vegetal farta presentes nessas áreas e inexistentes no restante da cidade. Assim fica explicado e comunicado, mas continua inadequado: o objeto de referência é a cidade e não áreas campestres, rurais ou naturais. É incrível que se discuta a cidade e a qualidade de vida tendo em vista espaços não citadinos e modos de vida não urbanos. Se uma visão como essa de qualidade de vida vinga (e parece que vinga, daí o papel simbólico referido anteriormente), a urbanidade volta a simbolizar a própria expressão do caos, do *stress*, da vida indesejada, tal como o urbanismo hegemônico apregoou.

Na tabela que segue pode-se observar um quadro das Z1 em São Paulo, destacando a que distância elas se encontram do marco zero, no centro tradicional da cidade.

Bairros Z1 em relação ao centro tradicional		
Bairro	Localização em relação ao centro (*)	Preço médio do m ² do terreno em R\$
Pacaembu	3-4	500
Jardim América	4-5	1.000
Sumaré	4-5	450
Jardim da Glória	4-5	350
Ibirapuera	4-5	500
Jardim São Bento	5-6	450
Jardim Europa	5-6	1.000
Jardim das Bandeiras	5-6	400
Jardim Luzitânia	5-6	500

Vila Nova Conceição	5-6	500
Jardim Paulistano	6-7	700
Jardim Novo Mundo	7-8	350
Planalto Paulista	7-8	400
Alto de Pinheiros	8-9	700
Alto da Lapa	8-9	500
Brooklin	8-9	350
Cidade Jardim	8-9	700
Jardim Previdência	8-9	300
City Butantã	8-9	400
Barro Branco (Tucuruvi)	8-9	280
City Boaçava	9-10	450
Sítio Boa Vista	9-10	350
Vila Cordeiro	9-10	400
Brooklin Velho	9-10	550
Caxingui	9-10	350
Vila Pirajussara	9-10	300
Tremembé	10-11	300
City América	11-12	300
Jardim Morumbi	11-12	600
Vila Albertina	11-12	350
Granja Julieta	12-13	500
Chácara Flora	12-13	400
Alto da Boa Vista	12-13	500
Vila Caledônia	12-13	280
Jardim Marajoara	13-14	350
Interlagos	18-19	300

(*) Distâncias em quilômetros obtidas a partir GUIA 4 rodas, São Paulo Ruas.

Considerando que São Paulo tem um centro tradicional de importância declinante, ao mesmo tempo em que, outros centros ganham importância seria de interesse remanejar a tabela relacionando a localização dessas Z1 com outras áreas centrais, áreas essas em que, em tese, se manifesta uma urbanidade mais elevada. Tomando como parâmetro a região da Avenida Paulista constata-se que alguns bairros Z1 são praticamente vizinhos (caso dos Jardins, do Pacaembu, do Ibirapuera, do Sumaré). Se a referência for a região da Av. Faria Lima alguns dos já

citados e outros serão vizinhos também (Alto de Pinheiros, Cidade Jardim, por exemplo). Mesmo os mais distantes do centro tradicional estão muito próximos de bairros que são centros regionais como Santo Amaro, Pinheiros, Lapa e Santana. Interlagos, Jardim Marajoara, Jardim Morumbi, Granja Julieta, Chácara Flora são bem próximos da área que vem recebendo os maiores investimentos imobiliários na cidade, que fica exatamente entre a marginal do rio Pinheiros e a Av. Santo Amaro (englobando a área da Rua Verbo Divino/Rua Américo Brasiliense, Av. Luiz Carlos Berrini, Vila Olímpia e Itaim), que é a área denominada por Heitor Frúgoli Jr. como “vetor sudoeste”. O que se quer ressaltar é que esses bairros Z1, com estrutura de subúrbios estão no coração denso de São Paulo, e que esses 5% do território não é pouca coisa, principalmente se fizermos o cálculo tendo como referência a região central sem os gradientes mais externos, veríamos que a extensão que eles representam no interior da área com maior urbanidade é bem respeitável. Além disso, significam muito pela imagem de qualidade de vida que projetam, que é uma qualidade de vida associada à riqueza, às mansões isoladas, ao uso do automóvel, às áreas campestres, arborizadas e livres. Uma qualidade de vida de um subúrbio antiurbanidade e de um espaço do automóvel. Contudo, o que realmente pode dar a estes bairros uma condição de privilégio é a capacidade de usufruir essa “qualidade de vida” e alcançar facilmente áreas de intensa urbanidade. Eles são “subúrbios” que se beneficiam de uma urbanidade praticamente contígua, diferente dos subúrbios americanos aos quais Victor Gruen quis socorrer com seus *shoppings centers*.

Examinando-se os preços do m² dos terrenos deve-se admitir que a grande variação está associada a múltiplos fatores: distância dos centros importantes da cidade (esse não pesa tanto na medida em que todas as Z1 são muito próximas desses centros); qualidade do entorno que pode ser mais ou menos atraente (no caso dos Jardins o entorno o valoriza, no caso de Interlagos e Jardim Marajoara o entorno é desqualificador); a própria qualidade interna da Z1 na sua origem (dimensões, arborização, áreas livres, condição das casas, etc.); o atual estado de conservação em função da pressão do entorno (algumas dessas Z1 já estão muito descaracterizadas o que as desvaloriza - a exceção são algumas partes dos Jardins que mesmo alteradas mantém um grande valor imobiliário); a disponibilidade de

áreas livres para construção (em Interlagos há ainda muitas áreas, nos Jardins não há) etc.

Uma constatação que não poderia faltar e que está explícita na denominação de uma boa parte dos bairros Z1 diz respeito ao modelo urbanístico inspirador desses bairros que são as cidades-jardins de Ebenezer Howard, que via Raymond Unwin, transformaram-se em subúrbios-jardim. Concebidos e referidos a um plano de expansão da cidade deslocado do que de fato ocorreu, esses bairros atendiam a preceitos descentralizadores e homogeneizadores antiurbanidade. Como a cidade os envolveu com enorme rapidez e a “maré de problemas urbanos” passou a acossá-los, a questão que se colocou para os moradores das Z1 foi a da preservação das características urbanísticas originais desses bairros. A lei de zoneamento de 1972 constitui-se num instrumento legal que contribuiu muito para essa demanda dos moradores, mesmo assim a descaracterização desses bairros vem avançando. Confirmando uma observação de Bernard Lepetit:

É possível escrever, por exemplo, que diversos territórios urbanos, dadas suas características peculiares, não são igualmente capazes de absorver modificações de uso ou mutações econômicas. Essa proposição tem toda probabilidade de estar correta: os tecidos complexos das metrópoles, por exemplo, contrastam com os tecidos monofuncionais, que se desestruturam com mais facilidade (LEPETIT, 2001, p. 142).

As modalidades de descaracterização desses “subúrbios internos” variam. Para aqueles próximos ao centro tradicional, à avenida Paulista e à avenida Faria Lima, como os Jardins (América, Europa e Paulistano) e a Cidade-Jardim, é o avanço do comércio, do trânsito de passagem e o uso do bairro como bolsão de estacionamento que incomoda. Para outros, em áreas mais distantes, o maior problema é a segurança e também o trânsito de passagem. O grande inimigo dessas áreas é o uso maciço do automóvel que inunda a cidade. Os automobilistas não poderiam deixar de procurar a passagem por essas aprazíveis ilhas de ruas descongestionadas. Situação paradoxal: esses “subúrbios internos” são grandes indutores do uso do automóvel. Esse quadro está ameaçado pela “infecção automobilística” e sem dúvida se constitui na maior preocupação relacionada à preservação das Z1.

Um caso atraente para a compreensão do espírito suburbano que campeia nesses bairros Z1 que será objeto de análise é o do Alto de Pinheiros. Trata-se de

um bairro Z1 com uma atuante associação de moradores que é a Sociedade Amigos de Alto dos Pinheiros (SAAP). Essa entidade há alguns anos promove uma campanha pela preservação do bairro, cujo eixo é uma proposta que procura evitar a erosão automobilística. A proposta está envolvida em controvérsias. Alguns dados e informações sobre esse bairro têm sua origem em Londres.

Em 25 de setembro de 1911 na cidade de Londres é fundada a *City of São Paulo: Improvements and Freehold Land Company Limited*, empresa imobiliária que iria operar na cidade de São Paulo. Em 03 de março de 1912, a *City* inicia seu funcionamento oficial no Brasil e, no ano seguinte, dá início a venda de terrenos e, por meio de gestões junto à prefeitura de São Paulo, consegue influenciar as leis pertinentes ao Código Municipal de Obras. Em 1931 a *City* já era a mais poderosa companhia imobiliária de São Paulo. Essas afirmações podem dar a impressão que as fontes das informações são obras críticas sobre a estruturação da cidade que denunciando a ação de grandes empreendimentos privados vergando os poderes públicos, corrompendo o Estado. Porém, curiosamente, a fonte usada é a própria SAAP, que publicou em julho de 1999 uma cartilha que relata essa história a frio e com certo orgulho (SAAP, 1999, p. 43). Entre os vários empreendimentos da *City* São Paulo estava a aquisição de terras em áreas inabitadas afastadas do centro, onde a empresa projetava usos futuros. A *City* começou a adquirir terras da região que hoje é o Alto de Pinheiros a partir de 1930. Parte dessas terras era inundável e foi sendo lentamente saneada, mas a implementação do bairro somente se efetivou após o acordo tripartite entre a *City*, a *Ligth* e a prefeitura, quando da retificação do rio Pinheiros⁷. A partir desse período a área foi sendo urbanizada como um todo urbanístico, sob o conceito de subúrbio-jardim, tal como a *City* havia adotado no Jardim América e no Pacaembu (outras duas Z1):

Respeitaram-se as curvas de nível, áreas livres foram generosamente tratadas, distribuídas em praças e nos canteiros das avenidas. A arborização, as normas para execução de passeios e a ocupação dos lotes obedeceram aos padrões lançados pela companhia. Todas as exigências foram incorporadas à legislação municipal e adotadas no loteamento do Alto de Pinheiros (SAAP, 1999, p. 45).

Na cartilha afirma-se, num prenúncio do que viria ser em São Paulo a postura antiurbanidade, que o projeto do bairro de Alto de Pinheiros tinha uma essência: a

⁷ Cf. SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Os Meandros dos rios nos meandros do poder**. Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo.

qualidade de vida. Como uma dada concepção de qualidade de vida pode ser tratada de modo absoluto? Essa é apenas uma concepção de qualidade de vida, que se sustenta depreciando a qualidade de vida vivenciada no interior de zonas densas das cidades. Eis a voz da SAAP:

Apesar do traçado viário não repetir por completo o modelo sinuoso adotado nos Jardins para impedir velocidade demasiada dos automóveis, o dimensionamento generoso das vias, canteiros centrais, calçadas, terrenos e inúmeras praças, procura unir traços da vida urbana e rural (SOCIEDADE AMIGOS, data, p. 45).

Traços da vida rural definem bem o estilo do bairro que se organizou tal como manchas urbanas que se dissolvem no campo cuja concepção urbanística estabeleceu também baixa densidade na ocupação do bairro, reservando para ao comércio, exclusivamente local, algumas praças. Aí está a concretização possível dos subúrbios-jardim, diferentemente de cidades-jardins. A homogeneidade de funções que exige complementaridade constante com outras áreas, ao contrário das cidades-jardins concebidas para serem auto-suficientes.

Até 1976 a própria Cia *City* encarregou-se da fiscalização para a manutenção das características originais do bairro. Após, essa fiscalização transferiu-se para a municipalidade com base na Lei de Zoneamento. E os próprios moradores organizados em associações como a SAAP passaram a ajudar nessa fiscalização, conscientes da importância do espaço que habitam. O fato é que o Alto de Pinheiros é uma das Z1 mais bem preservadas e com intuito de garantir essa preservação no futuro a SAAP está atuando. Detalhando seus objetivos:

1. Discutir, analisar e criar soluções contra o trânsito intenso de veículos e o conseqüente aparecimento de corredores de tráfego, que acabam por prejudicar o uso residencial dos imóveis, incentivando seu uso irregular, com atividades comerciais e conseqüente poluição do ar, sonora e visual;
2. Denunciar e coibir os usos irregulares. Ser o elo entre os moradores e os organismo públicos, tais como a Administração Regional, a polícia e o Ministério Público;
3. Discutir e propor soluções para melhorar a segurança do bairro;
4. Conservar e ampliar as áreas verdes dos lotes, praças e jardins;
5. Pesquisar e divulgar a história do bairro, assim como a sua preservação urbanística;

6. Discutir, analisar e participar de projetos de intervenção urbana e melhoria da qualidade de vida no município de São Paulo.

Destaca-se que o primeiro objetivo é o combate à expansão automobilística, que incentivaria o uso comercial do bairro. Deve se ressaltar a consciência bem arguta sobre os malefícios que o automóvel produz. Isso num bairro onde nenhuma família possui menos do que 3 automóveis, que é algo a ser refletido tendo em conta o objetivo número 6, em que a associação, complacentemente, olha para fora da “ilha” e dispõe-se a colaborar para a melhoria da qualidade de vida na cidade inteira. Será que projetando o seu ideal de qualidade de vida, tratado como absoluto? Quanto aos outros objetivos é nítida a estratégia de reforçar as características do bairro (ampliação das áreas verdes) e de divulgação de seus predicados, antes de tudo, aos próprios moradores. Por fim, a associação busca uma articulação para poder ser mais ativa nas ações contra alguns problemas óbvios de segurança, visto o isolamento e a riqueza patrimonial instalada no bairro.

A SAAP trata a expansão automobilística como algo natural na cidade densa e problemática. Na verdade parte da “erosão automobilística” tem nos habitantes desses bairros agentes bem ativos e justamente para eles, mais do que ninguém, o uso do automóvel é natural. Mas eles sabem que essa natureza lhes ameaça. As ameaças principais à integridade do bairro são: de um lado, a utilização ilegal de imóveis com fins não residenciais, não fiscalizados, nem desalojados pela prefeitura; de outro, a utilização pela Companhia de Engenharia e Trânsito de vias locais como vias de passagem de tráfego rápido e pesado, que retalham as áreas residenciais, ocasionando acidentes e atropelamentos, além de poluição sonora e do ar. Considerando a expansão automobilística como sua principal ameaça, a SAAP está propondo a constituição de “bolsões”. Esses seriam núcleos residenciais de vizinhança, que contêm ruas mais estreitas, de circulação local, cujo perímetro é delimitado por vias de largura superior às internas, que coletam esta circulação local e a encaminham às vias principais. O funcionamento em sistema de bolsão resulta do bloqueio, para tráfego de passagem, do acesso ao interior do núcleo pelas vias principais, utilizando indicações de contramão, obstáculos no chão, jardineiras, ou mesmo pavimentação ao nível de calçada. Assim, na maior parte das vias internas do núcleo de vizinhança, não é permitida a entrada de veículos (exterior/interior) (SAAP, 1999, p. 9). Quanto às conseqüências dessa forma de bloqueio eles

entendem que havendo clara identificação do bolsão, as ruas internas ficam protegidas do tráfego de passagem e podem ser utilizadas por pedestres e bicicletas “[...] retomando-se o hábito perdido de jogos de rua, festas comunitárias e maior convivência entre vizinhos nos espaços públicos” (SAAP, 1999, p. 9). Essa passagem é de relevante interesse. Em primeiro lugar o tráfego de passagem nesse bairro é ínfimo na área, se comparado com o restante de São Paulo. Na verdade, existe um bloqueio que está em sua própria concepção urbanística, que talvez esteja perdendo sua eficácia, daí a proposta dos bolsões. Entretanto, nada disso estimula que as ruas do Alto de Pinheiros sejam inteiramente usadas por pedestres. É possível percorrer suas ruas durante dez, quinze minutos sem encontrar nenhum morador. Somente em finais de semana é que aparecem alguns muito poucos. Pedestres, somente as empregadas domésticas que fazem trajetos sacrificantes para as áreas onde se encontram os transportes coletivos. É um “paraíso” formado de praças e ruas arborizados que não são usadas por ninguém, sendo a única exceção os cães de estimação que são levados a essas áreas pelos empregados domésticos para evacuar (as exceções são poucas praças *points* menos “perigosos” para exercício físico). Ademais retomar hábitos que jamais foram praticados no bairro é um contra-senso espantoso, talvez expressão de alguma fantasia de urbanidade, por um lado, ou da nostalgia de um comunitarismo regressivo e rural, por outro lado, ambos inexistentes e impraticáveis num bairro com essas características.

Somente o risco de degradação do Alto de Pinheiros já promove uma desvalorização dos imóveis. Diante desse fato em sua cartilha a SAAP declara esse conflito como inaceitável numa cidade civilizada. É de bom tom lembrar que a civilização a que eles apelam não brotou de redutos semi-rurais e semi-urbanos de baixa urbanidade tal como o bairro do Alto de Pinheiros representa. Assim como relembrar que o conflito inaceitável que eles identificam tem com protagonista central o automóvel, que é o meio de transporte adotado maciçamente no bairro. De todo modo, a consciência plena que os membros da SAAP têm dos direitos civis permite que eles se auto-identifiquem como uma forma de resistência civil ao processo de degradação da vida urbana. Conforme o parâmetro usado, o de urbanidade, a vida urbana existente nesse bairro já é no nascedouro de baixa urbanidade. Assustados com acusações sobre intenções ocultas de usar a proposta dos bolsões como

fachada para criar condomínios fechados informais, os membros da SAAP refutam com veemência o que consideram um absurdo. Os bolsões estarão abertos a qualquer pessoa – pedestres – pois ali a precedência é essa e não a do automóvel. Na proposta está previsto que visitantes motorizados dirijam-se para o bairro, estacionem seus veículos e realizem caminhadas pelo bairro. Mas, por que essa visita não ocorre agora, já que o bairro mantém-se fundamentalmente com as características originais? Por que não vemos ninguém de dentro e nem de fora caminhando? Jane Jacobs falando de subúrbios reais quanto a questão de calçadas planejados para caminhadas assim se referiu:

[...] quando mães de renda familiar, raça ou escolaridade diferentes trazem os filhos para o calçadão, elas e as crianças são discriminadas com rudeza. Não se enquadram direito no modo suburbano de convivência na vida privada que nasceu da falta de vida urbana nas calçadas. Propositadamente, o calçadão não tem bancos; o pessoal que defende o compartilhar desistiu deles porque poderiam ser interpretados como um convite para as pessoas que não se enquadram (JACOBS, 2000, p. 68).

Não existiria o risco de nessas áreas para caminhadas, que os bolsões propiciariam, sofrerem do mesmo mal do calçadão de subúrbio? Mas vale perguntar: por que esse bairro é pouco usado para as práticas pedestres, inclusive pelos próprios moradores? Por que não andam? Se os próprios moradores não andam, por que os de fora iriam até ali para caminhar? Medo do “deserto” (que é “oásis” para aqueles que defendem a idéia de qualidade de vida associada à ideologia ambiental/rural). Não há comércio, não há atrações, não há gente. Os carteiros que andam pelo bairro quando necessitam de um copo de água pedem-no aos vigilantes. Só há guaritas, vigilantes privados, controle e o tédio. Ninguém vai querer andar numa área desvitalizada e vigiada.

Se a argumentação que louva os predicados urbanos do bairro não convence, isso não traz problemas para a associação. Esse não é o principal trunfo da SAAP na luta pela preservação do bairro. O principal é a defesa do patrimônio ambiental do bairro. Assim se refere a SAAP ao bairro quanto ao aspecto ambiental: “contrapartida paisagística para a mata natural desaparecida”, pois a grande massa arbórea existente constitui o elemento que mais se destaca na paisagem de um “bairro-jardim” como o Alto de Pinheiros. Essa presença vegetal é responsável pelo retorno de inúmeras espécies de pássaros ao ambiente urbano e a não impermeabilização do solo contribui para a diminuição de enchentes. Por fim a

arborização do Alto de Pinheiros é fundamental para impedir a formação das “ilhas de calor”. Com essas virtudes ambientais, diz a SAAP, preservar o bairro não é só uma questão da manutenção da tranquilidade da vida dos moradores, mas é uma ação que se inclui na luta maior para a ampliação das áreas verdes da cidade como política para melhorar seu quadro ambiental, tão comprometido por conta da concentração excessiva. A arborização fica inevitavelmente associada a bairros residenciais pouco densos, enquanto que a devastação corresponde à densificação e diversidade, o que torna esse argumento vicioso. Porém, se é verdade que uma área suburbana pode conter maior densidade de vegetação, não é menos verdade que as áreas densas das cidades podem também conter arborização bem distribuída pelas ruas, calçadas e praças. Isso desde que as calçadas sejam valorizadas e não arrasadas em benefício da circulação de automóveis. A única questão que deveria ser respondida por tão prestimosos ambientalistas refere-se a como eles podem harmonizar essa sensibilidade com o uso intenso do automóvel que protagonizam e que é algo inerente à opção de morar em bairros de baixa densidade, que são os subúrbios-jardim. Inconscientes, alegam que se em São Paulo existisse planejamento automaticamente bairros, como o Alto de Pinheiros, seriam protegidos. Citam o caso de Berlim e de Barcelona como cidades onde se protegem bairros e se escalona o trânsito pesado. Mas, eles querem controle de trânsito pesado nos próprios bairros que induzem o uso do automóvel?

Com tais alegações a SAAP declara-se uma intransigente defensora do zoneamento legal contra os moradores que quebram o zoneamento instalando atividades comerciais no bairro.

Numa célebre coletânea, *The Exploding Metropolis*, Willian H. Whyte ao atacar a nova religião do automóvel e dos subúrbios iniciava seu ensaio avisando que ele o havia sido escrito para quem gostava das cidades (JACOBY, 1990, p. 71). Talvez seja o caso de se afirmar algo nessa direção. Pela forma de argumentar e de referir-se à cidade, os defensores da preservação dos “subúrbios internos” não gostam de cidades. São mais sensíveis à questão ambiental do que à crise urbana, da qual eles são agentes nada inocentes, pois os bairros que eles defendem são maléficos ao gradiente central:

Densidades habitacionais muito baixas [1,5 moradia por 1000 m²] podem ser boas para subúrbios [...] Contudo, esse tipo de densidade habitacional ao redor da cidade é uma opção ruim [...] fadada a

transformar-se numa área apagada. À medida que a cidade se expande, desaparece o caráter que torna esses semi-subúrbios razoavelmente atraentes e funcionais. À medida que forem engolidos e ficarem incrustados na cidade, perderão, sem dúvida, sua antiga identidade geográfica com subúrbios verdadeiros [...] Imersos na cidade e em seus problemas cotidianos, eles não possuem a vitalidade da cidade para enfrentar esses problemas (JACOBS, 2000, p. 231-232).

De fato o que está definido é o fracasso dos “subúrbios internos” que sofreram transformações estruturais (mesmo que não sejam físicas), na medida em que a cidade os envolveu e as relações com essa passaram a ser tempestuosas. Caso venha ocorrer uma onda de suburbanização verdadeira em São Paulo, talvez esse desejo de subúrbio (e a ideologia anticidade - ambientalista incluso) possa vir a ser satisfeito em áreas mais apropriadas. Porém, a herança enraizada no interior da cidade por essa suburbanização fora do lugar, já deixou cicatrizes profundas numa urbanidade que mal conseguiu se constituir de modo aceitável em boa parte da cidade.

4. “Subúrbios internos”: uma interpretação da vontade de segregação

Anteriormente afirmou-se que Teresa Caldeira teria, de certo modo, naturalizado a vontade de separação no interior das cidades, aceitando que as cidades contêm a segregação por definição:

[...] é possível argumentar que um espaço público igualitário não marcado por dominação e hierarquia nunca existiu em lugar nenhum. Até mesmo o suposto espaço público impessoal da Europa ocidental moderna e dos Estados Unidos é, na verdade, estruturado com base em relações desiguais de classes, etnicidade e gênero [...] A combinação de princípios igualitários com estruturas de dominação e vários tipos de desigualdades e hierarquias têm raízes profundas na modernidade ocidental e não constitui nenhum caso especial de incompletude (CALDEIRA, 2000, p. 140).

Ninguém poderá colocar em dúvida que as ocorrências discriminadoras e segregacionistas foram e estão presentes na história das cidades. Os motivadores da busca de afastamento no interior de um geotipo espacial, cujo cerne é a aproximação, são diversos, muito conhecidos e correspondem à tradução das estruturas das sociedades modernas no espaço. Contudo, não se deve assimilar

todas estruturas gerais da modernidade ao ser da cidade e à sua espacialidade. E muito menos à concepção de espaço público. Esse é uma instância que se constitui como contraposição às separações e desigualdades opressivas. Ele pode ser mais ou menos eficiente nessa direção. Trata-se de um operador que busca a democracia. A aproximação e o convívio que a cidade propicia no espaço público, mesmo que não elimine as contradições de classe, é produtiva e obriga que nessa ordem de interação as diferenças de classe e de outros tipos impliquem em conseqüências mais atenuadas, possibilitando desdobramentos que escapam à lógica classista, por exemplo. Justamente contra essas possibilidades que as forças anticidade (contra o ser da cidade) atuam. Essas forças estão na cidade, contudo não são a cidade.

Ao mesmo tempo em que a cidade se vê invadida por situações de hostilidade e segregação, somente nela, em toda história, constituíram-se os cenários de junção social, impossíveis em qualquer outra situação. É com esse raciocínio que pode ser afirmado que a segregação que existe atualmente em São Paulo provoca uma perda de urbanidade, dito de outra maneira: reduz o ser da cidade. E é justamente nesse sentido que vai a admirável análise de Teresa Caldeira, em especial quando ela interpreta a “vontade de segregação” na cidade a partir da “fala do crime”. Nessa interpretação a autora esmiúça os atores sociais segregadores. Um dos aspectos notáveis da análise deslinda de maneira notável as razões do sucesso da “vontade de segregação”, por meio da qual a cidade é negada. É essa vontade de segregação que faz da cidade de muros uma anticidade, ou conforme o tratamento dado aqui: um mosaico reticular de “subúrbios internos”.

Segundo Teresa Caldeira a marca fundamental da reestruturação de São Paulo é justamente a segregação espacial mencionada. O que estará na raiz dessa negação da cidade? Algo banal pode iniciar a discussão: o medo do contato, o medo do outro, com o desconhecido; no cotidiano esse tipo de contato só pode ocorrer nas cidades. Jane Jacobs é bastante minuciosa para demonstrar com se constitui nas grandes cidades a confiança, o antídoto para o medo de contato. Trata-se de um equilíbrio delicadíssimo que exige impessoalidade, respeito à cidadania e vigor do espaço público. A constituição da cidadania no Brasil é incipiente, mas além dessa constatação genérica há as situações específicas que dão concretude a essa questão, daí a importância de uma avaliação sobre a questão da segregação na

principal cidade brasileira. Sobre São Paulo, Teresa Caldeira tem a seguinte tese: enquanto a grande massa de trabalhadores pobres esteve isolada em suas periferias e pouco podia se queixar de sua condição (afinal vivia-se um período ditatorial que atuava contra os interesses do mundo do trabalho), os outros segmentos da cidade mantiveram-se passivos sem reagir a essa situação; mas quando a democratização conquistada no plano político introduziu os trabalhadores pobres em cena (inclusive nos espaços públicos da cidade) e eles passaram a reivindicar seus direitos de cidadania produziu-se o estranhamento. Essa novidade política combinada à crise econômica que avançará - com fortes repercussões na infra-estrutura da cidade, na condição de vida dos trabalhadores (em especial o desemprego) e no aumento da criminalidade - resultou num surto elevado de violência, atmosfera na qual os preconceitos mais incivilizados virão à tona e se transformarão em verdade absoluta. Nesse contexto será fertilizada a vontade de segregação social. Essa vontade de segregação, que afinal vem se efetivando representa um retrocesso, ou enorme contradição, no processo de democratização do país. A essa dubiedade, esquizofrenia mesmo, Teresa Caldeira denomina democracia disjuntiva. Enquanto o estado de direito avança, em São Paulo esse avanço é tido como o responsável pelas mazelas da cidade, e nesse caldo de cultura os segmentos sociais privilegiados se “fecham em copas”, isolam-se em condomínios, criam sistemas de vigilância privada, arrasam o espaço público com a invasão automobilística e criam uma anticidade só para eles: a cidade de muros. Não há como não se impressionar com esse diagnóstico que se expressa na “fala do crime”.

A seguir serão apresentados alguns exemplos da vontade de segregação notados nos bairros-jardins (Z1) e posteriormente será debatido se o dispositivo de Teresa Caldeira denominado “fala do crime” permite uma interpretação fecunda dessa vontade de segregação. O primeiro exemplo é vem da Sociedade Amigos do Bairro *City* Boaçava (SAB). Em carta de 1 de novembro de 2000 dirigida a seus associados a diretoria dessa associação colocava-se da seguinte maneira: “A Sociedade Amigos do Bairro *City* Boaçava, desde a sua fundação, vem trabalhando com afinho em benefício do nosso bairro, quer na área de segurança, quer na urbanização, conservação, limpeza e iluminação”.

De início chama a atenção a primazia da palavra segurança, que certamente não é por acaso, superando inclusive um vocábulo hierarquicamente superior (que engloba a segurança) como o de urbanização. Lendo-se outros documentos (um pequeno jornal, inclusive) fica-se informado que existe no quadro da diretoria um diretor de segurança a quem, por exemplo, empresas de equipamentos de segurança procuram para fazer propostas de instalação de alarmes nas casas com controle central e coisas do gênero. Há uma vigilância particular da SAB equipada com veículos. A Sociedade possui um histórico de conquistas e realizações: eles põem a mão na massa e atuam diretamente em obras de conservação e reurbanização. Nos seus quadros há também uma diretora de urbanismo. Recuperaram e reformaram com projeto próprio uma grande praça do bairro e mantém nessa, alguns serviços. Essa praça é muito freqüentada (pelo menos em alguns horários) e uma referência na região. No ano de 2001 recuperaram um terreno que servia de depósito de máquinas e estão transformando-o numa outra praça, basicamente com recursos próprios. Se eles são capazes de tudo isso porque a questão da segurança está em primeiro lugar no texto? Algo da visão predominante de segurança e de bem-estar no bairro pode ser explicado pelo fato de nas proximidades do bairro encontrar-se o Parque Villa Lobos e desde que esse parque entrou em funcionamento os moradores (pelo menos é assim que a Sociedade de amigos expressa) entraram em polvorosa temendo que carros estacionem em suas ruas, que elementos estranhos populares por lá circulem etc. Atualmente eles têm um projeto em estudos na Companhia de Engenharia e Tráfego (CET) do município que busca impedir o trânsito e o estacionamento no bairro. Querem fechar o bairro, porque temem o estranho. A própria Teresa Caldeira discute esse caso da proibição de veículos de fora no Boaçava e chama atenção para o aumento recente do medo e dos ataques ao espaço público e lembra que outros bairros nobres há muito são vítimas de situações semelhantes (Pacaembú e Morumbi), sem nunca realizar movimentos segregacionistas desse tipo (CALDEIRA, 2000, p. 283). Um segundo exemplo, bem menos sutil, vem da Sociedade de Amigos do Alto dos Pinheiros (SAAP), cujo projeto de introdução de bolsões já foi comentado. Em seus documentos os dirigentes costumam louvar a beleza das praças do bairro e agora também do Parque Villa Lobos (*City* Boaçava e Alto de Pinheiros são bairros contíguos). Aliás, são comuns protestos dos moradores desses dois subúrbios-jardim na seção de cartas dos grandes jornais, contra o uso do

Parque Villa Lobos para eventos que atraíam pessoas de fora em “detrimento dos moradores locais”. Eis a maneira pela qual a beleza dessas praças é defendida que um panfleto da SAAP traz explícita:

“Aos Moradores e Freqüentadores da Praça Valdir Azevedo”

Todos conhecem a Praça Valdir Azevedo: ela é uma das maiores praças de São Paulo, uma vez e meia o Parque Trianon.

É um ponto de encontro para caminhadas, ginástica, ciclismo etc.

Precisamos resgatar a boa freqüência e o lazer diário das nossas famílias.

Ela é uma área densamente arborizada, numa situação privilegiada.

Mas a Praça encontra-se há algum tempo abandonada, mau freqüentada e perigosa.

Não podemos deixá-la deteriorar-se.

Unidos poderemos torná-la verde, limpa e bem freqüentada, como antigamente.

A SAAP – Sociedade Amigos de Alto dos Pinheiros – convoca você a participar da sua restauração.

Estamos organizando grupos de voluntários que queiram participar desse projeto e buscando patrocínio de empresas interessadas.

Se você tiver interesse em participar, queira, por favor, entrar em contato com a SAAP – Sociedade Amigos de Alto dos Pinheiros – através do telefone 3022-7286 ou Fax 3021-8643 ou e-mail saap@saap.org.br ou pessoalmente em nossa sede Praça São Marcos, 624 – sala 16 – Altos dos Pinheiros – CEP. 05455-050 – São Paulo – SP – Site: www.saap.org.br

Os grifos são nossos. Pode-se dizer de início que o fato de morar num bairro de uso exclusivamente residencial, e de tanto defender essa idéia de exclusividade, tenha confundido as percepções dos membros da Associação, quando reivindicam a praça para uso exclusivo, tal como o Parque Villa Lobos. Essa posição, em vista dos fundamentos que justificaram a construção do *Central Park* em Nova York significa uma regressão profunda e um ataque a urbanidade da cidade de São Paulo. Frederic Law Olmsted, o paisagista que concebeu o Central Park, tinha em mente criar um ambiente público e aprazível para que todas as pessoas diferentes da

cidade se encontrassem e convivessem. O parque fazia parte do conjunto de medidas que visava integrar melhor o imigrante em Nova York. Essa política integracionista pressupunha uma melhoria sistemática do ambiente urbano, mediante a instalação de parques e áreas de recreio, que na opinião de Olmsted exerceria “[...] uma influência harmonizadora e refinadora [...] favorável à cortesia, ao autocontrole e à temperança” (HALL, 2002, p. 47). Os membros das associações de moradores dos subúrbios-jardim mal sabem que em se tratando de espaço público não há preferências.

Porém, no texto do panfleto há mais do que uma violação do público, o que não seria pouco. Nele se manifesta o que Teresa Caldeira designou como “fala do crime”. O que os autores estão querendo dizer com “maus” freqüentadores, fato que deixa a praça perigosa? Num ato de boa vontade pode-se compreender “mau” freqüentada ou bem freqüentada como uma questão de intensidade, e se for isso há de se convir que o panfleto não foi claro. Mas, é óbvio que não se trata disso. Por outro lado, o bairro está cheio de praças vazias, afinal trata-se de um subúrbio e tem muito mais praças do que qualquer outro bairro, aliás, esse é um dos fatores responsáveis pela baixa densificação, sem que fossem lançados panfletos do gênero. Ao não se dar ao trabalho de explicar o que estão querendo dizer, sabem com certeza que o público alvo sabe o que está sendo dito. A praça situa-se nos limites do bairro, ao lado de uma via de muita circulação (Rua Cerro Corá). Atrai pessoas de outros bairros. Possui uma quadra para prática de esportes e se sabe que membros da classe média e alta não praticam esportes em quadras públicas, em especial naquela que é muito mal conservada, logo os freqüentadores são jovens de outros segmentos sociais. A praça também é um “*point*” nos fins de semana, de empregadas domésticas. Definitivamente ela não é uma praça “exclusiva” dos nobres moradores do Alto de Pinheiros. O que chama atenção é o seguinte fato: se a praça estivesse sendo local de ocorrência de crimes, porque não dizer no panfleto que bandidos ficam a espreita para assaltar os freqüentadores? Por que não pedir o reforço do policiamento na área? Na verdade, isso não é necessário, pois numa das dependências da praça está sediado um batalhão da polícia municipal, o que não é conveniente para assaltantes e outros criminosos. O que está oculto nessas expressões (“mau” e “bem” freqüentada)? Não há quem não saiba. Afinal há uma familiaridade muito grande na cidade com a “fala do crime”:

trabalhadores pobres, nordestinos, negros, adolescentes de outras famílias (não as “nossas famílias”), estranhos vindos de outros bairros, etc. são potencialmente perigosos e indesejáveis. É preciso selecionar e “melhorar” a freqüência. Por que não reivindicam a melhoria da praça para todos os seus freqüentadores, venham de onde vierem e sejam quem for? Por que para a restauração da praça é tão importante a reforma nas instalações físicas quanto da composição dos freqüentadores? Eis a segregação grassando sem crítica e sem obstáculo. Isso num espaço público. Tomando-se como referência a organização do espaço que está sob o comando da iniciativa privada, compreende-se a violência dos sistemas de segurança de prédios, condomínios, agências bancárias, etc.

Os membros da SAAP estão expressando um senso de exclusividade sobre o “seu território”, uma metáfora da animalidade, que reduz o seu conteúdo público. Em seu trabalho Teresa Caldeira fez entrevistas com moradores de terceira geração, filhos de imigrantes italianos, do bairro da Moóca. Constatou que eles exibem um “senso de território” muito exacerbado, isso num contexto no qual sentem que prosperaram em relação aos seus pais e que a crise econômica está colocando em risco esse progresso. É esse o quadro no qual escolhem os recém-chegados, na maioria imigrantes como seus pais o foram, mas que vieram depois e são mais pobres, para expressar os limites da comunidade e acentuar sua própria superioridade social. Os recém-chegados são tratados como “estrangeiros” e como invasores que estão destruindo e “empestecendo” os lugares. Os novos moradores são criminalizados *a priori*. Tal como na Praça Valdir Azevedo, o bairro passou a ser “mau” habitado. Como se vê a “fala do crime” não é dada a sutilezas.

Preconceitos sobre o que seria ou não uma boa freqüência e uma boa vizinhança alimentam as ações segregadoras. Depreciar o outro, cumpre a função de criar distanciamento social. Formam uma espécie de cerca simbólica que demarca fronteiras e evita misturas e contatos indevidos (CALDEIRA, 2000, p. 70-71). Num contexto de aumento da criminalidade as vinculações entre esses preconceitos, o medo e o oportunismo do mercado imobiliário, vão ampliar as ações em direção ao isolamento e ao fechamento, contrariamente à posição de Jane Jacobs sobre segurança, que conforme ela entendia, dependia do engajamento, da presença de gente nas ruas usando-as em todos os horários, e não pelo isolamento, situação mais propícia a ocorrência de crimes. Aqui vale um comentário sobre como

é incomum relacionar a organização geográfica da cidade à falta de segurança. Esse tipo de abordagem está sufocado pelas explicações circulares sobre crise econômica, crise de valores, mas, seguramente, possui potencial heurístico nesse tema, o que Jane Jacobs vislumbrou. Entretanto, o isolamento e a fuga não são compreendidos como nefastos para a segurança, pelos que compartilham a cultura segregadora. Na medida em que, um segmento da população é criminalizado pelas características que possui, características essas representadas por preconceitos, ficar próximo a elas é muito perigoso.

A “fala do crime” é caudatária da “fala da segregação” que lhe é anterior. Essa última compõe-se de elementos que representam e organizam simbolicamente uma condição de superioridade e de diferenciação social. Teresa Caldeira situou a “fala do crime” usando várias fontes teóricas e empíricas. Entrevistou habitantes diferentes entre si, analisou a repercussão de certas ocorrências na imprensa, assim como a fala e a atuação de conhecidos radialistas (políticos e jornalistas) que fazem da questão da criminalidade seu ganha pão. Desse conjunto vale ressaltar a gama impressionante de termos pejorativos referentes ao contato na cidade: “Os verbos usados para descrever o crescimento do crime e o contexto em que ele ocorre foram infiltrar, infestar e contaminar” (CALDEIRA, 2000, p. 90). Se nas cidades, em tese, os espaços são públicos e o que se busca é o contato tratar a presença de pessoas com os verbos infiltrar, infestar e contaminar violenta a cidade, é a segregação. São palavras que prenunciam a organização geográfica desejada, criando no interior da cidade justamente aquilo que é sua antítese: fronteiras de vários tipos. Nesse contexto de temor as fronteiras precisam ser demarcadas e, posteriormente policiadas. As depreciações mais explícitas e veementes aparecem quando a proximidade e a ameaça de mistura aumentam. Isso funciona como se a proximidade fosse um estímulo para o refinamento das separações para que a percepção de diferença seja mantida (CALDEIRA, 2000, 75) Aliás, nem é preciso a proximidade euclidiana para que isso ocorra. Basta uma proximidade de outra ordem, construída por outros meios. Há o medo e deseja-se afastamento do que já não era tão presente. Por tudo isso, quando se fala em segurança e numa polícia mais dura está implícito um ato de segregação, algo visível no exemplo citado anteriormente, sobre a “gentrificação reticular do centro” e dos espaços freqüentados pelas classes boas, que entendem que todos os funcionários são seguranças.

O medo do contato, a postura anticidade, tem como pressuposto que certos segmentos sociais são portadores do mal e que por contato (infiltração e contaminação) o mal se espalha. Paradoxalmente, mesmo que pejorativamente, está contido nesse enunciado o papel produtivo da cidade: viver próximo e ter um maior número de relações não é algo indiferente para as pessoas. É óbvio que contaminação não é o termo nem para o bem nem para o mal, pois sua origem é biológica e exclui ao ser empregado em relação ao ser humano, sua capacidade de escolha. Mas a “fala do crime” não se manifesta assim, e para os seus protagonistas os seres humanos são vulneráveis ao contato do mal fatalmente, daí a postura segregacionista ser mais profunda e anterior ao avanço da criminalidade, que apenas reativa o que estava latente.

Deve-se ressaltar que as conseqüências dessa postura são múltiplas, e transcendem a questão do crime, como ressaltava Teresa Caldeira. Pessoas acostumadas com a vigilância das fronteiras sociais (que são geográficas) têm dificuldade para reconhecer os direitos individuais dos outros (CALDEIRA, 2000, p. 96-97). Esse é notoriamente o caso dos membros da Associação dos moradores dos subúrbios-jardim. Na configuração social (que é espacial) citadina, a mistura, a possibilidade de encontro com o outro está dada por definição, o contato é muito difícil de ser evitado, daí o esforço cada vez mais intencional e racional de segregação, que forja no interior da cidade a anticidade.

Não é óbvio e nem consciente por parte do agente segregador que ele termina por ser um elemento que empobrece a vida citadina e diminui as possibilidades de soluções democráticas duradouras para os problemas da cidade. Isso porque é óbvio que a segregação com suas baterias carregadas pela “fala do crime” significam declínio da vida pública, rumo à privatização e um aumento da desigualdade. E termina também “[...] moldando o espaço urbano, seus padrões de segregação, novas formas de residência, trabalho e circulação, interações públicas e, conseqüentemente, a qualidade da vida pública” (CALDEIRA, 2000, p. 207). A ausência de confiança no poder constitucional - às vezes atribuída à corrupção da política, e também à frouxidão das regras promovidas pela democracia - constitui uma desesperança que incrementa a “vontade de subúrbio”. Disso resulta mais uma retroação positiva: viver em isolamento e por trás de muros vai dificultar a mudança dessa percepção negativa que incentiva a segregação. O desconhecimento e a

incompreensão do outro num quadro geográfico dessa natureza tenderá obviamente a crescer.

Assim é que o referido anteriormente arquiteto sul-africano Henning Rasmuss vê semelhanças entre a Joanesburgo estruturada no *apartheid* e São Paulo. Ele notou que em São Paulo proliferam formas de residência que lembram Joanesburgo, onde a “[...] paisagem urbana [...] foi concebida para manter segregados brancos e negros, e que hoje está tomada por enclaves residenciais de segurança máxima e ilhas comerciais que anulam o contato com as ruas” (RASMUSS, 2003, p. E1). Jacques Lévy também percebe semelhanças entre Joanesburgo e São Paulo. Diz ele que em Joanesburgo a separação está presente em todas as estruturas do espaço urbano, e que o bairro branco fechado de Sandton tem “[...] pequenos irmãos nas *gated communities* americanas ou nos condomínios fechados brasileiros” (LÉVY, 1999, p. 244).

“Subúrbios internos”: forças centrífugas em direção ao centro

É preciso reiterar que não consideramos que os “subúrbios internos” sejam apenas aqueles que foram subúrbios-jardim em sua origem, e após terem sido envolvidas pela cidade, lutam pela manutenção de seu *status*. Mesmo nesses já havia algo que prenunciava um ataque à urbanidade. Esses subúrbios foram edificadas em localidades nas quais obviamente a cidade circundaria, como no caso do Pacaembu. Havia, logicamente, a pretensão de se beneficiar da cidade, sem nela viver. É algo assim que se expande na cidade para outros segmentos sociais. A hipótese dos “subúrbios internos” baseia-se na paradoxal “fuga da cidade para dentro” e numa espécie de um amplo desejo recalcado de subúrbio que não foi satisfeito. Tudo isso funciona como uma energia produtora de uma empreitada segregacionista em São Paulo aliada à “fala do crime”, uma ideologia difusa construída em relação ao avanço da criminalidade. A histeria em relação à criminalidade que essa fala dá conta cumpre junto à população de posses o papel que o medo de atentados terroristas, cumpriu em Detroit, por ocasião da febre suburbana daquela cidade e daquele país. Por isso, ela é um dado do isolamento condominial e da naturalização do uso do automóvel e seus adereços de blindagem e de defesa contra o contato visual (*insufilm*).

A “fala do crime” atualiza a aversão que a cidade real e seus habitantes infligem a certos segmentos sociais. Esses estão “migrando” para os “subúrbios-internos” bem protegidos que proliferam numa intensidade tal que acabam por reestruturar a cidade de São Paulo. No entanto, é possível identificar a simplificação daqueles que querem reduzir a questão da violência urbana de São Paulo à questão da segurança. Violência e segurança são tratados pelos estratos sociais dominantes e médios como sinônimos. Um exemplo é a Rádio Jovem Pan que promoveu uma “campanha anti-violência” que nada mais é que uma campanha pela segurança das “classes boas” e que incita o governo a intensificar a violência. A campanha se refere essencialmente a assaltos e seqüestros, que representam apenas uma parte menor da violência da cidade. Ficam de fora os acidentes de trânsito, os homicídios nas periferias, as chacinas, a violência da polícia e outras barbaridades que não atingem a classe média (à exceção dos acidentes de trânsito). O símbolo da campanha é um adesivo para automóveis. Só pode expô-lo quem possui automóvel, o que de algum modo já é um delimitador social. Os relatos nas reportagens feitas sobre a campanha em geral são de assaltos nos semáforos contra os motoristas. São comuns depoimentos sobre a necessidade de mais policiamento nos cruzamentos de avenidas. A campanha e a rádio dão voz a todos aqueles que clamam por ações mais drásticas como pena de morte, punições sumárias, responsabilização criminal de menores etc. E principalmente dão voz a clamores anticidade, tais como aqueles que dizem que vão sair de São Paulo, ou que vão se enclausurar em condomínios fechados com segurança privada, que não vão deixar os filhos saírem na rua. Há um *slogan* da campanha que diz que ela serve para aqueles que amam São Paulo. De fato a violência, ou melhor, a segurança é uma incentivadora do isolamento condominial, mas é ingenuidade acreditar-se no peso real desse motivo, há outros fatores que são tão fortes ou mais fortes que isso.

É possível demonstrar que a “fala do crime” funciona como um forte pretexto para uma vontade de segregação que, sorrateiramente, oculta outras representações dos segmentos dominantes e classes médias contra trabalhadores pobres e outros agrupamentos “menos prestigiados”. Exemplos da “falsa razão” da segurança para justificar o isolamento condominial e o uso exclusivo do automóvel são presentes em qualquer vila do litoral norte do estado de São Paulo. São lugares produzidos para serem segunda residência (na verdade subúrbios), cuja planície

litorânea ocupável não possui mais do que 1 ou 2 quilômetros. Pode-se pensar que essas vilas, além da praia, fossem atrativas pelo aspecto aprazível das casas e das ruas. Engano: uma profusão de condomínios fechados que se multiplicam por trás de muros e guaritas (“colônias de férias de muros”), as ruas não possuem calçadas e a arborização é ínfima. Os veranistas não abandonam seus automóveis para fazer os percursos mais prosaicos, como ir a padaria e a praia. Assim alguém que se disponha a ir a praia a pé deverá enfrentar a massa automobilística. Logo só há uma maneira de ir a praia: de automóvel, o que irá multiplicar seu uso. Quem protagoniza tal espacialidade? Os mesmos paulistanos que vivem segregados na metrópole.

Não será esse ideal naturalizado de uma cidade segregada (uma anticidade corroendo as entranhas da cidade) uma manifestação da própria violência, ao contrário de uma resposta à violência? Teresa Caldeira dá uma resposta positiva a essa indagação crucial e ao longo de seu trabalho faz uma fundamentação muito consistente desse fato: “Essa interpretação, que concebe a violência como um mediador e um operador de inversões, não revela, contudo, como a violência é constitutiva de várias dimensões da vida social [...]” (CALDEIRA, 2000, p. 139). Oculta na verdade, que a violência não é externa (vinda dos pobres criminalizados), mas que ela já está historicamente fundida no processo de constituição da sociedade brasileira, porque de outro modo não seria tão natural e legítimo responder com violência tão notória, presente na “arquitetura defensiva” dos condomínios fechados:

[...] como os ricos optam por viver, trabalhar e consumir em enclaves fortificados usando os novos serviços de segurança privada para manter os pobres e todos os ‘indesejáveis’ de fora, os pobres tornam-se vítimas de novas formas de vigilância, controle, desrespeito e humilhação. Numa sociedade altamente desigual, a segurança privada irá apenas servir para aprofundar essa desigualdade (CALDEIRA, 2000, p. 204).

Pode-se afirmar que essa segregação sempre existiu em São Paulo. Mas essa cidade algumas décadas atrás tinha traços mais democráticos. Não só as atitudes na rua estão mudando, mas própria composição da multidão, como qualquer observador pode notar. A sociedade, no sentido de R. Janine Ribeiro, evita as ruas e os espaços públicos, preferindo viver seu cotidiano em ambientes fechados e como circula de carro, o uso de transporte público está se tornando uma experiência daqueles que compõe o quadro dos problemas sociais. O automóvel particular em São Paulo está muito mais intimamente associado aos mecanismos e

as necessidades de segregação do que possivelmente às necessidades de locomoção, daí sua naturalização. Complementa o viver e o ser numa “cidade segregada”, não existindo apenas como uma externalidade técnica que nos dá mobilidade. Os automóveis são uma extensão indissociável da rede geográfica de condomínios fechados, o verdadeiro espaço das classes médias e altas, onde de fato elas desenvolvem suas experiências de vida.

A designação desses condomínios fechados que estão constituindo os “subúrbios internos” da cidade, como enclaves fortificados têm um uso relativamente disseminado na literatura crítica sobre o urbano. Algumas ações precursoras das primeiras construções de ambientes fortificados nas cidades modernas ocorreram nos EUA. Com a suburbanização dos segmentos brancos e de renda elevado, os bairros residenciais do centro eram preenchidos pelos pobres, como se sabe. Nova York e outras cidades viveram na segunda metade dos anos 1960 uma onda de revolta nos guetos, o que chamou a atenção de desenvolvimentistas urbanos e arquitetos associados, que tentavam isolar e proteger os distritos financeiros e outras áreas de alto valor imobiliário das vizinhanças perigosas da cidade. Assim é que se deu uma renovação arquitetônica, na maior parte dos centros das cidades, nas quais se “[...] produziu apenas enclaves de arranha-céus fortificados” (DAVIS, 1989, p. 96). Esse modelo arquitetônico logo se disseminou para os espaços residenciais de renda alta e eles foram criticados como “[...] novos superarranha-céus integrando espaços residenciais, aos quais Tafuri corretamente chama de ‘gigantes máquinas antiurbanas’” (DAVIS, 1989, p. 96). Não são apenas fortificados. Há algo a mais que revela sua condição de anticidade. Mike Davis afirma que dizer que eles apenas estão às costas aos seus arredores é uma verdade incompleta. Eles se encravam e se portam de “forma selvagem”, na medida em que protagonizam uma sistemática segregação em relação aos pobres que ainda usam os espaços públicos (DAVIS, 1989, p. 96). Uma maneira incisiva de mostrar o que significa a condição de enclave e de anticidade, que se configura num Grande Aqui, desses edifícios é manifestada com grande força de significado por Mike Davis, lembrando o estilo de Jane Jacobs:

Na verdade, Portman apenas construiu grandes “viveiros” para a classe média alta, protegidos por sistemas de segurança surpreendentemente complexos. A maior parte dos novos centros das cidades poderiam muito bem ter sido construídos na terceira lua de Júpiter. A lógica fundamental destes centros é a de uma colônia

de espaço claustrofóbico tentando miniaturizar a natureza dentro de si mesma (DAVIS, 1989, p. 96).

Esse modelo arquitetônico que Mike Davis nomeou como enclaves fortificados, é o mesmo que Teresa Caldeira identifica reestruturando São Paulo, e que no nosso entender formam os “subúrbios internos”.

“Subúrbios internos” e o automóvel particular

Evidentemente a rede de “subúrbios internos” tem um caráter segregacionista e “defensivo”, e não faria sentido se seus habitantes freqüentassem os espaços públicos enquanto pedestres. Assim não é de se estranhar que a concepção hegemônica da cidade defendida pelos que têm voz na sociedade reduz-se em muito à resolução dos congestionamentos do trânsito. Crença disseminada e compartilhada pelos engenheiros de trânsito. Afinal para muitos a baixa mobilidade que o trânsito obriga os deixa expostos nas ruas à insegurança até que eles cheguem aos locais protegidos e segregados, aos seus paraísos particulares.

A propósito, um exemplo interessante da naturalização do uso do automóvel vem do jornalista Clóvis Rossi. Ele faz uma analogia com uma fábula B. Brecht (do cidadão que ficava impassível e não se queixava da violação dos direitos humanos de outras pessoas, até que um dia ele foi a vítima) para se referir ao trânsito de São Paulo, no qual os direitos do automobilista estariam sendo violados:

[...] um dia, vieram, e roubaram meu carro e eu não reclamei porque não me mataram [...] havia uma via expressa, a marginal do Rio Pinheiros, e vieram e montaram um baita congestionamento, e eu não reclamei [...] noutro dia instalaram-se ambulantes nos acostamentos da via expressa, e eu deveria ter notado o absurdo que é a existência de ambulantes numa via expressa parada [...] mas não também não reclamei [...] não reclamei também da existência de túneis cuja direção é invertida a cada turno, e também não me queixei [...] enfim, fui cedendo pouco a pouco quase todos os meus direitos [...] mas, nesse caso não adianta reclamar [...] é que é inútil (ROSSI, 2001, s/n).

Parece que o jornalista não consegue ver a cidade de São Paulo a não ser da janela do seu automóvel e do ângulo do seu direito de andar rápido de carro. Por outro lado, não é verdade que as queixas relacionadas ao trânsito não tenham audiência junto ao poder público. O túnel criticado, por inverter as direções, é de construção recente, caríssimo por sinal, com investimentos e tecnologia jamais

utilizados em benefício do transporte público. Se os resultados não são bons há motivos relacionados ao próprio modelo insaciável por espaço para o automóvel que está se constituindo.

A consequência maior da naturalização do uso do automóvel é o seu uso em todas as escalas – longe e perto, projetando na pequena escala o mesmo que se faz em espaços mais amplos. Embora São Paulo não seja propriamente uma cidade na qual para se comprar qualquer coisa seja necessário o uso do automóvel, é assim que a maioria dos seus usuários procede, o que estende a necessidade da posse de automóvel para todos os membros da família que tenham idade para dirigir. Essa é uma questão chave: em São Paulo se usa automóvel tanto quanto nos subúrbios verdadeiros, o que é um elemento que serve para justificar a caracterização dos novos espaços paulistanos de “subúrbios internos”. Daí a necessidade de espaços nos imóveis de tal modo que eles possam conter em seu interior essas máquinas. Referindo-se às cidades reais em vista dos modelos de urbanidade (Amsterdã e Joanesburgo), Jacques Lévy comenta as metrópoles brasileiras como variantes possíveis dos modelos:

Encontram-se numerosas variantes como o caso das metrópoles brasileiras nas quais, em razão da opção pela habitação em imóvel coletivo, feita pela maioria dos segmentos abastados, uma configuração densa e diversa misturando a habitação e outras funções, coexiste com uma dominação esmagadora das métricas automóveis (LÉVY, 2003, p. 955).

Muitos edifícios de apartamentos de boa qualidade e amplos dos anos 1960/1970, em certos bairros que estão sendo reestruturados (caso do Itaim e de Pinheiros, por exemplo) tornam-se obsoletos por acomodarem apenas um automóvel por apartamento, o que é muito pouco para o estilo de vida e para a cidade que se reestrutura. Valorizar um bairro e um edifício é provê-los para o uso do automóvel, o que acaba produzindo uma cidade mais monótona, aspecto da retroação positiva já mencionada. Mas deve-se perguntar: São Paulo estaria entre os casos em se justificaria a expansão automobilística na proporção em que se deu, tal como Brasília ou outras cidades desdensificadas ou com largos espaços de homogeneidade? Certamente não, pois sequer um processo significativo de

suburbanização houve⁸ e o uso intenso de automóvel se dá em zonas densas e com relativo grau de diversidade. Pode-se nesse caso reviver o paradoxo da gênese do “ovo e da galinha”: foi a perda de urbanidade que induziu o uso do automóvel, ou então, foi um uso irracional do automóvel - cujo estímulo tem vários componentes explicativos – propiciou a degradação da urbanidade?

Procurar pensar a cidade de São Paulo a partir da massificação automobilística é um procedimento produtivo, pois não há aspecto estrutural dessa cidade que de algum modo não esteja afetado por esse fenômeno. O contrário também é verdadeiro: não há discussão sobre o trânsito (dimensão técnica da circulação) que não deva se reportar às estruturas da cidade. São Paulo é uma cidade enorme que mistura situações de grande densidade com áreas excessivamente expandidas com baixa densidade. No interior das áreas densas, não raro, encontram-se situações de afastamentos e segregações associadas ao uso do automóvel para percursos de distâncias curtíssimas, que podiam seguramente ser percorridas na forma pedestre. O uso do automóvel é nesse caso justificado em razão da criação de outras distâncias que fragmentaram a cidade mesmo mantendo a contigüidade com o segregado. Esse fenômeno é uma das pontas visíveis de uma reestruturação *sui generis* da cidade cujo teor fundamental se volta contra a urbanidade e pode ser enunciada por um paradoxo: “forças centrífugas em direção ao centro”, ou situação de fuga para dentro.

A expansão automobilística nos EUA e, em menor escala, na Europa, vincula-se a um modelo habitacional unifamiliar que é suburbano ou periurbano que pretende o afastamento das áreas densas. Em São Paulo, se desenha uma importante originalidade, pois o automóvel está associado a um modelo habitacional coletivo, que se isola nas áreas densas por meio de sistemas de segurança e se articula com outras partes da cidade compondo uma rede geográfica nítida, de baixa urbanidade. Como essa originalidade se encaixaria na série de gradientes de urbanidade? Lembremos que no esquema a urbanidade decai em direção à periferia. Mas, no caso de São Paulo, a urbanidade cai no centro como se fosse uma configuração suburbana. Faz sentido então, nesse caso, identificar “os subúrbios internos” ao gradiente “pericentral”, pois se trata de uma configuração que não pode

⁸ “O período de evolução do automóvel como transporte cotidiano correspondeu precisamente ao período durante o qual o ideal da anticidade, nos moldes de um subúrbio, foi elaborado arquitetônica, sociológica, legislativa e financeiramente” (JACOBS, 2000, p. 382).

ser assimilada nem ao gradiente central, mais denso e diverso, nem ao subúrbio menos denso e diverso (LUSSAULT, 2003, p. 951).

Para esquematizar a reestruturação de São Paulo o velho modelo centro-periferia é inadequado, como já foi notado. O esvaziamento do centro tradicional, assim como o surgimento dos “subúrbios internos” residenciais, os “subúrbios internos” tipo CBD, os *shoppings centers*, promovem fluxos diários (inclusive do par residência/trabalho) que não obedecem a direção centro-periferia. Um esquema comparativo permite uma visualização dessa originalidade dos “subúrbios internos” paulistanos.

Estratégias habitacionais dependentes do automóvel		
	Modelo convencional	São Paulo
Esquema mobilidade	Automóvel ↔ habitat unifamiliar ↔ shoppings ↔ CBDs ↔ subúrbio (periurbano)	Automóvel ↔ habitat coletivo ↔ shoppings ↔ CBDs ↔ gradiente central
Estratégia	Patrimonialização	Patrimonialização
Sociabilidade	“Comunitária”	Agrupamento homogêneo
Espaços públicos	Não	Não
Espacialidade	Reticular no subúrbio	Reticular no núcleo denso
Localização	Periurbano	“Peri-central”
Forma de afastamento	Distanciamento do centro	Isolamento condominial

O que há de comum entre as duas situações é a compra da casa própria e a procura de um afastamento substancial do restante da sociedade, do território. O modo de realização é distinto e as conseqüências para as respectivas cidades também. Isso porque o esquema de mobilidade práticas pedestres ↔ habitat coletivo ↔ centro ↔ aluguel que corresponde a uma “capitalização sistêmica” na qual os recursos são constituídos de redes relacionais abertas do indivíduo, é violentado em São Paulo pela concorrência no mesmo espaço do esquema de mobilidade dependente do automóvel, por sua vez coligado aos condomínios fechados.

A interpretação sobre a existência de “subúrbios internos” certamente não poderá explicar toda a cidade em sua complexidade, mas, simboliza boa parte do que se pensa ideologicamente sobre ela. Demonstrações que incentivam o isolamento e dão sentido a idéia de “subúrbios internos” e da ideologia que a municia, são dadas freqüentemente por reportagens sobre o risco que certas localidades de São Paulo sofrem de serem invadidas pela “maré de problemas” que atinge a cidade. Seria o risco dessa invasão que impulsiona nessas localidades o

surgimento de estruturas suburbanas fechadas e isoladas em “fortificações” bem protegidas. Estaria havendo um cerco da periferia⁹, o que é falso, na medida em que o que avança são os subúrbios internos que se encravam como núcleos de baixa territorialização nos bairros pobres, que por terem capital espacial frágil são facilmente removíveis. Esses ingredientes anticidade, que compõem uma “vontade de subúrbio”, estão há muito presentes em São Paulo. Combinados ao mercado imobiliário e às ações do Estado poderiam ter gerado uma suburbanização respeitável. No entanto, essa disposição desviou-se e foi capitalizada pelo mercado imobiliário na constituição de uma cidade cindida no gradiente central.

⁹ Cf. Explosão da periferia, Veja, 24/01/2001.

CAPÍTULO 6

LOCALIZANDO A “SUBURBANIZAÇÃO INTERNA”, CHAVE DA DISSEMINAÇÃO AUTOMOBILÍSTICA DE SÃO PAULO

1. Distinguindo as configurações suburbanas

Em decorrência do processo de desconcentração urbana o termo predominante na apreensão do fenômeno foi subúrbio. No entanto, esse termo é confundido por múltiplos usos.¹ São usos vinculados às variadas realidades locais que pouco têm em comum entre si. A polissemia do termo, para François Ascher, é fatal: “O subúrbio é uma classificação usada indiscriminadamente, não sendo, portanto, um conceito operatório. Afirmar que cinco em dez americanos vivem aí, não significa grande coisa” (ASCHER, 1998, p. 190-191). Mas, será tão fácil

¹ Alguns nem são ligados à desconcentração como objetivo.

descartar algo intensamente utilizado, presente na literatura especializada e nas outras, que é parâmetro de legislação e presente na cultura? O ideal seria obter uma nova ordem conceitual e semântica para os gradientes de urbanidade. Porém isso feito à despeito da terminologia existente, assim como dos seus usos, pode na verdade adicionar mais confusão. Parece mais adequado, nesse momento, instalar alguma ordem nos usos existentes, mesmo que isso exija cuidados complementares, como explicações detalhadas do significado que quer se dar ao termo subúrbio. Um critério será tomar como parâmetro a suburbanização americana, que apesar da diversidade tem um dado claro de afastamento significativo do gradiente central da cidade e de homogeneização social.

Foi destacado anteriormente o uso farto do termo subúrbio no trabalho de Juergen Richard Langenbuch (1971). Estudando a expansão da cidade de São Paulo o autor se refere a tudo que se afasta da região central como arredores e ao qualificar a expansão para esses arredores chega a enunciados como: “cinturão de loteamentos residenciais suburbanos”; “industrialização suburbana”; “subúrbio-estação”; “o desenvolvimento suburbano no domínio geográfico das ferrovias e o apoiado na circulação rodoviária”; “novas formas de desenvolvimento suburbano e periurbano”; “crescimento de núcleos suburbanos”; “subúrbios de cunho urbano”; etc. Boa parte do que designava como subúrbio está atualmente absorvido no núcleo denso da cidade (gradiente central), e tomou outras características, a exceção dos subúrbios-jardim. O uso que o autor fazia da expressão subúrbio diz respeito às áreas afastadas do centro, áreas novas e de expansão na época, em geral de populações pobres, que podiam ter diversas características. Não eram arredores em que se fugia e se negasse a cidade, mas ao contrário, eram localidades que esperavam que a cidade chegasse até eles. Fato esse comum ao processo de urbanização de outros países: “Historicamente, os subúrbios eram considerados ‘sub’ porque não eram economicamente independentes, mas serviam de meros apêndices das grandes cidades, funcionando como dormitórios” (PALEN, 1975, p. 183). Nesse sentido essa terminologia, embora de acordo com a literatura sobre cidades, representa um processo que não coincide com o que se chama de suburbanização nos EUA. Lá sua localização se dá de fato no que pode ser chamado de gradiente suburbano e periurbano, fato esse que não se dá em São Paulo.

Só recentemente, de 1980 para cá, na era dos “enclaves fortificados”, é que ocorrerá de fato algo que se aproxima do processo de suburbanização norte-americano. Mas há uma diferença básica: apenas uma pequena parte desse processo se expandiu para os gradientes suburbano e periurbano e outros mais externos; o restante encontrou seu espaço no próprio núcleo denso da cidade.

Em relação a “suburbanização paulistana de tipo americana” ela está se dando em municípios da região metropolitana que anteriormente eram tratados como uma simples extensão da periferia. Atualmente nesses municípios a infraestrutura urbana de conexão melhorou significativamente. Do ponto de vista econômico também houve alterações: nas áreas de tradição industrial houve crise, no entanto naquelas que ainda eram pouco densas e com áreas menos alteradas ocorreram grandes investimentos imobiliários e em atividades terciárias. Algo que pode ser denominado como uma “suburbanização pura”: “[...] o dinamismo dessas regiões é tal que pela primeira vez alguns desses municípios passam a receber migrantes ricos do centro” (CALDEIRA, 2000, p. 252). Esses municípios ficam na região oeste e noroeste da área metropolitana (por exemplo, Santana do Parnaíba, Barueri e Cajamar) e revelam atualmente um quadro de grande dinamismo econômico, claramente associado aos investimentos no setor imobiliário. São condomínios fechados residências, conjunto de escritórios, centros empresariais e *shopping centers* num padrão semelhante às *edges-cities* americanas (CALDEIRA, 2000, p. 253). Nessas áreas ocorreram as mais expressivas taxas de crescimento populacional no período de 1980-1996. Esse “padrão americano” é completado pelo fato de que muitos dos novos habitantes dessas áreas são migrantes de classe média e alta e não das camadas trabalhadoras.

Comparando-se ao processo norte-americano, a suburbanização em São Paulo é muito recente e esse noviciado implica numa dificuldade que a suburbanização americana não enfrentou: a expansão pioneira para esses arredores afastados foi de pobres e mesmo em áreas onde existiam estoques de terrenos, havia uma presença razoável de núcleos de autoconstrução, agora contrastando com a paisagem suburbana e luxuosa dos condomínios, o que simboliza uma das faces da configuração urbana de São Paulo. Nessas novas áreas os contrastes são chocantes. Como era de se esperar os novos moradores suburbanos não mostram tolerância em relação a pessoas de diferentes grupos sociais que chegaram antes, e

nem interesse em encontrar soluções comuns para seus problemas urbanos. Em vez disso, eles adotam técnicas cada vez mais sofisticadas de distanciamento e divisão social. Assim, os enclaves fortificados proliferam nos nossos novos e puros “subúrbios verdadeiros” (CALDEIRA, 2000, p. 254-255). Essa rede suburbana repercute muito pouco na condição da população pioneira o que revela a eficácia do sistema de fortificação, que está ali negando o contato e a interação. Os condomínios e seus moradores ricos foram para a periferia, para o suburbano e o periurbano e ignoraram o preexistente, lembrando uma colonização real de enclaves. Mantiveram distância dessa realidade, que não é a euclidiana, mas é também dada pelos objetos geográficos em sua organização e relação.

O sucesso dessas poucas configurações suburbanas verdadeiras não se reproduz com facilidade em razão da precariedade do sistema viário suburbano. Vimos, que para a suburbanização americana os investimentos foram pesados. Atualmente a obra viária do Rodoanel pode permitir uma vazão para a vontade de subúrbio. A expectativa é grande. Nas saídas das estradas de São Paulo multiplicam-se os *outdoors* anunciando uma profusão de condomínios que serão acessíveis pelas estradas e o Rodoanel.

É banal notar que os “subúrbios verdadeiros” são concebidos para moradores motorizados e que em função da baixa qualidade existente de infra-estrutura no periurbano (as moradias estão chegando primeiro e os empregos não existem em grande quantidade) ainda dependem das regiões centrais para complementar suas necessidades. Mesmo a *edge-city* da região de Barueri mostra seus limites. Nessa região não há empregos para todos os moradores, e nem mão de obra disponível para todas as necessidades das empresas, o que explica o enorme fluxo na Rodovia Castelo Branco e a necessidade de construção de vias complementares (marginais) que significam uma ação a *posteriori* e problemática de construção de infra-estrutura suburbana. A complementaridade de cada núcleo suburbano apenas se realiza nas áreas de urbanidade da cidade, ou nos núcleos dos “subúrbios internos”. Isso exige um nível elevado de deslocamentos, para muitas das funções cotidianas.

Em síntese: subúrbios verdadeiros são extensões vinculadas aos centros das cidades que se caracterizam por uma menor densidade e diversidade social e de atividades. Associam-se a eles *shopping centers* e outras atividades (no caso das *edges-cities*) e estrutura viária desenvolvida, como infra-estrutura indispensável para

sua existência. Desse modo, em termos de uma Geografia que toma o espaço como algo absoluto e as distâncias em termos euclidianos, subúrbios são extensões e não, ao contrário, inclusões no gradiente central da cidade. Os vínculos com as regiões centrais da cidade que os subúrbios mantêm são por natureza tênues, antes de tudo em função de seu afastamento físico/euclidiano. Sendo assim, como se pode falar em “subúrbios internos”?

Em *Cidade de muros* (CALDEIRA, 2000) revelam-se as redes geográficas no núcleo denso, apesar da autora não usar essa expressão e nem sistematizar sua percepção em termos de uma teoria espacial. Ela constata que a proliferação dos enclaves fortificados representa uma profunda mudança espacial e social do urbano contíguo. Existem várias convergências entre as elaborações da autora e as que adotamos. Ao descrever a “cidade de muros” ela trata-a como uma estrutura reticular antiterritório. A própria idéia de “subúrbios internos” encontra em Teresa Caldeira argumentos para ser mantida.

Poderia se objetar inicialmente que não se pode falar em “subúrbios internos”, pois o que está caracterizado além de se encontrar no núcleo denso, tem o predomínio da verticalização. Essa diferença arquitetônica (que implica em diferença demográfica) possui uma óbvia razão física e imediata referente à disponibilidade distinta de estoques de terrenos e de valor diferenciado dos mesmos. Ser um “subúrbio interno” significa ter sua “pureza” de subúrbio violada em função das inflexões promovidas pela cidade. Isso por um lado. Mas, pelo fato da cidade conter áreas internas de baixo capital espacial, várias delas estão sendo incorporadas para a construção de condomínios horizontais, mais assemelhados arquitetonicamente a um subúrbio puro:

Uma das diferenças entre o Morumbi e as novas regiões ricas da área metropolitana é que os condomínios fechados dessas últimas são, em sua maioria, horizontais em vez de verticais, isto é, consistem em áreas muradas com casas independentes em vez de edifícios de apartamentos (CALDEIRA, 2000, p. 254).

Não podemos esquecer também dos subúrbios jardim e também da “*Edge-city*” no “vetor sudoeste” que se beneficiou da baixa densidade nas várzeas do Rio Pinheiros. Insistindo na comparação entre “subúrbios puros” e os “subúrbios internos” entendemos que o que há de diferenças é menos significativo se comparado ao que há de comum. Quer dizer: estamos afirmando que algo que se

insere em pleno seio do centro denso tende a conseguir expressar uma vinculação de baixo teor, representando de fato um afastamento quase de mesma intensidade de um subúrbio euclidiano.

COMPARANDO AS CONFIGURAÇÕES SUBURBANAS		
	<i>“Subúrbios Puros”</i>	<i>“Subúrbios internos”</i>
Relação com a cidade	Negação	Negação
Forma de negação	Afastamento → Gradientes externos	Isolamento condominial → Núcleo denso
Relações de complementaridade entre seus núcleos	Crescente	Crescente
Arquitetura dominante	Horizontal	Vertical
Repercussão	Fragmentação	Fragmentação e empobrecimento do espaço público do entorno
Composição sociológica	Homogênea	Tendência a homogeneidade
Densidade demográfica	Moderada	Elevada
Urbanidade	Baixa	Em rebaixamento
Relação com a urbanidade	Relativa dependência	Parasitária
Denominação	Alusão rural, ambientalista	Alusão rural, ambientalista, fantasias estrangeiristas

A resposta que pode elucidar o paradoxo exige uma sustentação teórica e empírica que admita uma visão de espaço em que as distâncias não sejam apenas as euclidianas. Mesmo que seja demonstrável a ocorrência de “subúrbios internos”, seria razoável atribuir a esse fenômeno um peso importante na reestruturação de São Paulo? A convicção é que sim e mais: a proliferação da “suburbanização interna” sustenta-se na expansão automobilística, tal como num subúrbio clássico/euclidiano, criando a fórceps espaços do automóvel no centro denso, onde antes predominavam as métricas pedestres. A expansão automobilística é a extensão natural - numa configuração espacial inapropriada - da “suburbanização interna”, por um lado, assim, como do mesmo modo, foi a possibilidade, na sociedade moderna, da posse mais ou menos difundida de automóveis particulares

que veio viabilizar uma vida urbana mais atenuada, selecionada e segregada nas áreas metropolitanas, tal como parece ser a marca de São Paulo atualmente.

2. A estrutura das redes geográficas na cidade de São Paulo

A partir da hipótese construída deve-se agora revelar a suburbanização intestina da cidade e os espaços do automóvel conseqüentes que essa configuração exige. Ela está em construção, não tem nitidez e é difusa. Apóia-se numa armação de redes geográficas cujos nós são os núcleos de baixa territorialização e as ligações são as vias dominadas pelos automóveis. Está exposta nos jornais e nas propagandas de rua. São os enclaves fortificados vendidos, verticais e horizontais em condomínios fechados. Em visita ao Brasil o urbanista Peter Marcuse, que se ocupa da privatização dos espaços públicos, guetos urbanos e o aprofundamento da segregação urbana, taxou São Paulo como uma cidade de “guetos” e “cidadelas”. Notou que as cidadelas são pouco concentradas e distribuídas na cidade, sendo assim pouco perceptíveis. Ele entendeu essa organização espacial como uma fragmentação social – privatização extrema da vida social – tendência da África do Sul (“modelo Joanesburgo”). Pessimista, o urbanista entende esse fenômeno constado em São Paulo como o futuro das metrópoles. Mas assinala: São Paulo vai bem adiantada nesse processo e foi muito longe: “São Paulo é a cidade com mais muros por m² do mundo” (MARCUSE, 1998, s/n).²

A “suburbanização interna” de São Paulo aproveitou-se da frouxidão do território e dos espaços públicos e apropriou-se de fragmentos do centro urbano, racionalizou-os com enormes aparatos técnicos e os cercou de estacionamentos, transformando-os em:

[...] espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho. A sua principal justificação é o medo do crime violento. Esses novos espaços atraem aqueles que estão abandonando a esfera pública tradicional das ruas para os pobres, os “marginalizados” e os sem-teto (CALDEIRA, 2000, p. 211).

² Impressionado com o sistema de segurança na portaria de AlphaVille em Barueri afirmou: “Nunca vi nada parecido em nenhum lugar do mundo” (MARCUSE, 1998, s/n).

Os condomínios fechados são núcleos de baixa territorialização não só porque são fechados (mais ou menos) em relação ao território, mas porque boa parte de suas relações se desenvolve, de modo crescente, no interior das redes. Essa estruturação reticular crescente que corresponde a uma escalada de privatização do espaço da cidade vai obviamente interferir na vida pública, repercutindo no grau de acessibilidade e na livre circulação do cidadão. A questão principal que interfere na livre circulação não é somente a fortificação. Redes geográficas pelo seu caráter seletivo e controlado operam afastamentos pela sua própria configuração. A fortificação somente exacerba o que já pertence ao seu ser:

A São Paulo do final dos anos [19]90 é mais diversa e fragmentada do que era nos anos [19]70. Uma combinação de processos [...] transformou o padrão de distribuição de grupos sociais e atividades através da região metropolitana. São Paulo continua a ser altamente segregada, mas as desigualdades sociais são agora produzidas e inscritas no espaço urbano de modos diferentes. A oposição centro-periferia continua a marcar a cidade, mas os processos que produziram esse padrão mudaram consideravelmente, e novas forças já estão gerando outros tipos de espaços e uma distribuição diferente das classes sociais e atividades econômicas (CALDEIRA, 2000, p. 231).

Notável essa descrição que pode ser reapresentada nos seguintes termos: anteriormente a separação espacial dava-se no território, marcado pela forma de crescimento centro-periferia. Atualmente surge uma nova organização espacial que se opõe ao território. Um espaço reticular que não tem proximidade e nem distância do território. Ele já não é mensurável nesses termos. Essa fragmentação de outra qualidade constatada nos anos 1990 começou nos anos 1980: “[...] pela primeira vez na história da São Paulo moderna, moradores ricos estão deixando as regiões centrais da capital para habitar regiões distantes [...] Nessas novas áreas, o principal tipo de habitação é o enclave fortificado” (CALDEIRA, 2000, p. 231). Isso demonstra que não houve mesmo um processo de suburbanização antiurbanidade estilo americano e que só após essa data esse processo é posto em andamento. Convém ainda ressaltar que a autora identifica também como regiões distantes não somente os arredores do gradiente central, mas localidades que estão nesse gradiente. A baixa densidade de certas áreas na cidade compõe a peculiaridade paulistana, de ainda ter flexibilidade física para nos anos 1980 para engendrar essa reestruturação que é uma “suburbanização reticular e interna”.

Um outro dado que demonstra a consolidação da rede geográfica de “subúrbios internos” são seus elementos de complementaridade, como por exemplo, a multiplicação de *shoppings centers* e hipermercados obviamente associados e dependentes do usuário motorizado. Os *shoppings* e hipermercados foram construídos em zonas mais afastadas do centro (ainda nos gradientes citadinos), e nos gradientes urbanos externos (há um *shopping* na região de Barueri e outro na região da Rodovia Raposo Tavares). No entanto, uma parte importante dos *shoppings centers* está no gradiente central e cada vez mais próximo do centro propriamente (Higienópolis e Frei Caneca). *Shoppings centers* nos centros adicionam ironia à história das cidades. Se originalmente foram concebidos para amenizar a falta de cidade (de urbanidade) agora eles estão sendo usados para afastar as cidades das pessoas que a temem em pleno coração urbano, o que é mais uma manifestação da vida barata. Não há como negar que em São Paulo os *shoppings centers* repercutiram negativamente sobre a vida nas ruas do centro e de vários bairros, a começar porque contribuem para o recrudescimento dos congestionamentos. Apesar disso, eles ganham prestígio, pois são prescritos como remédio para os “males urbanos” e se instalam como um ambiente apropriado e separado para as “classes boas” que vivem nos condomínios fechados. São espaços notoriamente segregados. Se houver dúvida dessa afirmativa basta ir a alguns *shoppings* da região da Av. Faria Lima e contar numa noite de sábado a quantidade de pessoas negras e as que trazem a marca da pobreza estampada, que estarão visitando-os. Deve-se contar também, mas de dia, a quantidade de bebês de classe média que serão encontrados e que jamais são vistos nas ruas.³

Identificando os espaços do automóvel na cidade de São Paulo

Tomando uma massa de dados do setor imobiliário e da mobilidade referente a São Paulo, trabalhamos de modo a encontrar indicadores suficientemente fortes para fundamentar empiricamente que há uma “suburbanização interna” em São Paulo. Realizamos algumas regionalizações com base nos empreendimentos

³Atualmente existem 120 *shoppings* espalhados pelo país e mais 60 em construção, segundo dados da Associação Brasileira de *Shopping Centers* (Abrasce), sendo que a maior concentração está no eixo Rio-São Paulo: “[...] as pessoas preferem a proteção e a tranquilidade dos *shoppings*, onde podem ir ao cinema e fazer compras ao mesmo tempo, evitando contato com o ‘outro’ mundo, como a miséria e a violência” (MAIA, 1999, s/n).

caracterizados como condomínios fechados e procuramos associar essa distribuição às características gerais do sistema de circulação e a constatação foi óbvia – há vínculos imediatos entre a proliferação desse tipo de empreendimento e o crescimento do uso e da posse do automóvel. Daí concluímos que os Núcleos de Baixa Territorialização, os quais esses novos empreendimentos expressam, correspondem a “área core” dos espaços do automóvel.

Em São Paulo o automóvel está por toda parte. Sua generalização na metrópole paulistana é avassaladora. Seu papel na reestruturação é de grande evidência. Suas repercussões ultrapassam de longe o aspecto técnico-funcional (que por si só já é muito complexo), pois se trata de objeto que organiza uma vasta constelação simbólica de múltiplos desdobramentos para a vida urbana. As peculiaridades de São Paulo devem ser desvendadas e uma parte necessária do caminho é identificar na metrópole os “territórios do automóvel”.⁴

Caracterizamos até aqui certas estratégias de uso da cidade quanto às novas formas de moradia como a expressão mais concreta de uma profunda reestruturação da cidade de São Paulo. O que vamos expor a seguir são as demonstrações empíricas que pudemos produzir. Inicialmente iremos explicitar os procedimentos adotados para se chegar nos resultados obtidos. As informações foram organizadas e processadas visando delimitar e descrever os nós das redes, localizá-los, procurar mostrar as articulações existentes entre eles e o restante do território. A idéia é que assim, os espaços do automóvel se revelariam em alguma medida, como algo que não fosse uma mera contabilização sobre o espaço físico que o automóvel ocupa. Isso nos parece relativamente original, e a pretensão é conseguir alguma demonstração que nos aproxime dessa configuração complexa e bem dissimulada, favorecida pela opacidade de uma paisagem urbana concentrada e diversa. Convencidos que as redes geográficas não são apenas “visíveis” a partir de um esforço de interpretação teórica e que não se encontram indiscerníveis no interior da complexidade espacial da cidade, admitimos como pressuposto a concretude empírica, com potencialidade de apreensão e visualização aceitável. Em razão dessa convicção, como meio de elucidação da reestruturação da cidade de São Paulo, nos decidimos por empregar procedimentos ligados a Sistemas de

⁴ Cf. DUPUY, Gabriel. **Les territoires de l'automobile; L'auto et la ville; La dépendence automobile**. Nesses trabalhos há um exame minucioso da multiplicidade de possibilidades da constituição de territórios do automóvel.

Informação Geográfica e Processamento Digital de Imagens de Satélite (Geoprocessamento) como uma ferramenta investigativa. Para tanto, manipulamos uma grande massa de informações para apoiar o Geoprocessamento. A seguir vamos a exposição das informações e os critérios empregados.

Reunimos e selecionados cerca de mil anúncios de imóveis para iniciar a sistematização de informações. Eram anúncios de empreendimentos lançados nos anos de 2000 e 2001. A maioria já está pronta. Raros desses novos empreendimentos estão se concretizando em “áreas novas”. Quase todos se encontram em núcleos de baixa territorialização que vem se desenvolvendo há pelo menos 10 anos. Foram coletados de forma não exaustiva em vias públicas (nos faróis, distribuídos para o público motorizado), nas empresas imobiliárias e principalmente nos jornais de circulação diária, onde se reflete melhor a reestruturação da cidade, já que os anúncios de jornal repercutem para um público bem maior, e por isso expressam bem o tipo de empreendimento imobiliário que representa o novo estilo da fabricação de espaço na cidade. Os imóveis selecionados se caracterizam por sua nítida condição de “condomínio fechado”, de negação do entorno e de intenção declarada de vinculação com outros pontos de mesmas características. Criamos uma tipologia para orientar a seleção, buscando identificar o tipo de projeto imobiliário: CFRV – Condomínio Fechado Residencial Vertical; CFRH - Condomínio Fechado Residencial Horizontal; SP (shopping center); CBD (complexo empresarial); CH (hotel/complexo hoteleiro); MU (*mixed use*). Um outro critério que orientou a seleção foi o de porte dos empreendimentos: MP (médio porte; dois ou três dormitórios e 2 a 3 vagas); GP (grande porte; quatro ou mais dormitórios e quatro ou mais vagas para estacionamento).

O conjunto de anúncios coletado e analisado não cobre a totalidade dos empreendimentos, obviamente, mas eles compuseram uma espécie de matriz que serviu de base para a investigação do conjunto pela imagem de satélite e para a sistematização dos resultados. E por si, apenas, ofereceram indicativos e uma amostra da lógica de distribuição desses novos projetos e sua relação com o automóvel. Os focos detectados desde o início são confirmados por publicações e entidades especializadas do setor imobiliário.

Levando em conta diretamente o papel do automóvel tentamos uma aproximação entre a localização dos empreendimentos e os fluxos e deslocamentos

realizados na cidade, segundo o modo, motivos, zonas e faixas de renda, procurando melhor caracterizar os núcleos de baixa territorialização na cidade e sua dependência do automóvel. Para essa finalidade utilizamos dados encomendados junto à pesquisa *Origem e Destino* (1997), realizada pela Cia Metropolitana de São Paulo.

Localização e lógica geográfica dos empreendimentos

Para assinalar a localização geográfica dos empreendimentos imobiliários em São Paulo, utilizou-se inicialmente, como referências de divisão regional, a divisão político-administrativa do município de São Paulo. O que estamos querendo encontrar e explicitar, seguramente, se manifesta para além das fronteiras do município. No entanto, o foco principal se encontra nele, como é óbvio, e as fontes de dados utilizadas para detectar os “subúrbios internos” existem em profusão quando referidas ao município de São Paulo. Entendemos por isso, que seria razoável manter a demonstração nos limites do município, o que acaba também realçando o paradoxo que a expressão “subúrbio interno” possui. Partimos de referências convencionais e clássicas (que não consideram o espaço urbano segmentado entre território e redes geográficas). A seguir, já com a espacialização dos dados digitais e com a metodologia de classificação da imagem de satélite, foram identificados os focos de maior importância, e com isso produzimos uma divisão regional que corresponde a uma agregação de distritos oficiais. Antes de expormos a redivisão regional a que chegamos, vale comentar sobre um aspecto interessante da regionalização que Embraesp⁵ (2001) produz, como base nas denominadas zonas de valor.

A Embraesp denomina zonas de valor “[...] pequenos agrupamentos de mesmo valor imobiliário [...] mais ou menos equivalentes ao conceito de bairros, mas voltado para o mercado imobiliário”.⁶ Entrevistas com técnicos dessa instituição revelaram que para delimitação dessas zonas estão sendo levadas em conta variáveis como preços dos terrenos, processos de revalorização do bairro, infraestrutura urbana disponível e posição geográfica relativa dos lugares. O que há de

⁵ Instituição privada que prepara laudos técnicos e estudos sobre o mercado imobiliário.

⁶ Cf. Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio – Embraesp. São Paulo, 2001: disponível em www.embraesp.com.br.

comum é que eles também constatarem que, embora distritos e subdistritos sejam uma delimitação oficial, os padrões de produção do espaço não correspondem a essa delimitação e se expandem em áreas que podem se situar na interseção das partes da delimitação oficial. É o caso da verticalização de uso residencial de médio a grande porte, com base no automóvel, que forma um eixo de Perdizes em direção à Pompéia, levando para essa área uma certa homogeneização em termos de revalorização dos preços de terrenos e imóveis e igualmente no que se refere à espacialidade construída. Os promotores imobiliários levam em conta essa situação e aproveitam-na como oportunidade de vender Pompéia como se fosse Perdizes. O que não chega a ser um engano, nem desonesto, pois se trata de um mesmo segmento urbano (um grande nó, poroso, é verdade, de rede geográfica). Chama atenção, no entanto, o fato dos empreendimentos que estruturam os nós de rede geográfica ainda usarem como estratégia de *marketing* e de valorização de seus negócios, o valor simbólico de bairros considerados nobres (como no caso de Perdizes). Isso apesar desse gênero de empreendimento não trazer outra repercussão que não seja a negação dos bairros, usados apenas como capital simbólico. Por exemplo, o Jardim Anália Franco é comumente denominado Tatuapé, Real Parque torna-se Morumbi e empreendimentos verticais na Vila Leopoldina passam a ser descritos como Alto da Lapa, mesmo quando se sabe que o zoneamento neste último restringe a verticalização. Mesmo negando os bairros parece importante tê-los como marca.

Tendo em vista a lógica dos empreendimentos imobiliários captada, de certo modo nos procedimentos da Embraesp, inclusive o emprego do capital simbólico diverso que os bairros representam, nossa divisão regional se organizou de modo a acompanhar as linhas de incidência dos condomínios fechados que seguem uma lógica pouco vinculada ao pertencimento aos distritos oficiais, e mais vinculada a outros fatores, como o acesso às melhores vias para dar vazão ao fluxo automobilístico, à proximidade com bairros ou parques de status, etc. Na figura 1 está exposta a agregação que nos serviu de instrumento.

Figura 1: Zonas adotadas

A grande maioria dos empreendimentos está situada no núcleo denso da cidade, embora com áreas distintas de concentração. Dessa forma, a quase totalidade refere-se a condomínios fechados verticais, muitas vezes localizados em áreas de grande adensamento (*vide* figura 2) logo criando espaços do automóvel em áreas muito edificadas, de pouca flexibilidade para a adaptação do arruamento, áreas que obviamente tem nítida vocação para as práticas pedestres. Como exemplos temos os bairros de Pinheiros, Itaim, Perdizes e Moema, bairros enigmáticos, onde os moradores e outros usuários protagonizam uma situação de colapso da circulação, que não parece ser obstáculo e nem desestimular a

continuidade da reestruturação com base no automóvel. Quando os promotores de venda destacam as qualidades urbanas situadas nas cercanias das localizações dos empreendimentos, em geral isso acontece nos bairros mais tradicionais e mais

Figura 2: Localização dos empreendimentos do Município de São Paulo

adensados (pois, em bairros como o Morumbi e na franja sul da Marginal do Rio Pinheiros as únicas virtudes localizacionais que podem ser mencionadas referem-se à eficácia da articulação da rede geográfica), destacam em suas estratégias de vendas, “áreas verdes”, espaços públicos (praças, parques, centros culturais), comércio e serviços, etc, isso a despeito dos empreendimentos serem condomínios fechados, de uso exclusivo e seletivo, dotados de uma série de equipamentos de lazer e entretenimento que estimulam usufruir as qualidades apregoada dos bairros, confirmando-os como núcleos de baixa territorialização. Se o bairro tem todos esses recursos, porque contorná-lo? Aí está o caráter anticidade desses empreendimentos, embora nesses casos destacados o discurso oculte essa postura. Essa constatação é demonstrada pelo número de vagas para estacionamento, item obrigatório no

anúncio publicitário, assim como é freqüente a menção à proximidade de vias expressas importantes e novas obras viárias. Há uma evidente vinculação entre o modo preferencial de deslocamento (estruturado no próprio empreendimento que além de moradia, ou prédio de escritório é igualmente uma garagem de automóveis), preferencialmente por automóvel e o provável baixo índice de interações entre os novos moradores e o bairro. De outro lado, como “enclaves fortificados” e exclusivos, os novos empreendimentos são dotados de sistemas de vigilância, controle e monitoramento da freqüência, informação a que os anúncios não deixam de se referir em praticamente nenhum caso. Há casos em que a própria empresa de segurança é apresentada como uma das “sócias” do empreendimento.

Figura 3: Empreendimentos por área em cada Zona

Os dados apontados revelam que o maior número de lançamentos que tem sido alvo de campanha publicitária ostensiva está na zona oeste I e II e na zona centro-sul. Predominam nestas áreas empreendimentos residenciais de grande porte, destinados a faixas de renda mais alta, com a presença também de complexos empresariais e *mixed use*, cuja grandiosidade está expressa no número de torres (para locação a grandes empresas), nos investimentos em novas tecnologias de edificação e no número de vagas para estacionamento. Boa parte

está inserida no intenso processo de reestruturação da margem direita do Rio Pinheiros (que inclui a região da Av. Luis Carlos Berrini), o “vetor sudoeste”.

Nas zonas oeste I e II é possível identificar um foco com maior incidência de novos condomínios residenciais fechados de grande porte na Lapa/Alto da Lapa. Nessa região, cerca de 50% dos novos empreendimentos selecionados situam-se na Rua Carlos Weber, núcleo onde já foi instalado inúmeros edifícios residenciais. Esses novos empreendimentos encontram-se em áreas marcadas tradicionalmente como zonas residenciais horizontais (antes ocupadas por grandes contingentes de pessoas de baixa renda) cuja reconfiguração urbana produz uma valorização extraordinária (caso da Vila Leopoldina, onde se situa a Rua Carlos Weber, transmutada em Alto da Lapa pelos empreendedores). Na zona oeste I destaca-se Perdizes. Trata-se de um bairro próximo ao centro antigo dotado de ótima infraestrutura urbana marcado por grande adensamento com verticalização de porte. Destaque-se também o gigantesco complexo empresarial da Água Branca, com edifícios inteligentes em cujo projeto estão previstas a construção de treze torres e circulação diária de cerca de 30 mil pessoas. Nesse empreendimento estão sendo oferecidas cotas de fundo de investimento imobiliário; construídas as torres, estas serão locadas a grandes empresas nacionais e multinacionais, como reitera a publicidade do empreendimento. Sua posição no bairro (e a posição desse em relação a outras partes da cidade) é um destaque (próximo ao centro, estação rodoviária, vias expressas, metrô, Memorial da América Latina e outros). A boa disponibilidade de transportes coletivos é ressaltada como virtude, pois a previsão é a circulação de muita gente. Apesar dessa localização privilegiada não se deixa de se dar um destaque de mesma envergadura às condições que ali estarão disponíveis para o uso do automóvel.

Juntas, as zonas oeste I, oeste II e centro-sul representam a maioria dos novos lançamentos (segundo os anúncios selecionados) dando a entender que o circuito de maior investimento (ou de maior exposição como área que sofre uma reestruturação moderna) constitui-se de dois eixos que partem das bordas da zona central em direção, respectivamente à Marginal Tietê e à Marginal Pinheiros (esse último, o “vetor sudoeste”, mais extenso e característico, pois ao ocupar áreas menos densas e afastadas do centro configura-se mais claramente como “subúrbio interno”). De certo modo, como subsidiária do desenvolvimento desse circuito

encontramos focos de núcleos verticais de baixa territorialização nas zonas sul I e II (pode-se dizer que representam uma extensão não tão nobre da zona oeste I e da zona centro-sul do circuito de reestruturação). O fato desse circuito desembocar em nossas vias expressas (as marginais) é um indicativo da busca natural dos empreendedores por áreas que mais facilmente podem ser construídas como espaços do automóvel.

Em bairros como Tatuapé e Santana (zona leste I e zona norte) os novos lançamentos referem-se mais a empreendimentos de médio porte. Mas há casos de edifícios de grande porte no Tatuapé (chamado de “Itaim” da zona leste). Nas zonas sudeste e leste II, predominam novos empreendimentos voltados a público de renda menor do que em áreas “nobres” da reestruturação, no entanto isso não impede que os edifícios busquem realizar a condição de condomínio fechado ao bairro⁷ (certamente, a dificuldade de contornar a cidade é maior), o que os transforma em núcleos de baixa territorialização mais relativizados. A zona sudoeste II é centralizada pelo Morumbi que serve de referência para todos os empreendimentos da região (a marca Morumbi ultrapassa de longe os limites do bairro). Sob o nome Morumbi temos uma diversidade grande de empreendimentos, alguns até de renda baixa na região do Campo Limpo. Mas, a marca Morumbi é poderosa e, mesmo para empreendimentos modestos o formato condomínio fechado é exacerbado, o que o estoque de terrenos na região permite. Trata-se também da área do município onde é maior a incidência de condomínios fechados de casas, fato esse que tem gerado muitas controvérsias entre os moradores tradicionais na área de mansões. Entendem esses que os condomínios horizontais são formas de adensamento que burlam o zoneamento, mudando e descaracterizando o padrão da espacialidade do Morumbi. Uma área que se destaca e escapa da esfera de influência do Morumbi é o Butantã. Observações *in loco* permitem adiantar que há núcleos residenciais de médio e grande porte emergentes, claramente no formato condomínio fechado como o que ocorre no Jardim Bonfilioli e em especial nas chamadas colinas de São Francisco. Essa última área sofre um extraordinário *boom* imobiliário associado à abertura da Av. Escola Politécnica que permite uma interligação rápida com a Marginal Pinheiros e a Rodovia Raposo Tavares. Nessas colinas (que fazem

⁷ Nesse caso repete-se a célebre lógica da mercadoria, em que atributos simbólicos de mercadorias nobres são incorporados, mesmo que precariamente, em mercadorias inferiores buscando torná-las nobres também.

fronteira com o município de Osasco) a espacialidade anterior se caracterizava pelo baixo adensamento. Os novos condomínios que ali se instalam fizeram da região um verdadeiro subúrbio bem caracterizado (um *shopping* exclusivo para essa nova população é uma marca bem notória). A publicidade dos empreendimentos que ainda se multiplicam buscam atrair os futuros compradores com o bordão “venha morar num bairro totalmente planejado”. Planejado, logicamente, pelo empreendedor, como um nó de rede geográfica, inteiramente baseado no uso do automóvel, praticamente a única forma de transporte ali existente.

Dados de outras fontes do próprio setor imobiliário confirmam e detalham as tendências de localização dos novos empreendimentos que possuem as características intrínsecas de negação da cidade e dos bairros onde se instalam. As primeiras observações referentes à lógica localizacional dos imóveis foram confrontadas com levantamentos do Guia Qual Imóvel⁸ e da Embraesp⁹.

O Guia Qual Imóvel opera com categorias de empreendimentos residenciais segundo o valor de mercado do imóvel. São quatro categorias: (tipo 1) até R\$ 100 mil; (tipo 2) de R\$ 100 mil a R\$ 200 mil; (tipo 3) de R\$ 200 mil a R\$ 300 mil; (tipo 4) acima de 300 mil. Destacamos nos levantamentos apontados em agosto de 2001 as regiões do município de São Paulo com maior número de lançamentos dos dois últimos tipos, que configuram imóveis residenciais de grande porte.¹⁰ Destacam-se as seguintes regiões:

- ⇒ Morumbi, com 11 lançamentos do tipo 3 e 18 do tipo 4 (para um total de 60 lançamentos de todos os valores considerados pelo guia);
- ⇒ Moema, com 6 lançamentos do tipo 3 e 11 do tipo 4 (para um total de 28 lançamentos);
- ⇒ Pinheiros/Alto de Pinheiros, com 7 lançamentos do tipo 3 e 3 do tipo 4 (para um total de 25 lançamentos)
- ⇒ Itaim/Vila Nova Conceição, com um (01) lançamento do tipo 3 e 12 do tipo 4 (para um total de 21 lançamentos)

⁸ Publicação mensal da Primedia Guias do Brasil Ltda., de São Paulo, distribuída gratuitamente em pontos de bairros “nobres” como supermercados, shoppings e vídeo-locadoras e mantida por anunciantes, basicamente empresas do setor imobiliário.

⁹ Os dados aqui apresentados referem-se ao ano de 2000.

¹⁰ Em entrevista com assessores de edição da revista, foi afirmado que os lançamentos constantes do guia correspondem a cerca de 80% dos novos lançamentos da cidade – no caso, das empresas anunciantes.

⇒ Perdizes, com 8 lançamentos do tipo 3 e 3 do tipo 4 (para um total de 20 lançamentos);

É importante assinalar o elevado número de lançamentos no Butantã (22) e Saúde (33), embora com predominância daqueles de pequeno e médio porte (tipo 1). Há também um certo número de lançamentos de grande porte em bairros como Jardins, Paraíso, Vila Mariana e Santo Amaro. Registre-se a ausência de lançamentos de grande porte (tipos 3 e 4) nas zonas central, norte e leste do município.¹¹ Observa-se, dessa forma, que os dados coincidem com os levantamentos feitos a partir dos anúncios publicitários, talvez com exceção do Morumbi, que se não figura neste último como a região com maior número de lançamentos, certamente está entre as áreas com lançamentos de maior valor de mercado. É provável também, como já adiantamos, que prováveis compradores de imóveis no centro “nobre” da região não orientem suas escolhas por anúncios em faróis ou jornais diários. Lançamentos de médio porte cuja localização é designada como Morumbi ou próximas deste bairro, cumpre lembrar, na verdade se situam em distritos mais afastados como Vila Andrade e Vila Sônia.¹² Confirmam-se os focos de novos lançamentos no núcleo denso de alto padrão, em particular Moema e regiões de Pinheiros/Alto de Pinheiros e Itaim/Vila Olímpia/Vila Nova Conceição.

Os *rankings* de empreendimentos realizados pela Embraesp no ano 2000 apresentam os distritos, zonas e municípios que se destacaram pela maior incidência de novos empreendimentos em um dado período. Abrangem a RMSP e dividem-se em cinco categorias, por zonas de valor e municípios: 1) por número de lançamentos; 2) por número de blocos (prédios) lançados; 3) por número de unidades lançadas; 4) por área total lançada (em m²) e; 5) por produto total lançado (em US\$), em sua correspondência com valores monetários (vide Tabelas 1 a 5).

¹¹ Embora no Tatuapé exista um núcleo já habitado de edifícios com apartamentos de luxo, de tipo 4.

¹² O que pode ser confirmado pelo quadro com comportamento das zonas de valor e municípios da Grande São Paulo da Embraesp, em que o preço do metro quadrado do Morumbi é relativamente baixo. Estamos falando, neste caso, de um “grande” Morumbi, onde se combinam distritos, porte e preços de imóveis muito diferenciados. Cf. Embraesp, Informativo Imobiliário/Relatório Anual 2000, p.12.

TABELA 1 – POR NÚMERO DE LANÇAMENTOS

1º	MORUMBI	42
2º	SÃO BERNARDO DO CAMPO	18
3º	MOEMA	17
4º	TATUAPÉ	15
5º	BUTANTÃ, ITAQUERA, PERDIZES e PINHEIROS	12
6º	SANTO ANDRÉ	10
7º	JARDINS e OSASCO	9
8º	MOOCA, SÃO CAETANO DO SUL, V. MADALENA, V. NOVA CONCEIÇÃO, V. OLÍMPIA e V. PRUDENTE	8
9º	ALTO DA LAPA, B. VISTA, C. BELO, C. LIMPO, MAUÁ, GUARULHOS, REAL PQUE., SANTANA e S. AMARO	7
10º	BOSQUE DA SAÚDE, ERMELINO MATARAZZO, JARDIM DA SAÚDE, VILA CLEMENTINO E VILA MARIANA	6
Total		144

Fonte: Ranking das Zonas de Valor e Municípios, 2000, Embraesp.

TABELA 2 - POR NÚMERO DE BLOCOS (PRÉDIOS) LANÇADOS

1º	MORUMBI	65
2º	ITAQUERA e SÃO BERNARDO DO CAMPO	39
3º	JARDIM ARICANDUVA	38
4º	BUTANTÃ	33
5º	GUARULHOS	30
6º	MAUÁ	29
7º	OSASCO	25
8º	CAMPO LIMPO	22
9º	MOEMA e SANTO ANDRÉ	19
10º	TATUAPÉ	16
Total		316

Fonte: Ranking das Zonas de Valor e Municípios/RMSP, 2000, Embraesp.

TABELA 3 - POR NÚMERO DE UNIDADES¹³ LANÇADAS

1º	MORUMBI	2.556
2º	JARDIM ARICANDUVA	1.962
3º	ITAQUERA	1.749
4º	SÃO BERNARDO DO CAMPO	1.549
5º	BUTANTÃ	1.511
6º	SANTO ANDRÉ	1.264
7º	ALTO DA LAPA	1.178
8º	OSASCO	1.151
9º	TATUAPÉ	997
10º	MOEMA	972
Total		14.889

Fonte: Ranking das Zonas de Valor e Municípios/RMSP, 2000, Embraesp.

¹³ Individualização de moradias, escritórios e outros.

TABELA 4 - POR ÁREA TOTAL LANÇADA (em m²)		
1º	MORUMBI	516.541
2º	MOEMA	210.279
3º	SÃO BERNARDO DO CAMPO	188.655
4º	JARDIM ARICANDUVA	185.615
5º	BUTANTÃ	171.838
6º	ITAQUERA	159.495
7º	TATUAPÉ	153.163
8º	ALTO DA LAPA	147.127
9º	OSASCO	139.815
10º	PINHEIROS	123.625
Total		1.996.153
Fonte: Ranking das Zonas de Valor e Municípios/RMSP, 2000, Embraesp.		

TABELA 5 - POR PRODUTO TOTAL LANÇADO (EM US\$'s)		
1º	MORUMBI	273.632.198
2º	MOEMA	173.473.739
3º	VILA NOVA CONCEIÇÃO	116.991.771
4º	VILA OLÍMPIA	113.526.413
5º	JARDINS	102.376.992
6º	PINHEIROS	83.908.207
7º	TATUAPÉ	72.573.242
8º	SANTO AMARO	66.123.545
9º	ALTO DA LAPA	64.685.672
10º	PERDIZES	63.980.663
Fonte: Ranking das Zonas de Valor e Municípios/RMSP, 2000, Embraesp.		

O conjunto das informações da Embraesp contém todos os tipos de empreendimentos imobiliários no que tange a tamanhos e valores. É óbvio que nem todos se incluem na categoria daqueles que constituem as redes geográficas, logo não são por definição espaços do automóvel (embora existam automóveis nessas áreas o que, em tese, predomina são as métricas-pedestres, que, lembramos, incluem os transportes coletivos). Todavia cruzando os dados das tabelas podemos isolar os empreendimentos que correspondem à essência da reestruturação que estamos buscando caracterizar.

Embora com divisão regional um pouco distinta, já que as chamadas zonas de valor subdividem e reagrupam distritos e zonas do município, é possível notar convergências com dados apontados nos outros dois levantamentos. Em primeiro lugar, a presença constante em praticamente todos os quesitos de regiões que são focos de novos empreendimentos de grande porte, como Alto da Lapa, Jardins, Morumbi, Moema, Perdizes e Pinheiros, correspondendo às áreas de maior

incidência das zonas oeste I, oeste II e centro-sul, identificadas no levantamento dos anúncios publicitários. A Tabela 5 confirma essa posição, ao mostrar as dez regiões com os empreendimentos ou investimentos de maior valor. A região do Morumbi tem posição de destaque, encabeçando as listas do ranking em todos os quesitos, em geral muito à frente do segundo colocado, especialmente na área total e nos valores dos empreendimentos, confirmando-a como *locus* de lançamentos de grande porte (embora, como vimos antes, o “grande” Morumbi comporte outros tipos de empreendimento). Observe-se a frequência de outros bairros como Tatuapé e Butantã, esse último ausente quando se trata do *ranking* envolvendo valores monetários, o que pode indicar a predominância de lançamentos para média e baixa renda – embora sejam regiões em franco processo de revalorização imobiliária. Outro aspecto a assinalar é a presença de municípios do ABCD (em especial São Bernardo do Campo), além de Guarulhos, Osasco e bairros da Zona Leste do município, como Itaquera e Jardim Aricanduva. No entanto, com exceção do Tatuapé, nenhum destes integra o ranking por produto total lançado, o que indica o predomínio de empreendimentos de porte diminuto no que tange ao tamanho das unidades e a renda dos ocupantes.

Evolução dos lançamentos imobiliários em São Paulo

Dados obtidos sobre a evolução do número de lançamentos imobiliários na Região Metropolitana nos últimos dez anos mostram o comportamento geral do mercado imobiliário durante a década de 1990 (Tabelas 6 e 7), com um crescimento exponencial, tanto nos lançamentos residenciais quanto comerciais, de 1992 a 1995 (para os residenciais) e até 1997 (para os comerciais). A partir de 1997 há uma queda nos novos lançamentos, com indícios de recuperação do setor apenas em 2000 (visível no caso dos imóveis residenciais), o que faz supor uma certa coincidência com fatores macroeconômicos como a desvalorização cambial.

Em termos de número de lançamentos, há predominância de imóveis residenciais, com quase 4 mil lançamentos no período (média de 373 por ano), para cerca de 300 lançamentos comerciais (média de 31 por ano). Como não há dados disponíveis sobre o porte dos empreendimentos, não é possível avaliar as relações entre número e valor dos lançamentos, para procedermos à identificação dos imóveis que formam os núcleos de baixa territorialização.

TABELA 6 - EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS (RMSP)

Data	N.º de Lançamentos
1991	187
1992	195
1993	358
1994	456
1995	497
1996	479
1997	451
1998	335
1999	319
2000	449 (*)
Total	3.726
Média/ano	373
Fonte: Embraesp, 2001.	

(*) A ausência de harmonia desse número com o total da Tabela 1 – lançamentos no ano 2000 – é porque aquela é um ranking das 10 primeiras localidades que receberam o maior número de empreendimentos e não um número total.

TABELA 7 - EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LANÇAMENTOS COMERCIAIS (Prédios de escritórios) - RMSP

Data	Nº de Lançamentos
1991	16
1992	16
1993	18
1994	26
1995	32
1996	47
1997	57
1998	42
1999	23
2000	16
Total	293,0
Média/ano	29,3
Fonte: Embraesp, 2001.	

Todavia algumas outras séries de dados obtidos junto à Embraesp nos ajudam a detalhar um pouco a evolução recente, segundo os tipos e a distribuição

dos lançamentos.¹⁴ Vamos apresentá-los aqui de acordo com o comportamento do mercado imobiliário entre 1999 e 2000, seguidos de séries estatísticas de períodos mais longos para o município e a Região Metropolitana de São Paulo. De 1999 a 2000 houve aumento no número de lançamentos residenciais tanto no município quanto na RMSP da ordem de 40%, mas com diminuição no número de unidades por empreendimento. No perfil destas unidades residenciais, os maiores índices de crescimento nos lançamentos verificaram-se nos imóveis de médio porte (40% para 2 dormitórios e 29% para 3 dormitórios, além de 20% de crescimento naqueles de 4 dormitórios). De outro lado, os aumentos do preço médio das unidades residenciais mais expressivos ocorreram nestes últimos, o que está indicando a tendência por investimentos do setor imobiliário justamente nos imóveis residenciais de alto padrão.

Quanto à localização e a distribuição dos lançamentos residenciais, o Morumbi destaca-se como a zona de valor de maior dinamismo, liderando os rankings de empreendimentos pelo 8º ano consecutivo. Concentra 9,5% da área total lançada na RMSP e pouco mais de 10% do produto total lançado, um movimento da ordem de US\$ 273 milhões. Houve evolução nos lançamentos também em Moema (de 5 empreendimentos em 1999 para 17 em 2000) e Vila Nova Conceição (com 8 novos lançamentos em 2000 e a 3ª posição no ranking). Verificou-se também aumento na oferta de lançamentos em zonas de valor da zona leste do município de São Paulo (como Tatuapé, Moóca, Vila Prudente, Itaquera e Ermelino Matarazzo) e em Mauá e Guarulhos, na Grande São Paulo.

Os dados revelam também que houve expressivo aumento de condomínios residenciais horizontais tanto na RMSP quanto no município de São Paulo, embora com diminuição da área privativa média. No período houve diminuição do número de lançamentos de apart-hotéis, assim como no número de unidades por empreendimento, na área total e na média de unidades por lançamento, mas com aumento no preço médio. Processo semelhante verificou-se também nos lançamentos comerciais, com queda nos lançamentos, mas com unidades maiores e com preços mais elevados. Quando surgem sinais de retração do mercado

¹⁴ Os dados apresentados a seguir constam do Informativo Imobiliário Embraesp-Relatório Anual de 2000 e Prognóstico para 2001. Embraesp. São Paulo: abril de 2001.

imobiliário parece haver, portanto, uma migração para os empreendimentos de grande porte, que são justamente aqueles cuja concepção é de condomínio fechado.

Um dado de enorme importância diz respeito à relação vaga de garagem e m²s construídos. No entender do documento da Embraesp, teria havido uma “piora” de 1999 a 2000, respectivamente de 33,34 m² para 37,15 m², aproximando-se da média histórica dos últimos 10 anos, que é de 37,39 m². Significa dizer que, considerando a área total do empreendimento, aumentou a proporção em metros quadrados para cada vaga de estacionamento¹⁵, portanto, uma redução global da disponibilidade de vagas nas garagens dos novos empreendimentos no período (o fato de o ano de 1999 corresponder a 33,34 m² é mais um indício da prevalência de edifícios com apartamentos para alta renda naquele ano). Nesse sentido, trata-se realmente de uma piora nos índices, pois a oferta de vagas é um dos “carros-chefes” da promoção dos novos empreendimentos. Por outro lado, podemos realizar um cálculo bem interessante a partir desse índice. Se tivermos como referência o total em metros quadrados dos lançamentos do ano 2.000 (Tabela 4) que é de 1.996.153 m² e dividi-lo por 37,15 m² que é a área construída por vaga teremos o seguinte número: 53.732,3 vagas de automóvel, distribuídas conforme a tabela que segue:

Tabela 8 (*) - CÁLCULO DO NÚMERO DE VAGAS A PARTIR DE ÍNDICE MÉDIO DE MÉDIA DE ÁREA CONSTRUÍDA POR VAGA

	Localidades	Área construída	Vagas - fator 37,15 m ²
1º	MORUMBI	516.541	13.904,0
2º	MOEMA	210.279	5.660,3
3º	SÃO BERNARDO DO CAMPO	188.655	5.078,2
4º	JARDIM ARICANDUVA	185.615	4.996,4
5º	BUTANTÃ	171.838	4.625,5
6º	ITAQUERA	159.495	4.293,3
7º	TATUAPÉ	153.163	4.122,8
8º	ALTO DA LAPA	147.127	3.960,3
9º	OSASCO	139.815	3.763,5
10º	PINHEIROS	123.625	3.327,7
	Total	1.996.153	53.732,3

Fonte: Ranking das Zonas de Valor e Municípios/RMSP, 2000, Embraesp.

¹⁵ Essa informação sobre a proporção de área construída por vaga de garagem é de grande interesse para caracterizar os espaços do automóvel. Também é importante notar que nessa média constam os empreendimentos de menor porte e de renda inferior o que rebaixa esses índices.

Mesmo sabendo que estamos lidando com médias e que certamente essa não é a distribuição real (a média de m² construídos em Moema, Alto da Lapa e Morumbi, por exemplo, para cada vaga é menor do que em Itaquera) esse quadro nos parece indicar, em grandes traços, o que está acontecendo em termos de constituição dos espaços do automóvel. Se considerarmos bairros onde o uso do automóvel é intenso (Morumbi, Butantã – em especial Colinas de São Francisco – e Alto da Lapa) e os que estão sofrendo uma “implosão” automobilística (Pinheiros e Moema), apesar de terem uma tradição de práticas pedestres chegamos, a 31.477,8 das vagas de automóveis nos novos empreendimentos (ano 2000), o que representa 58,6%. Se esses traços tendenciais tiverem sido os mesmos nos últimos 10 anos não será difícil demonstrar onde estão os espaços do automóvel.

Considerando que a aprovação de novos projetos pode indicar tendências e propiciar prognósticos para o processo de reestruturação da cidade de São Paulo, alguns dados chamam bastante a atenção. Segundo o informativo da Embraesp, houve no município de São Paulo alta considerável no número de projetos aprovados em 2000, se comparados a 1999 (cerca de 12%). Do total, registra-se queda de 25% no número de unidades residenciais e declínio de 7% na área total, sugerindo que no perfil das unidades aprovadas haverá a dominância daquelas de padrão médio a alto. Quer dizer a tendência à consolidação e ampliação das redes geográficas e dos espaços do automóvel está se acentuando. Outros dados mostram ainda que diminuíram as aprovações para novos projetos de prédios de escritórios e aumentos em modalidades como as comerciais, como *shoppings* e centros comerciais, pequenas indústrias, instituições de ensino e templos religiosos. O Morumbi lidera as novas aprovações, exceto no uso industrial, em que é ultrapassado por Itaquera.

Uma outra série de dados do informativo da Embraesp apresenta o comportamento das zonas de valor e dos municípios da Grande São Paulo para o intervalo 1998-2000. Quanto ao número de lançamentos e de unidades residenciais, novamente o Morumbi é a que mais se destaca, com 89 empreendimentos e 6.141 novas unidades. Em seguida aparecem, pela ordem: Tatuapé (44 / 5.246), Moema (37 / 2.936), Butantã (32 / 3.170), Vila Mariana (28 / 1.740), Perdizes (27 / 1.612) e

Pinheiros (26 / 1997).¹⁶ Tendo em conta que os preços do metro quadrado (em torno de US\$ 550 / m²) não estão entre os mais elevados do município e se compararmos-os às zonas de valor mais elevadas da cidade (Jardim Europa, US\$ 1.590,83 / m²; Vila Nova Conceição US\$ 1.442,67 / m²; Higienópolis, US\$ 1.068,88 / m²; e os outros Jardins, US\$ 1.048,66 / m²), poderemos ser induzidos a pensar que esses novos lançamentos são de médio porte. Todavia, é preciso considerar que as zonas de valor mais elevado têm um número relativamente baixo de lançamentos em função ou de restrições do zoneamento (caso dos Jardins) ou carência de terrenos (caso de Higienópolis cuja verticalização fundamental é de outro período e da Vila Nova Conceição, pequeno quadrilátero entre Ibirapuera e Itaim/Vila Olímpia), o que certamente empurra os valores do metro quadrado construído para cima.

Algumas hipóteses sobre o avanço do processo e sua distribuição podem ser feitas:

- em primeiro lugar confirmam uma peculiaridade de São Paulo, notada, por exemplo, por Jacques Lévy:

[...] num contexto parcialmente diferente, o caso das cidades brasileiras desperta atenção. A violência das sociedades urbanas impulsiona as camadas superiores a se separar e, sobretudo a se proteger do resto da população. De onde a recusa dos transportes públicos – o que é clássico – mas também da habitação individual, julgada muito arriscada – o que não é comum. Essa configuração típica tem por efeito a manutenção de fortes densidades (São Paulo é sem dúvida a cidade do mundo que conta o maior número de arranha-céu) o que preserva essa cidade de uma oscilação completa para o modelo Joanesburgo (LÉVY, 2000, p. 248).

O autor se refere a Joanesburgo como o modelo acabado da segregação cuja configuração de sua espacialidade tem como características principais o zoneamento e as baixas densidades demográficas e, claro o uso exacerbado de automóveis. Em São Paulo a fuga dos segmentos superiores é “para dentro” e com base predominante na verticalização, logo produzindo nós de rede geográfica de grande densidade. Não estamos de acordo que isso se deva apenas ao medo de viver em casas unifamiliares e isoladas como desdobramento da insegurança (embora seja esse um dos componentes do fenômeno). O fato de não termos tido uma suburbanização e nem infra-estrutura

¹⁶ Consideramos aqui apenas as zonas de valor do município de São Paulo com mais de 25 empreendimentos. Informativo Embraesp, p. 12.

para isso, induziu uma “suburbanização sui generis” que se realizou em áreas anteriormente densas, logo com escassez de terrenos, daí a conveniência da “solução vertical” que é multiplicadora de espaço. Porém, essa densidade resultante não impede que a forma de uso das redes geográficas se dê com base no uso do automóvel tal como num subúrbio clássico.

- em segundo lugar, é provável que a existência de áreas mais dinâmicas na cidade e em franco processo de reestruturação urbana, onde estão os focos de novos empreendimentos, como Morumbi, Tatuapé disponham ainda de estoques de terrenos ou imóveis passíveis de renovação ou ainda áreas consideráveis sujeitas a adensamento, como imóveis horizontais dando lugar a empreendimentos fundamentalmente verticais. É razoável supor que poderá haver saturação das vias de circulação, exigindo sua reconfiguração, pois novos empreendimentos intensificam o uso do automóvel, produzindo e ampliando os espaços do automóvel. De outra parte, existem áreas mais consolidadas e com equipamentos urbanos completos que, face ao seu adensamento e valorização (caso dos Jardins e Jardim Europa) parecem estar fora do circuito de novos empreendimentos, pelo menos em relação à sua quantidade. Aparecem aí também modalidades não residenciais, como flats e apart-hotéis. Concorre para isso também a lei de zoneamento que restringe o adensamento e a verticalização. Há, portanto, uma contradição em termos entre o que a cidade oferece e os interesses do setor imobiliário. Para que esse siga vendendo os seus lançamentos de grande porte baseados na lógica do automóvel é preciso recriar e revalorizar zonas da cidade, ou maquiá-las com “grifes” relativas à posição e localização (caso do Morumbi), e vender a idéia de segurança e exclusividade dos condomínios fechados, mesmo quando não possuem os mesmos atributos daqueles de alto padrão. Guardadas as diferenças na distribuição dos empreendimentos, estamos diante de operações urbanas todas elas referentes ao núcleo denso da cidade, que passa a abrigar novos enclaves fortificados e seletivos, que configuram as redes geográficas, uma forma avançada de segregação espacial;

- em relação aos demais município da RMSP, observa-se em primeiro lugar que apenas parte deles são objeto de empreendimentos no período considerado.¹⁷ São Bernardo do Campo é o município com maior número de lançamentos e unidades (48/3682), o que o coloca na segunda posição na RMSP, atrás apenas do Morumbi. Há ainda destaque para Santo André (36/3841), Guarulhos (21/3365), São Caetano do Sul (20/1261) e Cotia (17/2576). Confrontados com os resultados do município de São Paulo, uma primeira aproximação permite afirmar que apenas dois municípios aparecem como focos de novos empreendimentos, casos de São Bernardo e Santo André, com incidência comparável à dos núcleos mais procurados no município de São Paulo. O número de lançamentos, no entanto, não é o único dado a ser levado em conta, pois há projetos não-residenciais de grande porte em curso em municípios como Guarulhos (hotéis e complexos de negócios) e Mauá (*shopping centers*). Para municípios da zona oeste da metrópole, casos de Barueri e Cotia/Carapicuíba - áreas de condomínios fechados horizontais (suburbanização verdadeira), novos empreendimentos parecem estar fortemente vinculados a reformulações no sistema viário (via marginal da Castelo Branco com novos pedágios, obras do Rodoanel, etc.), o que desobstruiria o acesso aos novos empreendimentos pelas rodovias Castelo Branco e Raposo Tavares;
- considerados os resultados globais para a Região Metropolitana, é possível afirmar, de início, que os novos empreendimentos têm se instalado preferencialmente no núcleo denso da metrópole, em particular em zonas já valorizadas ou em processo de revalorização no município de São Paulo. Os demais municípios têm incidência menor e são complementares a São Paulo, pois também se constituem em alvos de novos empreendimentos projetados e implementados de forma seletiva;
- outras séries de dados mostram que o processo de distribuição concentrada nas zonas de valor apontadas antes (regiões do Morumbi, Itaim, Pinheiros e Moema, entre outros) vem se consolidando já há algum tempo, alteradas em ritmo e intensidade pelos momentos de instabilidade econômica e conseqüente retração

¹⁷ O informativo da Embraesp levou em conta apenas as zonas de valor e municípios em que foram registrados no mínimo quatro empreendimentos. São basicamente os municípios detectados no levantamento feito a partir de anúncios publicitários: Barueri (leia-se Alphaville e Tamboré), Carapicuíba e Cotia (leia-se Granja Viana), os municípios do ABCDM e Osasco, Guarulhos e Taboão da Serra.

do mercado imobiliário. Uma série de cinco anos, de 1995 a 2000¹⁸ para imóveis residenciais no município de São Paulo mostra, por exemplo, uma queda acentuada no lançamento de prédios e no número de apartamentos, assim como em outros quesitos como área total lançada e número de vagas nas garagens de 1997 para 1998, recuperando-se no ano 2000, mas em níveis inferiores aos verificados em 1995;

- ❑ mesmo com as oscilações do mercado imobiliário, chama a atenção que a cada ano em São Paulo uma massa de cerca de 35 mil novas garagens para veículos sejam criadas em condomínios verticais e horizontais no município da cidade. Para a RMSP (incluindo São Paulo), as curvas mostram-se muito semelhantes, com declínio do conjunto de quesitos dos empreendimentos em 1998 e retomada gradativa nos anos seguintes. São 53 mil novas vagas nas garagens no ano de 2000, como já havíamos demonstrado na tabela 8.
- ❑ alguns dados complementares ainda considerando os imóveis residenciais, no município de São Paulo nos dão conta que o número de lançamentos entre 1977 e 2000 foi inferior a 200 empreendimentos, somente nos de 1978, 1991 e 1992. Os picos registraram-se em 1986 (677 lançamentos) e 1995 (406 lançamentos). Para a Região Metropolitana, como vimos, verificaram-se picos no número de lançamentos em 1995 (497 residenciais) e 1997 (57 comerciais), em série de 1990 a 2000.
- ❑ prédios de serviços como apart-hotéis¹⁹ tiveram uma média em torno de 13 lançamentos novos entre 1985 e 2000, com picos em 1986 (28) e 1997 (27). De 1985 a 2000, as zonas de valor que lideraram o ranking deste tipo de empreendimento foram, pela ordem: Jardins (18,35% do mercado), Moema (16,29%), Itaim (10,55%) e Vila Olímpia (8,46%). Quanto a edifícios comerciais, agora na RMSP como um todo, os maiores picos de lançamentos foram em 1996 (47) e 1997 (57), como mostra a Tabela 7. As zonas de valor que lideraram o ranking dessa modalidade quanto ao número de conjuntos lançados foram Itaim (3.394), Pinheiros (2.166), Jardins (2.161), Vila Olímpia (2.135) e Moema (1.950); o Morumbi aparece em 10º lugar, com 962 conjuntos lançados no período. Portanto, com exceção dos Jardins, caracterizados pelo número relativamente

¹⁸ Informativo Embraesp, p. 10.

¹⁹ Informativo Embraesp, p. 14.

baixo de lançamentos residenciais, as zonas de valor mencionadas caracterizam-se efetivamente por posições de destaque tanto nos lançamentos de imóveis residenciais de grande porte quanto nos lançamentos de prédios comerciais e de serviços. Integram essas áreas os grandes complexos empresariais e hoteleiros situados ao longo da margem direita da Avenida Marginal do Rio Pinheiros.

O uso do automóvel: a natureza dos fluxos e deslocamentos em São Paulo

A mobilidade dos cidadãos é um valor social. Só dispondo de suas virtualidades o cidadão pode apreender e usar a cidade no que ela possui de interessante para sua vida. Ao contrário, situações de imobilidade rebaixam a urbanidade e provocam a inutilização dos recursos metropolitanos. Por tudo isso, a mobilidade entra na composição do capital social dos indivíduos numa cidade moderna.

Em São Paulo, as redes geográficas e seus núcleos de baixa territorialização (“subúrbios internos”) se situam nos gradientes centrais. Como para seus habitantes praticamente nada ocorre no bairro, na contigüidade, a necessidade de complementaridade de cada núcleo somente é possível nos outros núcleos da rede que não são contíguos, logo exigindo um nível elevado de deslocamentos de distância razoável para todas as funções cotidianas, inclusive as mais triviais.

Em São Paulo o setor imobiliário produz três vagas de garagem para cada 120 metros quadrados construídos. Qual o custo financeiro disso? Qual o custo para a cidade? Há um mercado informal de vagas de garagem no interior dos edifícios residenciais cada vez mais crescente, há também empresas de estacionamento que se multiplicam pela cidade. Esses são aspectos importantes dos espaços do automóvel.

Quanto ao fato da suburbanização ou periurbanização representarem um meio urbano em que as tarefas elementares de circulação (por exemplo) se resolverem individualmente, logo de automóvel, algumas comparações com São Paulo são bem estimulantes, mas fiquemos por hora com um comentário sobre os centros comerciais e empresariais que se situam nos “subúrbios internos”. Aqueles que obtiverem empregos nesses locais irão de automóvel, obviamente. Parte desses

subúrbios se multiplicam muito próximos a zonas densas nas marginais. Os centros empresariais ali instalados (caso da Berrini e da marginal Pinheiros) - pelo número de pessoas que atraem - são evidentemente excessivos tendo em conta os transportes coletivos disponíveis. Dito de outro modo: induzem um extraordinário fluxo de automóveis próximo ao coração da cidade. A consequência é a revelação do paradoxo que a cidade é por um outro ângulo. São Paulo apresenta uma estrutura inversa de São Paulo em relação às cidades dos países desenvolvidos. O índice de motorização é mais elevado nas regiões centrais declinando para a periferia. Ele é mais elevado justamente nas áreas mais providas de transportes e de todos os outros recursos urbanos.

Figura 4

TAXA DE MOTORIZAÇÃO (1997)		
(Zonas do Município de São Paulo)		
Agregação Espacial		Taxa (1)
Divisão do Município de São Paulo	Zona Central	245
	Zona Centro-Sul	406
	Zona Leste I	276
	Zona Leste II	142
	Zona Norte	201
	Zona Oeste I	386
	Zona Oeste II	217
	Zona Sudeste	235
	Zona Sul I	236
	Zona Sul II	159
Total do MSP		197
Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô/Pesquisa Origem Destino 1997; Fundação Seade (1) Número de automóveis por 1.000 habitantes.		

3. A apreensão dos “subúrbios internos”: descrição geral

Procurando apreender as características da reestruturação da cidade de São Paulo desenvolvemos a análise empírica que é apresentada a seguir. São descritos os dados utilizados, os procedimentos de tratamento digital e análise dos dados e os resultados obtidos visando identificar os “subúrbios internos” na cidade de São Paulo. Analisamos também dados da Pesquisa Origem-Destino, 1997.

Materiais e Métodos

A metodologia de análise está apresentada em dois itens, um voltado para a descrição da cidade e um mais voltado para a apresentação dos movimentos na cidade. Para essa análise foi elaborada base de dados digital composta das seguintes informações: ruas e distritos do município de São Paulo (Prefeitura Municipal do Município de São Paulo, 2001); localização e caracterização dos empreendimentos imobiliários em construção no período (obtidos como descritos acima); dados demográficos e sócio-econômicos, por distrito (IBGE, 2000);

- imagens de satélite (Landsat ETM, 1999 e 2002) da área do município; e
- dados da Pesquisa Origem-Destino (Metrô, 1997);

Visando sistematizar a base de dados voltada para o estudo da distribuição espacial da nova produção residencial em São Paulo e sua relação com as vias de circulação, foram aplicadas técnicas de Sistemas de Informação Geográfica e Processamento Digital de Imagens de Satélite. A metodologia adotada, incluiu:

1. Análise de dados demográficos por distritos, empreendimentos e ruas;
2. Processamento digital de Imagens, com a classificação e identificação de zonas residenciais homogêneas;
3. Análise de Dados da Pesquisa Origem Destino;

3.1. Motivo de viagem

3.2. Modo de viagem

Para a descrição da cidade foram realizadas a análise de dados demográficos, empreendimentos e ruas e os produtos obtidos por meio de processamento digital de imagens. Os dados da pesquisa Origem e Destino

possibilitaram apreender os movimentos na cidade. Cada uma destas etapas será descrita a seguir.

Descrição da Cidade

São apresentados a seguir os itens que descrevem a forma como foi elaborada a base de dados, o modo como eles foram tratados e as características verificadas na distribuição dos setores residenciais e da localização de novos empreendimentos que puderam ser apreendidas pelas análises.

1. Análise de dados demográficos por distritos, empreendimentos e ruas

A análise de dados sócio-econômicos associados com os dados obtidos através do processamento digital de imagens possibilitou a análise e representação da distribuição dos fenômenos na cidade, viabilizando a caracterização dos diferentes distritos e zonas da cidade em função desses parâmetros. O levantamento de informações para o desenvolvimento do trabalho foi obtido a partir de fontes primárias e secundárias. Os dados referentes à dinâmica atual dos empreendimentos imobiliários considerados foram tratados, a partir de levantamento efetuado descrito anteriormente.

A elaboração da base de dados, registrada adotando a Projeção Cartográfica UTM, no fuso 23, empregou os seguintes conjuntos de dados digitais:

- ruas e distritos (agregados em zonas, como descrito no item anterior) do município de São Paulo;
- localização dos principais empreendimentos imobiliários residenciais e comerciais na Região Metropolitana de São Paulo;
- imagens de satélite (que pode ser observada na figura 2), original, registrada e classificada, buscando selecionar determinadas feições da distribuição da ocupação na cidade de São Paulo (1999);

A Figura 5 apresenta a área de estudo. A ocupação da cidade que corresponde aos núcleos de baixa territorialização, diz respeito quase que exclusivamente aos quadrantes A, B e D, como poderá ser visto a seguir. Na Figura

6 é apresentado um exemplo dos dados de ruas e empreendimentos localizados na área D. São realçados os empreendimentos e as quadras e os empreendimentos e as ruas.

Figura 5: Área de estudo - Município de São Paulo

A localização dos empreendimentos foi associada ao eixo da rua, podendo existir imprecisões, relativas ao lado da rua do empreendimento. Os dados obtidos via sensoriamento remoto, foram aplicados a toda a área do município de São Paulo, recoberta pela imagem de satélite.

Figura 6 (Exemplo): Ruas e empreendimentos do Município de São Paulo

A Figura 7a apresenta a imagem de satélite utilizada, juntamente com um detalhe que é a Figura 7b. A área não coberta pela imagem, no extremo sul da imagem, corresponde à vasta cobertura vegetal que se aproxima da formação da Serra do mar. Nesse caso não foram aplicadas as técnicas de processamento digital de imagens, em razão dos fenômenos estudados não terem incidência na área.

Para as atividades de entrada e conversão de dados foram definidos os processos de sistematização de dados, considerando a necessidade de compatibilizar as bases de dados para a análise. Optamos por trabalhar utilizando o *software Idrisi32* que, de acordo com as atividades a serem realizadas, foi instrumento em todo o Geoprocessamento realizado.

A distribuição dos Distritos no município de São Paulo e sua localização estão apresentadas na Figura 8, representação na qual são indicados os números. O município é dividido em 96 distritos e seus nomes constam da Tabela 1. Os distritos apresentam, em geral, uma maior concentração populacional nas áreas centrais e extensão territorial mais ampla nas regiões mais distantes do centro. Dados populacionais por distrito (IBGE, 2002) constam da Tabela 2.

Embora os distritos correspondam a unidades administrativas, eles não são necessariamente adequados para a análise empreendida. Isso em razão de não expressarem isoladamente o processo de produção do espaço que buscamos e apreender. Essa foi a razão básica, para que tentássemos amenizar essa limitação agregando distritos, chegando a zonas que representam mais aproximadamente a manifestação do fenômeno estudado.

Figura 7a. Área recoberta Composição colorida R3G4B5 Landsat ETM

A localização dos empreendimentos na cidade foi realizada partir da listagem de endereços dos empreendimentos coletados. A partir daí foi elaborado um Plano de Informação com os pontos representados. A localização dos endereços foi realizada, utilizando os localizadores e guias digitais e analógicos (Apontador, 2002 e Mapas_bol, 2002, por exemplo) e, com a digitalização do ponto em localização aproximada com base no endereço.

Figura 7b. Detalhe da Composição colorida da imagem

Figura 8: Distritos no Município de São Paulo

Os empreendimentos estão representados como pontos. Não foram localizados os pontos em ruas muito extensas sem definição de número, nem aqueles para os quais não havia endereço. Como o endereço foi considerado como identificador dos lotes, dois empreendimentos no mesmo lote foram considerados como um mesmo empreendimento.

Tabela 1: Distritos no Município de São Paulo

Indicador	Nome	Indicador	Nome	Indicador	Nome
1	Moema	33	Parque do Carmo	65	Belém
2	Penha	34	Vila Andrade	66	Brás
3	Perdizes	35	Vila Formosa	67	Cachoeirinha
4	Lajeado	36	Água Rasa	68	Campo Grande
5	Ipiranga	37	Aricanduva	69	Cangaíba
6	Saúde	38	Mooca	70	Capão Redondo
7	Sé	39	Parelheiros	71	Carrão
8	Pinheiros	40	São Lucas	72	Cursino
9	Itaquera	41	Tremembé	73	Ermelino Matarazzo
10	Jabaquara	42	Morumbi	74	Freguesia do Ó
11	Jaguareé	43	Pari	75	Vila Guilherme
12	Jardim Ângela	44	Pedreira	76	Vila Leopoldina
13	Jardim Helena	45	Brasilândia	77	Vila Maria
14	Jardim Paulista	46	Butantã	78	Guaianazes
15	Campo Limpo	47	Santo Amaro	79	Vila Prudente
16	Vila Matilde	48	São Miguel	80	Sacomã
17	Ponte Rasa	49	Jardim São Luiz	81	São Mateus
18	Santana	50	Lapa	82	São Rafael
19	Artur Alvim	51	Liberdade	83	Sapopemba
20	Barra Funda	52	Vila Sonia	84	Marsilac
21	Consolação	53	Vila Mariana	85	Grajaú
22	Bela Vista	54	Vila Medeiros	86	Pirituba
23	Bom Retiro	55	Tucuruvi	87	São Domingos
24	Cambuci	56	Socorro	88	Perus
25	Campo Limpo	57	Raposo Tavares	89	Jaraguá
26	Casa Verde	58	República	90	Anhanguera
27	Cidade Ademar	59	Rio Pequeno	91	Jaçanã
28	Cidade Dutra	60	Santa Cecília	92	Campo Belo
29	Cidade Líder	61	Jaguareé	93	Itaim Bibi
30	Vila Curuçá	62	Itaim Paulista	94	Iguatemi
31	Vila Jacui	63	Tatuapé	95	José Bonifácio
32	Mandaqui	64	Alto de Pinheiros	96	Cidade Tiradentes

Inicialmente, observando a distribuição dos empreendimentos é possível avaliar que a maior concentração de empreendimentos ocorre nos arredores do centro (não no centro tradicional) e predominantemente concentrado na direção

oeste e sul, como já havia mencionado anteriormente. A distribuição é grande, mas é possível verificar áreas de maior concentração em Perdizes, Morumbi e Vila Nova Conceição, por exemplo.

A base de dados referente aos empreendimentos apresenta os seguintes atributos: bairro, endereço, empresa incorporadora do empreendimento, nome do empreendimento, área do terreno, número de unidades, número de dormitórios, número de vagas, área da unidade, número de unidades, ano previsto de lançamento e tipologia da unidade.

Tabela 2: População por Distrito no Município de São Paulo

Nome	População	Nome	População	Nome	População
Moema		Parque do Carmo	56.155	Belém	42.584
Penha	126.960	Vila Andrade	54.147	Brás	26.665
Perdizes	103.746	Vila Formosa	91.410	Cachoeirinha	140.868
Lajeado	129.729	Água Rasa	86.670	Campo Grande	84.850
Ipiranga	93.998	Aricanduva	91.439	Cangaíba	126.458
Saúde	117.792	Mooca	63.844	Capão Redondo	200.325
Sé	21.255	Parelheiros	82.535	Carrpo	79.424
Pinheiros	69.542	São Lucas	144.636	Cursino	104.088
Itaquera	184.543	Tremembé	143.298	Ermelino Matarazzo	105.202
Jabaquara	212.455	Morumbi	38.550	Freguesia do Ó	142.340
Jaguará	36.104	Pari	15.434	Vila Guilherme	53.533
Jardim Ângela	221.424	Pedreira	109.336	Vila Leopoldina	26.487
Jardim Helena	137.603	Brasilândia	235.327	Vila Maria	113.212
Jardim Paulista	89.261	Butantã	53.520	Guaianazes	89.004
Limpo	83.994	Santo Amaro	62.988	Vila Prudente	100.428
Vila Matilde	99.414	São Miguel	103.656	Sacomã	216.869
Ponte Rasa	98.490	Jardim São Luiz	223.252	São Mateus	160.114
Santana	132.016	Lapa	62.961	São Rafael	101.531
Artur Alvim	110.484	Liberdade	64.349	Sapopemba	254.922
Barra Funda	14.338	Vila Sonia	79.320	Marsilac	7.416
Consolação	58.588	Vila Mariana	124.193	Grajaú	272.684
Bela Vista	64.895	Vila Medeiros	145.474	Pirituba	151.551
Bom Retiro	27.788	Tucuruvi	101.957	São Domingos	72.919
Cambuci	32.089	Socorro	38.375	Perus	57.601
Campo Limpo	162.100	Raposo Tavares	87.209	Jaraguá	114.375
Casa Verde	88.935	República	49.666	Anhanguera	28.533
Cidade Ademar	233.588	Rio Pequeno	99.428	Jaçanã	89.646
Cidade Dutra	176.262	Santa Cecília	75.826	Campo Belo	66.553
Cidade Líder	98.313	Jaguará	25.729	Itaim Bibi	88.565
Vila Curuçá	138.810	Itaim Paulista	180.763	Iguatemi	89.835
Vila Jacui	110.360	Tatuapé	77.492	José Bonifácio	103.933
Mandaqui	101.964	Alto de Pinheiros	44.322	Cidade Tiradentes	162.653

Fonte: Secretaria Municipal do Planejamento. Prefeitura do município de São Paulo, 2000/2001

A conveniência da associação dos empreendimentos a seus endereços em relação à sua vinculação com os bairros, visando um entendimento de sua distribuição, fica nítida ao se observar a Figura 9 que apresenta um dos primeiros testes realizados, utilizando a localização do bairro como referência. A localização e distribuição espacial dos empreendimentos na cidade, podem ser avaliadas de forma quantitativa, o que vai possibilitar uma visão esclarecedora dessa distribuição.

A Figura 10 apresenta a representação dos empreendimentos em relação à distância da localidade ao centro cartográfico da cidade. Essa representação possibilita identificar a intensidade da concentração de unidades em determinadas áreas em relação a outras. É possível verificar a concentração dos empreendimentos na proximidade da área indicada como central, composta pelos distritos República e Sé. A densidade dos empreendimentos cresce a uma distância de alguns (aproximadamente 10) quilômetros a partir do centro e, em seguida, diminui em direção à periferia. E, especialmente, diminui em relação à direção leste do município.

Figura 9: Localização dos empreendimentos do Município de São Paulo, e sua distância em relação à área central (distritos Sé e República)
Área A

Na área A, é possível verificar a concentração dos empreendimentos em determinadas direções e distritos. No caso em Perdizes e em áreas determinadas da Lapa e de Vila Leopoldina, enquanto outros como a Barra Funda não apresentam um único empreendimento.

Área B

Área D

Na área D é possível verificar que a distribuição dos empreendimentos é superior que na área A, havendo grande número de empreendimentos, mas distribuídos ao longo dos distritos Moema, Vila Mariana e Morumbi. Já na Área B é possível perceber que essa dinâmica se dá de forma diferenciada em relação à zona leste, de forma a se poder averiguar a distribuição das diferentes formas de produção de espaço urbano.

A análise de dados sócio-econômicos, apresentada a seguir, se baseou na classificação do município em zonas, conforme apresentado na figura 1 e descrito na tabela 3.

Tabela 3: Distritos que compõem as Zonas

Nome Zona	Distritos que compõem a Zona
Central	Barra Funda, Se, Liberdade, Republica, Santa Cecília, Consolação, Bom Retiro, Bela Vista
Centro_Sul	Moema, Jardim Paulista, Itaim Bibi, Vila Mariana
Leste I	Belém, Brás, Mooca, Tatuapé, Pari, Água Rasa
Leste II	Carrão, Cidade Líder, Cidade Tiradentes, Aricanduva, Cangaíba, Ermelino Matarazzo, Artur Alvim, Ponte Rasa, Vila Formosa, Vila Curuçá, São Rafael, São Miguel, São Mateus, São Lucas, Vila Matilde, Vila Jacui, Guaianazes, Sapopemba, Penha, Parque do Carmo, Lajeado, Jose Bonifácio, Jardim Helena, Itaquera, Itaim Paulista, Iguatemi
Norte	Brasilândia, São Domingos, Cachoeirinha, Jaçanã, Santana, Mandaqui, Freguesia do O, Pirituba, Limão, Jaguará, Vila Medeiros Anhanguera, Casa Verde, Vila Maria, Perus, Vila Guilherme, Jaraguá, Tucuruvi, Tremembé
Oeste I	Alto de Pinheiros, Perdizes, Pinheiros, Vila Leopoldina, Lapa
Oeste II	Raposo Tavares, Rio Pequeno, Butantã, Jaguaré
Sudeste	Vila Prudente, Cursino, Ipiranga, Sacomã, Cambuci, Saúde, Jabaquara
Sul I	Morumbi, Vila Andrade, Campo Limpo, Vila Sonia
Sul II	Marsilac, Campo Grande, Jardim São Luiz, Capão Redondo, Socorro, Cidade Ademar, Cidade Dutra, Grajaú, Jardim Ângela, Santo Amaro, Parelheiros, Campo Belo, Pedreira

São apresentados, nas figuras 10 e 11:

- ❖ Área das zonas do município
- ❖ População das zonas do município

- ❖ Área residencial do tipo Z1 das zonas do município
- ❖ Densidade demográfica das zonas do município
- ❖ Densidade de Empreendimentos por Zona

As figuras 12, 13, 14, 15 e 16 permitem observar a variação da densidade urbana com o afastamento do centro, e a presença de uma maior população absoluta em direção às periferias. É possível, também, observar o aumento da densidade demográfica nas zonas leste, sul e norte, apesar das áreas verdes nos extremos norte (Serra da Cantareira) e sul, que podem ser observadas na classificação do uso do solo apresentada acima. É factível, igualmente, observar a concentração de áreas residenciais de alta renda próxima do centro.

Figura 10: Área das Zonas do município

Figura 11: População por Zona

Figura 12: Área ocupada por ocupação do “Tipo Z1”

Figura 13: Densidade Demográfica por Zona

A análise por distrito possibilita um entendimento da variabilidade interna entre as zonas. As figuras 14, 15 e 16 apresentam a distribuição de novos empreendimentos por distrito na cidade, em valor absoluto e em relação à área e à população do distrito.

A localização dos distritos em um raio próximo ao centro, possui correspondência com a localização concentrada em determinadas áreas. Para destacar a irregularidade desta distribuição, a figura 14a é detalhada nas figuras 14b e 14c.

A tabela 4 apresenta a listagem dos distritos com mais de um empreendimento, indicando o número de empreendimentos, o número de empreendimentos por Km² e, o número de empreendimentos pela população do distrito em 2000 (segundo IBGE, 2000).

A Figura 14 b permite observar a distribuição dos empreendimentos em relação ao centro e a figura 14 c possibilita verificar a localização dos distritos com número de empreendimentos maior do que dez. É possível verificar as áreas nas quais vêm se concentrando o maior números de empreendimentos. Há uma concentração de empreendimentos nos distritos que seguem: Perdizes e Vila Andrade com mais de com mais de 20 empreendimentos e Saúde com 20 empreendimentos.

Figura 14. a: Número de empreendimentos por distrito

Tabela 4. Distritos com mais de 1 empreendimento - número de empreendimentos, empreendimentos por Km² e empreendimentos pela população do distrito.

Nome	Número de empreendimentos	Empreendimentos por Km2	Empreendimentos por população
Ponte Rasa	2	0.33	2.05
Casa Verde	2	0.29	2.39
Vila Formosa	2	0.29	2.13
Socorro	2	0.17	0.71
Spo Mateus	2	0.17	1.44
Consolatpo	3	1.00	5.52
Cachoeirinha	3	0.23	2.03
Cursino	3	0.33	2.94
Ipiranga	4	0.40	4.07
JaguarT	4	0.67	9.43
Bela Vista	4	2.00	6.33
Cambuci	4	1.33	13.98
Campo Limpo	4	0.33	2.10
Santa Cecilia	4	1.33	1.76
Santana	5	0.38	7.03
Cidade Ademar	5	0.42	2.06
Mooca	5	0.63	7.91
Carrpo	5	0.63	6.45
Sacomp	5	0.36	4.24
Pirituba	5	0.29	3.09
Morumbi	6	0.55	17.70
TatuapT	6	0.75	7.58
Liberdade	7	2.33	11.32
Alto de Pinheiros	7	1.00	15.76
Jardim Paulista	8	1.33	9.68
Vila Leopoldina	8	1.14	29.82
Campo Belo	8	1.00	12.06
Pinheiros	10	1.25	16.03
Lapa	10	1.00	16.65
Vila Sonia	10	1.00	11.46
Rio Pequeno	10	1.11	8.95
Jabaquara	12	0.75	5.60
Campo Grande	13	1.08	14.25
Santo Amaro	14	0.88	11.20
Vila Mariana	17	2.13	13.75
Itaim Bibi	19	1.90	23.36
Moema	19	2.11	27.34
Sa-de	20	2.22	20.55
Vila Andrade	24	2.40	31.83
Perdizes	26	4.33	25.45

Figura 14 b: Número de empreendimentos por distrito - Detalhe

A figura 15 apresenta a distribuição variada do número de empreendimentos por distrito. Neste gráfico foram excluídos os distritos com um ou menos empreendimentos.

Figura 14 c: Distritos com mais de dez Empreendimentos

Ainda sobre a localização dos empreendimentos, a figura 16 indica a concentração dos distritos com maior numero de empreendimentos na proximidade do centro (apresentados em vermelho). Em cinza podem ser observados os distritos com um ou nenhum empreendimento.

Figura 15: Distritos com mais de 1 Empreendimento

**Figura 16. Distritos com pelo menos um empreendimento
(em vermelho)**

A distribuição dos empreendimentos por distritos pode não ser um bom indicador dada a variação na extensão dos distritos. Procurando a avaliar a distribuição dos empreendimentos nos distritos, foram considerados dois outros indicadores: a densidade de empreendimentos por unidade de área e o número de distritos por população no distrito.

Figura 17. Densidade de empreendimentos por área

Figura 18. Empreendimentos pela população do distrito

4. PROCESSAMENTO DIGITAL DE IMAGENS, COM A CLASSIFICAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DE ZONAS RESIDENCIAIS HOMOGÊNEAS

As técnicas de classificação digital utilizadas partiram de amostras referentes às classes de uso do solo selecionadas e listadas no Quadro 1. As amostras foram utilizadas para a realização de técnicas de classificação supervisionada e avaliação dos resultados de forma a possibilitar a classificação para estimativa das características de uso dos distritos.

Quadro 1

Classes adotadas
Vegetação
Água
Áreas Residenciais horizontais de alta renda (do tipo Z1)
Áreas verticalizadas
Áreas Residenciais
Áreas identificadas como de transição

A imagem utilizada foi uma imagem LANDSAT 7 de 3 de setembro de 2002 (8 bandas, 7 multiespectrais e a banda Pancromática). As imagens possibilitaram duas formas de análise. A classificação das imagens em função da cobertura da superfície e a utilização de composição colorida das imagens como fundo para possibilitar uma visão geral das imagens.

Como descrito anteriormente, as atividades desenvolvidas se referem apenas ao município, com destaque para a área central, coincidindo com os quadrantes A,B,C e D, descrito acima. Duas imagens foram utilizadas para a realização do processamento digital. Os primeiros testes utilizaram uma imagem orbital do satélite Landsat sensor TM de setembro de 1999. Os procedimentos efetuados após o teste foram aplicados numa imagem Landsat de 2002.

Os primeiros testes utilizaram uma amostra na área central do município de São Paulo. Através do registro, a imagem foi georreferenciada na projeção UTM, possibilitando a sobreposição da base de ruas, facilitando a localização das áreas classificadas. As técnicas aplicadas foram, posteriormente aplicadas, com aprimoramentos, na imagem referente ao ano de 2002.

- ❖ Registro – o registro é a associação dos dados a um mesmo sistema de referência cartográfica, no caso a Projeção UTM, com meridiano central de 45°, compatível com as demais bases de dados do projeto;

A imagem foi registrada e, por um engano na definição da área de estudo, cometido previamente ao processo de registro, os extremos da cidade foram cortados. O registro será refeito para toda a área de estudo, mas os procedimentos realizados serão mantidos, portanto, para a área representada na imagem, os resultados não serão alterados.

- ❖ Realce – permitindo a visualização das feições;

Para possibilitar a visualização da imagem foram realizados realces nas bandas individuais e a composição colorida. O realce foi realizado individualmente, para que cada banda pudesse ser visualizada e na composição colorida, permitindo uma melhor visualização (sistema RGB associando R5G4B3).

- ❖ Classificação, visando a identificação de determinadas feições. A classificação foi verificada parcialmente, podendo ser completada posteriormente.

A classificação digital da imagem objetiva, principalmente, serve para verificar a existência de áreas de interesse, pelas características de ocupação, diferentes das localidades conhecidas. A classificação adotada considerou: áreas verticalizadas; áreas residências de baixa densidade (z1), áreas densamente ocupadas por residências de baixa renda características da periferia da cidade. Esta classe foi acrescentada por ser o tipo de configuração que envolve a área mais extensa na cidade e como categoria “excludente” para as demais, aprimorando a classificação.

Figura 19: Classificação da Imagem de satélite adotada para a quantificação das zonas por unidade de área

Figura 20 : Composição Colorida e Eixo de Ruas - Detalhe

A avaliação da qualidade da classificação²⁰ permitiu verificar o melhor resultado que foi adotado como fonte de informação para as análises posteriores. A Figura 18 apresenta a imagem classificada, enquanto as figuras 19 e 20 apresentam respectivamente, um detalhe da imagem com a classificação resultante.

²⁰ Classificação de máxima verossimilhança com classificação de 1%

Figura 21: : Imagem classificada - Detalhe

A categoria das áreas que estão sendo verticalizadas, identificada com base na localização dos empreendimentos locados.

O resultado parece indicar as áreas mais mutantes na data estudada, mais do que áreas em processo de verticalização necessariamente. Foram acrescentadas as categorias áreas de vegetação densa e áreas de água, classificadas de forma conservadora, para facilitar a observação da cidade. Os resultados foram considerados satisfatórios para as classes correspondentes às áreas verticalizadas, áreas residenciais de baixa densidade (Z1, subúrbios-jardim), e áreas densamente de grande densidade, com formações residenciais de baixa renda características da periferia da cidade .

A partir dos dados apresentados, foi realizada a quantificação da área de uso por distrito com base na qual geraram-se as seguintes estimativas: uso dominante no distrito, área do tipo Z1 no distrito e porcentagem de Z1 no distrito. A Figura 22, inclui a imagem de satélite de cada distrito e possibilita observar o uso dominante em cada distrito.

Figura 22: Uso dominante por distrito

Figura 23: Porcentagem de Z1 no distrito

Figura 24: Área do tipo Z1 no distrito

Quanto ao índice de motorização, ele pode ser visualizado nas figuras 4 e 25. Os maiores índices de motorização estão nas zonas oeste I e centro Sul, focos principais dos “subúrbios internos”. Por outro lado, como as zonas com os maiores índices de motorização não são as mais populosas, as zonas com maior número de automóveis não são aquelas com maior índice de motorização.

Figura 24. Automóveis por zona

Uma síntese de dados de uso para as zonas adotadas no desenvolvimento deste trabalho, pode ser visualizada na Tabela 5.

Tabela 5. Usos identificados em cada zona através da classificação adotada

	Áreas não classificadas	Vegetação	Água	Residencial tipo Z1	Verticalizadas	Ocupação densa
Zona Central	15.27	0.07	0.04	13.10	35.62	35.91
Zona Norte	19.58	31.21	0.01	15.47	5.55	28.18
Zona Centro Sul	8.78	0.66	0.10	26.16	34.45	29.85
Zona Sul I	19.08	3.69	0.00	40.52	11.77	24.93
ZONA SUL II	39.98	30.45	6.34	10.27	3.26	9.70
Zona Sudeste	11.97	4.58	0.00	15.66	8.62	59.16
Zona Leste I	21.05	0.07	0.00	8.10	6.09	64.70
Zona Leste II	19.14	7.23	0.04	16.43	6.38	50.77
Zona Oeste I	17.48	0.16	0.00	33.04	13.70	35.63
Zona Oeste II	20.37	4.69	0.02	35.25	6.29	33.39

5. Descrição dos movimentos: Pesquisa Origem Destino

Na análise da Pesquisa OD a primeira atividade realizada foi a observação dos dados e a definição de níveis de agregação. Procurando visualizar as possibilidades de análise dos dados de Modo, esses foram trabalhados de maneiras distintas. O teste foi realizado apenas para a Zona Central, de forma a verificar os gráficos e selecionar as formas de análise a serem adotadas.

Modo de viagem

O destino das viagens com origem na Zona Central, por Modo estão apresentados no gráfico a seguir:

Figura 25. Destino das Viagens com origem na Zona Central, por Modo (%)

O gráfico permite observar que o principal modo de viagens com origem na Zona Central para as zonas Oeste II, Sul I e Sul II é o ônibus, o principal modo de viagens para as zonas Leste I, Leste II e Sudeste Central é o Metrô/trem e para as Zonas Oeste I e Centro-Sul é o automóvel. As viagens dentro da própria Zona central são realizadas predominantemente a pé (observações específicas sobre a

circulação a pé na cidade são apresentadas em item posterior), o segundo modo mais utilizado em viagens com origem e destino na Zona Central é o automóvel.

Para a análise inicial dos dados de modo, foram realizados gráficos iniciais, visando selecionar a melhor forma de representar a distribuição entre origem e destino e entre os modos para cada zona. Neste sentido foram realizados os gráficos que constam das Figuras 27 e 28.

Estes gráficos possibilitaram verificar o predomínio dos modos de Metrô e Ônibus, a reciprocidade nos valores de origem e destino, por modo, na Zona Central.

Figura 26. Viagens com Origem na Zona Central

Figura 27. Viagens com Destino à Zona Central

Para a análise, optou-se por agregar os modos, resultando nas seguintes categorias (que pode ser observado nas figuras 29 e 30):

- Ônibus = ônibus, ônibus fretado, escolar, lotação/perua
- Metrô e trem.
- Automóvel = dirigindo automóvel, passageiro de automóvel e táxi.
- Outros = moto, bicicleta, a pé e outros

Figura 28. Viagens com origem na Zona Central, por modo, agregados

Figura 29. Viagens destinadas à Zona Central, por modo

O modo táxi deveria estar na categoria coletivos, embora o tenhamos inicialmente somado à categoria automóvel. A baixa frequência deste Modo faz com que esta alteração represente pouca mudança nos gráficos, para ilustrar apresentamos os dados referentes à Zona Central. Primeiro quando a origem é a Zona Central, como pode ser observado na tabela 6, por exemplo, portanto, verificamos que não haveria grandes mudanças com a atitude tomada, inclusive que o modo mais citado em muitas zonas (que posteriormente foi somado à “coletivos”) foi o “metrô/ônibus”. O percentual de viagens com origem e destino com cada um dos modos pode ser observado no gráfico a seguir.

Tabela 6: Viagens com origem na Zona CENTRAL

MODO	Valor Total	%
Ônibus	326666	29,44
Ônibus fretado	5736	0,52
Escolar	2750	0,25
Motorista automóvel	262765	23,68
Passageiro automóvel	92980	8,38
Táxi	8878	0,8
Lotação/perua	3510	0,32
Metrô	349188	31,46
Trem	13442	1,21
Moto	55140	0,46
Bicicleta	499	0,04
A pé	36568	3,29
Outros	1631	0,15

Figura 30. Viagens com origem/destino na Zona Central por modo (%)

O gráfico abaixo indica a importância da circulação a pé intra-zona na Zona central. A porcentagem de cada modo na zona esta em rosa e a porcentagem de viagens em cada modo para outras zonas está representada em azul. Os dados apresentados se referem à origem, mas a configuração dos dados de destino é a mesma.

Figura 31: Viagens com origem na Zona Central, por modo

A observação dos gráficos anteriores, resultou no seguinte critério de agrupamento para os Modos de transporte:

- ❖ Coletivos = ônibus, ônibus fretado, escolar, lotação/perua, metrô e trem.
- ❖ Automóvel = dirigindo automóvel, passageiro de automóvel e táxi.
- ❖ Outros = moto, bicicleta, a pé e outros.

A partir da matriz de Viagem Por Modo, foram feitos 3 gráficos visando a observação da intensidade do fluxo entre zonas (Origem-Destino) em cada categoria acima, considerando:

- ❖ os valores absolutos de viagens
- ❖ os valores absolutos de viagens em relação à população das zonas e

Figura 32: Valores absolutos de viagens – Coletivos

A Figura 34 apresenta as viagens de coletivos por população da Zona. Os pontops mais altos do gráfico são para: Zona Leste II com destino a Zona Leste I e à Zona Central; e da Zona Norte com destino a Zona central, à própria Zona Norte e à Zona Oeste I.

A circulação interna em “coletivos” (em relação às demais) é observada em quase todas as zonas, mas com maiores índices para todas as zonas, com exceção da Centro-Sul e destaque para a Zona Sul II.

A Zona Centro-sul tem uma distribuição de viagens que se aproxima da Zona Central. As Zonas apresentam maior intensidade de ligação com Zonas vizinhas. O gráfico apresenta um comportamento mais diferenciado para as Zonas Leste II, Sul I e Sul II, sendo que a Zona Sul I já tinha esse aspecto no gráfico anterior.

Figura 33. Valores absolutos de viagens em relação à população - coletivos

Observando os gráficos acima, é possível notar que os maiores valores são para as zonas Leste II, Sul II e Norte, com circulação dentro das próprias zonas (valores a partir de 600 mil viagens). As demais zonas apresentam números abaixo de 250 mil viagens. O uso do transporte coletivo a partir da Zona Leste II é significativo também, com destino à Zona Central e Leste I. Tendo como origem a Zona Central foi observado um maior número de viagens com destino às zonas: Leste II, Norte e no interior da própria zona Central. As Zonas Sudeste e Leste I também se sobressaem das demais, no que se refere à circulação interna, mas não chegam a 200 mil viagens.

Em um aspecto geral, poderíamos dizer que a Zona Central e a Zona Centro-Sul são destino de um número significativo de viagens para todas as zonas. Os “picos” não são tão grandes e se observa que quase todas as regiões (umas mais – Leste II e Norte no destino Zona Central; e Sul I no destino Zona Centro-Sul /outras menos – Oeste II e Sul I como destino a Zona Central e Leste I com destino a Centro-Sul) tem como destino estas zonas. Já as zonas Oeste II e Sul I como destino do modo coletivo, têm valores muito baixos.

A distribuição das viagens realizadas, na categoria “automóvel”, pode ser observada nos gráficos apresentados nas figuras 35 e 36.

Os pontos extremos do gráfico referente ao número absoluto de viagens, têm como origem às zonas Leste II, Zona Norte e Sul II que são as mais populosas e com maior número de viagens para a circulação interna de automóveis.

Ao se comparar este gráfico com o de valores absolutos de coletivos, é possível observar uma semelhança no formato geral dos gráficos para a maior parte das zonas. Estes valores se modificam para as Zonas Centro-Sul e Oeste I, pois nestas zonas, se destaca o uso do automóvel em relação ao uso de coletivos.

Figura 34. Número de Viagens para cada categoria - Automóveis

Figura 35. Número de Viagens em relação à população das zonas - Automóveis

Os valores mais altos, referentes ao número de viagens, têm como origem as zonas Leste II, Zona Norte e Sul II que são as zonas mais populosas e com maior número de viagens para a circulação interna de automóveis.

Ao se comparar esse gráfico com o de valores absolutos de coletivos, pode-se possível observar uma semelhança no formato geral dos gráficos para a maior parte das zonas, conforme apresentado na Figura 13. Estes valores se modificam para as Zonas Centro-Sul e Oeste I, pois nestas zonas, se destaca o uso do automóvel em relação ao uso de coletivos.

As Zonas Leste II, a Norte e a Sul II apresentam a maior circulação interna também relacionada com a maior população.

A zona Central apresenta maior homogeneidade como destino de automóveis em relação às demais, o que de certa forma até poderíamos concluir com o gráfico anterior, mas os altos valores dificultam a visualização.

O grande diferencial é a relação entre os valores:

- da Zona Central
 - das Zonas Centro-Sul e Oeste I, maiores e
 - das Zonas Leste II, Norte e Sul II, menores

As maiores circulações internas são, na verdade, para as zonas Oeste I, Centro-Sul e Leste I, incluindo talvez a Zona Sudeste. Observando que a última, era a única com esse comportamento no gráfico anterior (valor absoluto).

Figura 36. Número de Viagens - Coletivos e Automóveis

Um detalhamento da distribuição de viagens pode ser observada nos gráficos a seguir, possibilitando comparar as categorias de modos utilizados nas viagens com destino à Zona central, e com origem nesta mesma zona.

O maior número de viagens para o Centro utiliza o modo coletivo, especialmente aqueles vindos da zona Leste II, Norte e Sul II. Já nas viagens da Zona Oeste I para a Zona Central, predomina o uso do automóvel. Nas viagens internas na Zona Central, como será detalhado na Figura 15, predomina a Zona Central.

Figura 37 Número de viagens para o Centro, Categorias

Figura 38 Número de viagens, Outros

Quando considerado o número de viagens para a categoria “outros” em cada Zona, o número de viagens dos valores de circulação interna é tão maior que não é possível avaliar os modos de viagem entre as zonas, acontecendo o mesmo com o gráfico relação à população das Zonas, apresentado a seguir.

Figura 39 Número de viagens em relação à população da zona - Outros

Figura 40 Viagens (%) - Outros

No modo “Outros”, a observação dos valores em (%) e a proporção de viagens por população da zona, possibilitam a análise. No gráfico em %, o valor mais alto é de 60% para a Zona Central, mas todas as zonas apresentam índices superiores a 37%. Os picos são (em ordem decrescente) para as zonas destino: Central, Leste II, Sul I e Sul II.

Olhando para o gráfico que divide os valores pela população das zonas, são confirmadas as informações quanto aos altos valores na circulação interna, pela homogeneidade nestes valores. Neste gráfico eles são as zonas: Central, Leste I, Leste II e Norte, observando que a Zona Sul I é um dos menores índices.

Outra diferença, é que no gráfico que considera a população, as zonas Leste II, Norte e Sul II, são as mais diferenciadas. Neste modo, elas foram poucas citadas como destino, o que não fica tão evidente no gráfico em porcentagem.

Com relação ao modo a pé: a circulação interna em % é bastante homogênea, todos os valores são acima de 37%. As maiores % são para a Zona Central e Leste II (acima de 50%) e Sul I (mais de 48%).

Comparando com os índices do gráfico “Outros” de acordo com a população das zonas, vemos que a Zona Central realmente se sobressai como era de se

esperar, e é seguida pela Zona Leste I (mais evidente que nos outros gráficos) e Leste II, passando a Zona Sul I a ter os menores valores. Observação: o gráfico “Outros” em valores absolutos é o que mais se difere em relação à Zona Central e Leste I.

Vemos que a Zona Leste I é a 3ª mais citada no modo “a pé”, como zona de destino e origem, nos gráficos “A Pé” – Entre Zonas de acordo com a população da zona. Talvez isso justifique o comportamento anterior, mas este resultado não é observado nos gráficos do modo “A Pé” em % e valores absolutos, tanto para origem na zona Leste I tanto quando o destino é esta zona.

Os valores da Zona Leste II são realmente altos, o que se confirma nos gráficos “A Pé” - entre zonas sempre para origem nos valores em %, absolutos e de acordo com a população da zona. Nos gráficos “Outros”, a Zona Leste II tem maiores índices para todas as formas de cálculo. Pode-se verificar na Zona Leste II que é onde as pessoas andam mais a pé.

Só para se ter uma idéia quanto à população das zonas (1996):

- Zona Leste II: 3.274.534 hab.
- Zona Central: 384.273 hab.
- Zona Sul I: 365.587 hab.
- Zona Leste I: 321.994 hab.

Quer dizer que, se os valores são altos mesmo quando se divide pela população da Zona, significa um número de viagens realmente significativo.

Os gráficos em porcentagem são mais diferenciados. É possível observar que a Zona Leste II é a principal zona de origem no modo à pé, e as zonas Oeste II e Sul I as que menos utilizam este modo para irem às outras zonas. Estas viagens têm como destino principalmente a Zona Central e Centro-Sul, e são poucas as viagens a pé para a Zona Sudeste principalmente.

Figura 41 Viagens entre zonas (%) - Outros

Com o gráfico “Outros”, sem os valores de origem para a própria zona, é possível visualizar melhor todas as zonas, em porcentagem é possível observar a seguinte “ordem”:

- 1º Origem Zona Sul I (maiores) com destino a Zona Leste II;
- 2º Origem Zona Leste II com destino a Zona Sul I;
- 3º Origem Zona Sul I com destino a Zona Oeste II;
- 4º e 5º Origem Zona Central (menores) com destino à Zona Centro-sul e Leste I.

Visando compreender a variação nas viagens utilizando o modo “A pé”, principalmente no que diz respeito a circulação de pessoas dentro da própria zona, foram realizados gráficos para o modo “A pé”. Nos gráficos anteriores estes valores estavam agregados na categoria “Outros”.

Os Gráficos a seguir apresentam o número de viagens a pé entre as Zonas.

Os dois primeiros gráficos indicam :

- Origem de viagens na zona, realizadas a pé (em porcentagem, em relação aos outros modos)
- Viagens com destino à zona, realizadas a pé (em porcentagem, em relação aos outros modos)

O gráfico referente à origem na zona apresenta, do total de viagens entre as zonas, quantas são realizadas a pé. É possível observar que as zonas com maior porcentagem de viagens a pé são: Leste II, Sul II e Norte. Este fato fica ainda mais expressivo quando se comparam os gráficos de valores absolutos. As zonas de origem, com menor participação do modo a pé, são a Centro-Sul, a Oeste I e a Leste I. Aparentemente, este gráfico apresenta pouca variação em relação ao gráfico referente à origem.

De forma a destacar as viagens a pé entre diferentes zonas, foi realizado o gráfico a seguir que apresenta as viagens a pé com destino a cada uma das zonas, com origem em zonas diferentes do destino. Neste gráfico, é possível perceber que as zonas que apresentam maior porcentagem de viagens a pé para outras zonas são as zonas Sul I, Sudeste e Centro Sul. Ou seja, zonas próximas à área central e de pequena extensão.

Figura 42. Viagens a pé com origem em uma Zona e destino a outras (%)

Figura 43. Viagens a pé com destino a uma Zona e origem em outras (%)

A observação dos dois gráficos acima permite verificar que as viagens a pé que são muito significativas no total das viagens com origem ou destino em cada uma das zonas, são, especialmente, significativas para viagens com origem e destino na mesma zona.

O gráfico a seguir apresenta a porcentagem de viagens a pé sobre o total de modos nas viagens com origem e destino na mesma zona para cada zona.

Figura 44. Viagens a pé com origem e destino na mesma Zona (%)

Os gráficos a seguir apresentam os valores absolutos de viagens a pé entre zonas. No primeiro caso, apresentam o total de viagens a pé com origem em cada

zona e no segundo apresentam as viagens a pé com destino a cada zona, mas com origem em outras zonas.

Figura 45. Total de Viagens a pé com origem e destino na mesma Zona

Uma outra forma de avaliar as viagens a pé em cada zona (com origem e destino na zona) é considerar o número de viagens a pé sobre a população de cada zona. O gráfico apresentado na Figura 25 apresenta esta relação. Este gráfico permite verificar que a zona com maior número de viagens a pé, em relação ao tamanho de sua população é a zona Central, seguida pelas zonas Leste I e II.

Figura 46. Viagens a pé com destino a cada zona, com origem em outras zonas

Figura 47. Viagens em cada Zona, em relação à população da Zona

Para uma avaliação das viagens a pé em toda a cidade, foram feitas avaliações proporcionais considerando:

- Das viagens a pé na cidade, quanto (em porcentagem) é em cada Zona e,
- Os valores absolutos de viagens a pé por Zona.

ORIGEM	"A pé"
Central	7
Centro Sul	4
Leste I	4
Leste II	34
Norte	19
Oeste I	3
Oeste II	2
Sudeste	9
Sul I	3
Sul II	16

Figura 48. Das viagens a pé na cidade, quanto (em porcentagem) é em cada Zona

Figura 49. Total de viagens a pé, por Zona

Motivo de viagem

A primeira análise efetuada foi a Correlação entre os dados de Origem – Destino em função dos diversos motivos. A Tabela 7 apresenta a Correlação verificada entre os motivos.

Tabela 7: Correlação verificada entre os motivos.

	T_COMERCIO	T_SERVICO	ESCOLA	COMPRAS	SAUDE	RECREACAO	RESIDENCIA	OUTROS	TOTAL
T_INDUSTRIA	0,9502	0,9310	0,9223	0,8613	0,8803	0,9274	0,9042	0,8844	0,9359
T_COMERCIO		0,9812	0,9380	0,9344	0,9541	0,9524	0,9166	0,9570	0,9601
T_SERVICO			0,9002	0,9145	0,9378	0,9255	0,8779	0,9450	0,9312
ESCOLA				0,9354	0,9086	0,9745	0,9809	0,9290	0,9909
COMPRAS					0,8961	0,9496	0,9190	0,9813	0,9498
SAUDE						0,9268	0,8764	0,9132	0,9221
RECREACAO							0,9702	0,9578	0,9868
RESIDENCIA								0,9154	0,9896
OUTROS									0,9528

É possível verificar que a distribuição geral dos dados, em função do motivo, de cada Origem para cada Destino, não se alteram significativamente. No entanto, as intensidades se modificam.

Para cada Origem considerada, foram elaborados dois gráficos que indicam a predominância de viagens em função de cada motivo para cada destino. De forma a facilitar a comparação os dados estão em porcentagem.

As Zonas Leste II, a Norte e a Sul II apresentam a maior circulação interna também relacionada com a maior população. A zona Central apresenta maior homogeneidade como destino de automóveis em relação às demais, o que de certa forma até poderíamos concluir com o gráfico anterior, mas os altos valores dificultam a visualização. O grande diferencial é a relação entre os valores:

- da Zona Central
- das Zonas Centro-Sul e Oeste I, maiores e
- das Zonas Leste II, Norte e Sul II, menores

As maiores circulações internas são, na verdade, para as zonas Oeste I, Centro-Sul e Leste I, incluindo talvez a Zona Sudeste. Observando que a última, era a única com esse comportamento no gráfico anterior (valor absoluto).

Zona Central

Figura 51. Total de viagens, por Motivo, com origem na Zona Central

Figura 52. Total de viagens, por Motivo, com destino na Zona Central

No caso da Zona Central, a maior parte das viagens tem origem em outras zonas. Por motivo de residência partem da zona Central para:

- 1º Leste II (89%);
- 2º Norte

- 3º Sul II
- 4º Oeste II
- 5º Sudeste
- 6º Sul I

A Zona Leste II, Norte e Sul II tem o maior número de viagens para “residência”, nenhum dos outros motivos atinge 10%. Estas 3 zonas mais a Zona Oeste II chegam a 70% dos motivos para “residência”.

Para todas as zonas, o 2º motivo (mesmo com grande discrepância) é o motivo “serviço”, com exceção da zona Oeste, onde o 2º motivo é “escola”, e a zona Sul I que é “compras”. Na zona Sul II a diferença (depois de residência) do motivo “serviço” em relação aos outros é o mais expressivo do que o observado em outras zonas.

Para a Zona Central, como exemplo, foi incluído um gráfico com valores absolutos para viabilizar a comparação inter-zonas. Como pode ser observado, no gráfico a seguir as viagens da Zona Central para a própria Zona Central são os valores mais altos. O mesmo ocorre nas viagens com destino à Zona Central. (Figuras 53 e 54, respectivamente).

Figura 53. Viagens, com origem na Zona Central por motivo.

Figura 54. Viagens, com destino à Zona Central por motivo.

Cabe acrescentar que a área da Zona Central é de 22,68 Km², com extensão de, aproximadamente, 6 Km na direção Norte-Sul e de aproximadamente 4 Km na direção Leste Oeste, como pode ser visto na Figura 55.

Figura 55. Zona Central

A maior parte das viagens, com origem na Zona Central, se dá na volta para as residências, incluindo-se aí 31% das viagens com Origem e Destino na Região

Central. Para todas as demais zonas da cidade, a maior razão é a “*volta para casa*” mais de 45% em todos os casos, chegando a 89% na Zona Leste II.

O gráfico anterior, do qual foram extraídas as Viagens por motivo Residência, permitem verificar que a segunda maior razão de viagens com origem no Centro se dá por motivo Trabalho/Serviços, para todas as Zonas consideradas, exceto a zona Oeste II e a Zona Sul, para a qual o Motivo Compras se destaca. Na sequência, os motivos que ocasionam as viagens com origem na Zona Central são:

MOTIVO	Número de viagens	Viagens % do total
Residência	7.994.307	44,22
Trabalho + Escola	7.260.829	40,16
Outros	2.823.305	15,62

Dada a complexidade e o volume de dados e após a verificação que, do total de viagens, aproximadamente 40% se referem à Volta para casa e 44% se referem à soma de motivos de trabalho com escola, optou-se por considerar estes três motivos na análise.

Para a análise das zonas a seguir, considerou-se a agregação de motivos nas seguintes categorias:

- Trabalho (incluindo, indústria, comércio e serviços)
- Residência e
- Outros.

Os gráficos mantiveram a mesma escala para possibilitar a comparação entre categorias. Por esta razão, os valores extremos referentes a Residência e trabalho e escola nas Zonas Leste II, Zona Norte e Zona Sul II extrapolam a escala definida como máxima que é o valor de 500.000 viagens. Os valores deveriam ser, conforme apresentados na tabela a seguir.

Tabela 8: Número de Viagens agregados por Motivo Residência e Trabalho/escola, com valores superiores à escala definida para o gráfico.

Zona	Residência	Trabalho e Escola
Leste II	1.743.806	1.452.916
Norte	1.148.980	1.008.082
Sul II	967.268	890.304

Zona Centro Sul

Figura 56. Total de viagens, por Motivo, com origem na Zona Centro-Sul

Na figura 56 é possível verificar que a maior parte das viagens com origem na Zona Centro Sul se dirigem para a própria Zona centro Sul ou para a Zona Central por motivo de trabalho ou para a Zona Sul II, por motivo de residência.

Com exceção da Zona Leste I, as viagens por motivo de residência aparece em todas as zonas com representatividade acima ou igual a 20.000, a maioria absoluta em todos os motivos é para a própria Zona Centro-Sul. A Zona Sul II é a segunda zona com o maior número de viagens por motivo “residência”, ultrapassando 120.000. Já a Zona Central, é a única em relação às demais que o destino trabalho/escola é o mais citado.

Figura 57. Total de viagens, por Motivo, com destino à Zona Centro-Sul

O destino Zona Leste I tem o motivo trabalho/escola sensivelmente superior à residência nas viagens a partir da Zona Centro-Sul. A Zona Leste I é também a única zona que nenhum dos motivos chega à marca das 20.000 viagens. Estas viagens envolvem atravessar todo o Centro ou parte da sudeste.

Zona Leste I

A Zona Leste I é a única zona onde o motivo “residência” com destino a outra zona é superior. Das 546.421 viagens com motivo residência, 238.163 tem como zona destino a Zona Leste II. Os motivos trabalho/escola e outros são os mais citados para a própria zona, sendo que as demais zonas e motivos não alcançam 50.000 viagens.

Figura 58. Total de viagens por Zona e Motivo, com destino à Zona Leste I

Figura 59. Total de viagens, por Motivo, com destino na Zona Leste I

Zona Leste II

Figura 60. Total de viagens, por Motivo, com destino na Zona Leste II

Dentro da escala do gráfico o que se pode observar é que a maioria absoluta das viagens é dentro da própria zona, tendo com principal motivo “residência”, as zonas Leste I e Norte são respectivamente as mais citadas por esse mesmo motivo. Os demais motivos e zonas estão bem abaixo do índice de 20.000 viagens.

Quando as viagens têm origem na Zona Central e Zona Leste I esta zona ultrapassou as demais (inclusive os valores da zona de origem) com o motivo “residência”. Este comportamento poderia apontar que é uma “zona dormitório”, já que as demais são bastante insignificantes.

Figura 61. Total de viagens, por zona e Motivo, com destino à Z. Leste II

Zona Norte

O maior número de viagens é dentro da própria zona, primeiro por motivo residência, depois trabalho/escola. O motivo trabalho/escola com destino a Zona Central alcança o índice de 200.000 viagens e é um dos valores diferenciado em relação a outras zonas e destinos. Aparentemente, a Zona Norte se mantém em relação à “moradia”, voltando ao que demonstrou o gráfico da Zona Central (citada em 2º lugar como motivo residência). Podemos dizer que a grande maioria (depois da Zona Leste II) de pessoas que estudam e trabalham na Zona Central residem na Zona Norte.

Figura 62. Total de viagens, por Zona e Motivo, com destino à Zona Norte

Figura 63. Total de viagens com destino à Zona Norte, por Motivo

Zona Oeste I

Figura 64. Total de viagens com destino à Zona Oeste I, por Motivo

Na zona Oeste I, predominaram as viagens dentro da própria zona. Com destaque o motivo residência, em 2º lugar para a zona Norte (com mais de 100.000 viagens) e trabalho/escola, também em segundo lugar (para a Zona Central), com mais de 50.000 viagens. A Zona Oeste faz limite com a Central, Centro-Sul e Norte. Podemos ver que no gráfico são regiões que se destacam, com exceção da Sul I onde o motivo residência teve alguma representatividade apesar da distância entre essas zonas.

Figura 65 Total de viagens, por Motivo e zona, com destino à Zona Oeste I

Zona Oeste II

Figura 66. Total de viagens, por Zona e Motivo, com destino à Z.Oeste II

Podemos observar que novamente a maior parte dos destinos são para a Zona Oeste II em todos os motivos. As zonas Central, Centro-Sul e principalmente

Oeste I, se destacam em relação às outras zonas no motivo trabalho/escola ultrapassando ou estando próximo à 20.000 viagens.

Apesar de “residência” em área periféricas (Sul II e Norte) e Sul I, o motivo trabalho/escola é significativo para as Zonas Oeste I, Norte e Central (em relação aos demais, por exemplo: o número de viagens para a Zona Sul I – que é limite com a Zona Oeste II- é menor).

Figura 67. Total de viagens com destino à Zona Oeste II, por Motivo

Zona Sudeste

Nesta zona observamos, mais uma vez, a predominância das viagens dentro da zona, com índices muito altos em todos os motivos, incomparáveis às demais. A Zona Leste II é a segunda no motivo “residência”, tendo a zona Sul II valores significativos também, decerto por serem zonas próximas. Temos a zona centro-Sul, seguida pela zona Central e Sul II quando o motivo é trabalho escola, talvez pelo mesmo motivo.

Figura 68. Total de viagens com destino à Zona Sudeste, por Motivo

Figura 69. Total de viagens, por zona e Motivo, com destino à Z. Sudeste

Zona Sul I

Na Zona Sul I verificamos, mais uma vez, a própria zona sobressair no número de viagens nos três motivos. A Zona Sul II, também se destaca sobre as

demais. Em ordem crescente podemos observar as zonas Central, Oeste I e centro-Sul com valores significativos em relação às outras zonas no motivo trabalho/escola. O motivo “outros” segue a tendência das demais zonas.

Figura 70. Total de viagens, por Zona e Motivo, com destino à Zona Sul I

Figura 71. Total de viagens com destino à Zona Sul I, por Motivo

Zona Sul II

Dentro da própria zona ultrapassam 800.000 viagens para trabalho/escola, residência e 200.000 para “outros”. As zonas central e Centro-Sul aparecem em segundo (com valores bem abaixo de 200.000 viagens, mas superior as outras zonas) no motivo trabalho/escola.

Figura 72. Total de viagens com destino à Zona Sul I, por Motivo

Figura 73. Total de viagens, por Zona e Motivo, com destino à Zona Sul I

Para confirmar a importância das viagens relativas aos motivos residência, trabalho e educação, os gráficos a seguir apresentam, em porcentagem, que a maior parte das viagens se refere à ida ao trabalho ou estudo e à volta para casa.

Correlação entre Trabalho e educação e Residência -0,95467. O entendimento dos demais motivos para viagens, para cada zona, é detalhado a seguir.

a) Residência

b) Trabalho e Educação

Figura 74. Viagens por motivo de Residência e Trabalho e Educação (%)

Tabela 9 – Motivo das viagens com origem nas Zonas Oeste II e Sul I com Destino às demais zonas, por motivo de residência (%)

ORIGEM	DESTINO									
	Central	Centro-Sul	Leste I	Leste II	Norte	Oeste I	Oeste II	Sudeste	Sul I	Sul II
Oeste II	14,07	13,93	37,78	75,70	68,51	21,22	47,05	61,19	39,28	41,33
Sul I	8,90	19,02	37,30	56,09	74,66	17,63	44,86	40,09	46,63	44,36

Essa tabela significa grande parte das viagens que partem da Zona Oeste II para a Z. Leste II é por motivo de residência, apenas 24,3% é referente aos demais motivos.

Tabela 10 – Motivo das viagens com origem nas Zonas Oeste II e Sul I com Destino às demais zonas, por motivo de Trabalho e Educação em (%)

ORIGEM	DESTINO									
	Central	Centro-Sul	Leste I	Leste II	Norte	Oeste I	Oeste II	Sudeste	Sul I	Sul II
Oeste II	61,35	62,70	41,44	16,10	19,17	56,52	38,97	29,13	37,58	46,90
Sul I	59,51	56,87	50,47	0,00	17,90	63,33	37,26	48,88	40,25	37,39

De forma a detalhar a informação sobre motivos agregados como outros foram elaborados gráficos excluindo as categorias “Trabalho” e “Educação/Escola” que, juntos, fazem o maior número de viagens por zona. Observando todos os gráficos, é possível perceber que só na Zona Oeste II a categoria “Outros” é inferior à “Compras”. Na Zona Sul I estas duas categorias possuem número de viagens bem

próximos (13.719 “compras” e 14.197 “outros”). Individualmente, o número de viagens dentro da zona é sempre mais significativo que as viagens interzonas. As viagens intrazona seguem quase um padrão, tendo a categoria “outros” com maior número de viagens (exceção: Zona Central e Oeste I – categoria “compras”) e com segundo maior número de viagens ficam as categorias “recreação/visita”, “outros” (Central e Oeste II) e “compras” (Sul I).

A tabela 11 a seguir apresenta, para cada origem, o destino mais citado com o motivo mais freqüente. Permite identificar motivos mais significativos para as relações entre determinadas zonas. É o caso da Zona Centro-sul, freqüentemente destino por razão de saúde. Todas as zonas têm como destino mais citado a Zona Central, menos a Zona Leste I. Só a Zona Central se dirige à Zona Norte na categoria “outros”.

Tabela 11 - origem, com destino mais citado e o motivo mais freqüente.

Origem	Destino mais citado com motivo mais freqüente
Zona Central	Centro-Sul e Norte (recreação/visita e outros)
Centro-Sul	Central e Sudeste (recreação/visita e outros)
Zona Leste I	Leste II (compras)
Zona Leste II	Central (outros e saúde), Centro-Sul (saúde) e Leste I
Zona Norte	Central, Centro-Sul (saúde) e Oeste I (outros)
Zona Oeste I	Central e Centro-Sul (outros)
Zona Sudeste	Central e Centro-Sul
Zona Sul II	Central, Centro-Sul e Sudeste

As zonas Oeste II e Sul I têm o comportamento bastante diferenciado. Inclusive é interessante a diferença entre a Sul I e a Sul II. Não tem a mesma configuração das outras zonas. É possível que gráficos ponderados pela população da zona esclareçam o significado destas diferenças.

Uma observação sobre as viagens realizadas na Zona em relação às viagens interzonas pode ser obtida do gráfico a seguir.

Figura 75. Viagens na Zona e Inter-Zona (%)

Porcentagem de viagens de automóvel	na Zona	Inter Zonas
Zona Central	16.15	25.99
Zona Centro-Sul	48.95	46.68
Zona Leste I	40.80	40.72
Zona Leste II	20.57	21.95
Zona Norte	28.08	29.92
Zona Oeste I	47.35	48.24
Zona Oeste II	30.15	38.93
Zona Sudeste	35.07	37.53
Zona Sul I	35.25	41.35
Zona Sul II	20.36	24.34

As zonas com maior percentagem de viagens de automóvel dentro da Zona são:

- Centro-sul
- Oeste I
- Leste I

As zonas com maior percentagem de viagens de automóvel com origem na Zona:

- Centro-sul
- Oeste I
- Sul I, e
- Leste I

As zonas com menor percentagem de viagens de automóvel dentro da Zona são:

- Central
- Leste II
- Norte

As zonas com menor percentagem de viagens de automóvel com origem nas Zonas são:

- Leste II
- Sul II
- Central

6. São Paulo: um vasto oxímoro urbano

Procuramos revelar nesse trabalho uma estrutura reticular de espaço que está na base da reestruturação de São Paulo, associada ao imenso processo de difusão automobilística. Por várias vezes, ao nos referirmos a esse fenômeno, ressaltamos suas dimensões paradoxais. A começar pela própria denominação escolhida para retratar o fenômeno: “subúrbios internos”. Um paradoxo muito forte é quanto a automobilização que é imensa numa cidade metropolitana que não se expandiu para o periurbano, na qual seus segmentos de renda média e alta ficaram retidos nos gradientes centrais e densos. Contrariando a lógica das cidades muito automobilizadas, que assim o são em função da dispersa urbana. Manifestações que geram esse choque do paradoxo são tantas, que terminaram se incorporando nas várias linguagens que revelam a imagem da cidade, a ponto, por exemplo, do discurso publicitário dos imóveis dos “subúrbios internos” não mais poder se comunicar sem usar o tempo todo uma figura de linguagem que consolida e aprofunda o sentido de paradoxo, que é o oxímoro.

O oxímoro revela no que São Paulo está se transformando: um vasto oxímoro urbano. Um oxímoro que começa no uso maciços do automóvel, que dá mobilidade inédita a grandes contingentes humanos, aproxima-os por um lado, mas resulta em separação e afastamento. Talvez o espírito que corrói as entranhas da cidade seja expresso num oxímoro preciso, por que real, assustador, por que visto como virtude, que aparece numa peça publicitária de um dos núcleos de “suburbanização interna” mais luxuoso e segregacionista, que é núcleo Panamby no “vetor sudoeste” da cidade: “Há um universo particular pulsando em São Paulo”. Esse oxímoro apenas coroa uma profusão de outros que insistem em se referir em “liberdade em ambientes fechados”, cercados por guaritas, muros, vigilância eletrônica, binóculos infra-vermelhos e outras formas sofisticadas de controle; em nos convidar para tirarmos “férias o ano inteiro em sua própria casa”, que não é uma casa é um clube; que nos estimulam para dar também nosso grito de liberdade no Ipiranga, num condomínio fechado de 9.000 m² e que não vê problemas no “tamanho da liberdade”; que nos incitam a ver vantagens em ir morar num bosque, ou se preferirmos, morarmos no primeiro mundo, cujas fachadas dos condomínios reivindicam parentesco com lugares luxuosos ou mesmo públicos célebres dos

países desenvolvidos, tais como Noblesse, Palazzo Farnese, Quality, New England, Maison Chartres, Maison D'Orsay, Place des Vosges e outros; e tudo para nosso uso exclusivo, afinal há “um universo particular pulsando em São Paulo.”

O oxímoro urbano não apenas simboliza a vontade de separação e o ideologiza com seu encanto retórico. Ele reflete claramente a Geografia da cidade, com precisão e frieza comercial. Vamos nos deter um pouco em comentar algumas peças publicitárias que têm no oxímoro sua “linha editorial”. Esses exemplos exemplificam o modelo de constituição de núcleos de baixa territorialização e suas articulações. Elas constituem um modelo de habitação que nega explicitamente a cidade, tratada como mero receptáculo neutro, sem gente e sem urbanidade, apenas local de passagem por um lado, e louvada somente quando as localidades podem dar algum *status* ao empreendimento. Mas mesmo nesses casos, o bairro fica em segundo plano em relação a esses empreendimentos auto-suficientes.

Anúncio (BRISA – Private Houses)

Situado no bairro do Planalto Paulista (na verdade Moema),¹ essa peça publicitária traz explícita e oficializada a “fala do crime” que segrega e isola seus moradores da “contaminação” das “más companhias”. Associa liberdade à segurança, cria um oxímoro incrível ao anunciar que no interior do seu fechamento os filhos dos moradores vão crescer cercados (o que é verdade) de... espaço. A questão das “boas companhias” anunciada traz evidentemente a marca de classe; as companhias são boas porque selecionadas pelo critério econômico. No entanto há notícias e pesquisas publicadas sobre as transgressões dos jovens de condomínios (eles já são uma categoria de estudo). Essas transgressões trazem a marca de classe: é comum atitudes hostis e agressão aos vigilantes particulares dos condomínios, o consumo de drogas etc. fatos documentados sobre AlphaVille, por exemplo (o próprio trabalho de Teresa Caldeira dedica-se a isso também). A negação das relações com a cidade, o que fica evidenciado no croqui de Moema agora travestido para Planalto Paulista: ali se destaca o *shopping* da região, os clubes e a única concessão ao espaço público é assinalação do parque do Ibirapuera (o que mostra o prestígio dos espaços públicos que se associam com a

¹ Os empreendedores são possuídos pelo dom da manipulação geográfica, pois costumam mudar a posição de bairros inteiros conforme o *status* de cada um. Atualmente o Planalto Paulista dá mais retorno que Moema (bairro muito densificado e congestionado).

“natureza”). O bairro é negado já pela omissão de seu nome verdadeiro, mesmo sendo um bairro de urbanidade razoável: comércio diversificado e bem desenvolvido, bares e restaurantes, casas de show, estabelecimentos de ensino etc. Embora o condomínio situe-se ao lado de uma via expressa que se dirige ao centro e a Paulista e seja farto de transporte coletivo, esse “enclave de liberdade” é para usuários de automóvel, obviamente. Na área privativa de cada casa (211 m²) uma boa parcela será usada para acomodar três automóveis.

Anúncio (CLASSIC – *Condominium Club*)

Essa peça publicitária refere-se a um edifício situado a poucos quarteirões do BRISA – *Privates Houses* (anúncio anterior). No entanto, como por magia, ele é em Moema, região densificada e com urbanidade relativa interessante. No entanto, já o nome do empreendimento aponta a sua perspectiva de baixa territorialização. É um clube: “[...] é um consagrado conceito de *Condominium Club* em versão de luxo”. A lista de atrações de lazer é enorme e não se restringe a áreas de atividades físicas apenas, mas também a áreas de sociabilidade para adultos como bar e charutaria, o que francamente estão ali para negar a cidade. Isso numa localidade que possui atrativos. A prova do fechamento intencional e da negação da cidade é a “gracinha publicitária” sobre o fato de o morador sequer lembrar que estará ao lado do Parque Ibirapuera (mais uma vez, o parque como ícone de prestígio). Uma vida mergulhada num núcleo como esse sem relações outras com a cidade que não seja a de passagem rápida e enclausurada nos automóveis, é o ideal incorporado nesses empreendimentos, que desse modo não só negam a cidade em pleno núcleo denso, como estão forjando um “comunitarismo” de classe que contribui para a cisão da cidade.

Anúncio – (*Liberty Village*)

A associação da expressão liberdade à palavra fechado, por si só é digna de exames mais vastos e pormenorizados. Liberdade de não andar na cidade e manter-se enclausurado em espaços fechados monótonos, homogêneos e segregados leva o disparate da antiurbanidade a limites excessivos. “Liberdade de ser a pessoa mais feliz do mundo” ultrapassa a paciência que é possível ter com o espírito publicitário. Essa idéia de felicidade e de liberdade é exposta acintosamente ao lado do termo fechado e traz como sua primeira demonstração a vinculação do empreendimento a um sistema de segurança privado que opera 24 horas por dia, que protege o

condomínio da cidade. Há uma explicação específica para esse detalhe: o condomínio situa-se numa área que se expandiu ao longo da rodovia Raposo Tavares. Os bairros ali constituídos anteriormente são precários e de segmentos de baixa renda. A disponibilidade de terrenos e o baixo capital espacial instalado tornam a área atraente para esses empreendimentos em “ambiente hostil”. Daí a exacerbação da questão da segurança. Vale por fim um comentário sobre a paisagem retratada que simboliza a vida social barata: um bairro vazio, só com moradores, cujo aspecto é de subúrbio americano. Reina o automóvel como símbolo: há mais automóveis na figura do que pessoas.

Anúncio (*L' Essence Jardins*)

Esse título *L' Essence Jardins* requer o uso de instrumental psicanalítico para sua análise. São oito vagas num bairro de urbanidade relativa razoável (há baixa diversidade social). É um bairro compacto, possível de ser percorrido com um certo prazer de modo pedestre, próximo a corredores de transporte coletivo e do metro. Restaurantes, bares, comércio diversificado, cinemas, “badalações”, muita riqueza e muitos manobristas para estacionar os carros de seus moradores e dos visitantes, visto que apesar das características do bairro a marcha pedestre é só de trabalhadores no meio de semana. A “essence” dos jardins pode ser interpretada de dois modos: um subúrbio-jardim, embora seja um subúrbio fora de lugar, tem como essência a homogeneidade, o isolamento, o uso do automóvel. Pena que essa “essence” esteja a poucos quilômetros do centro velho da cidade e menos ainda do centro novo. E voltando ao inacreditável das 8 vagas na garagem a “essence” pode ser remetida a gasolina que o vocábulo também significa em francês. A essência dos jardins é a predominância do uso do automóvel, como algo naturalizado, como símbolo de sofisticação, riqueza e isolamento.

Não deixa de ser tentador provocar esse modelo de liberdade segregacionista com uma analogia, que cada vez mais faz sentido, pois se relaciona ao fechamento às relações com o mundo externo. Os “subúrbios internos” com seus condomínios fechados se aproximam das interações típicas das instituições totais estudadas por Erving Goffman. A primeira aproximação analógica refere-se ao isolamento, aos muros, e outros mecanismos para se isolar:

Toda instituição conquista parte do tempo e do interesse de seus participantes e lhes dá algo de um mundo; em resumo, toda

instituição tem tendências de ‘fechamento’. Quando resenhamos as diferentes instituições de nossa sociedade ocidental, verificamos que algumas são muito mais ‘fechadas’ do que outras. Seu ‘fechamento’ ou seu caráter total é simbolizado pela barreira à relação social com o mundo externo e por proibições à saída que muitas vezes estão incluídas no esquema físico – por exemplo portas fechadas, paredes altas, arame farpado, fossos, água, florestas ou pântanos. A tais estabelecimentos dou o nome de instituições totais [...] (GOFFMAN, 1974, p. 16)

As instituições totais, assim como os condomínios fechados, contrariam um dispositivo básico da vida moderna, cujo um dos conteúdos principais é a urbanidade. No mundo moderno o indivíduo tende a dormir, brincar e trabalhar em diferentes lugares, com diferentes co-participantes, sob diferentes autoridades e sem um plano racional geral. O aspecto central das instituições totais pode ser descrito com a ruptura das barreiras que comumente separam essas três esferas da vida. Em primeiro lugar, todos [ou quase todos] os aspectos da vida são realizados no mesmo local e sob uma única autoridade (GOFFMAN, 1974, p. 18): “A instituição total é um híbrido social, parcialmente comunidade residencial, parcialmente organização formal [...] Em nossa sociedade, são as estufas para mudar as pessoas [...]” (GOFFMAN, 1974, p. 22). De algum modo, pode se aplicar esse raciocínio para investir numa antropologia dos segmentos sociais paulistanos que se isolaram dos espaços públicos para viver numa espécie de “instituição total” de classe.

São Paulo não é a única cidade que vive essa “fuga para dentro” que viola sua urbanidade. Mesmo cidades européias, na Holanda inclusive, sentem esse problema. Mas, a diferença entre nosso caso e o dessas cidades não é somente de grau, é mais profunda. Naquelas há também resistência e consciência crítica se manifestando contra as ameaças à urbanidade, que investe, por exemplo, contra a maré automobilística. Na Europa atualmente, há mesmo lugares em que o balanço pende para a opção de resgatar a urbanidade, restringir os automóveis, valorizar as práticas pedestres e a convivialidade nos espaços e transportes públicos (ORFEUIL, 1994 p. 35). O que nessa direção pode se dizer a respeito de São Paulo? Não há vestígios de alguma resistência dessa ordem. Esse debate e essa imagem negativa do automóvel não está presente em São Paulo. Aqui ainda estamos num estágio em que o congestionamento é visto como uma agressão à cidadania do automobilista, o que canaliza a carga negativa do problema ao Estado, que seria o responsável. Os atores sociais envolvidos seriam apenas coadjuvantes, quase figurantes, de uma cidade que submetida a uma invasão automobilística sem comparação, foi se

reestruturando de modo a se constituir num imenso aparato segregador, o que é um oxímoro urbano, num espaço que se constituiu para as interações, e que é até hoje a maior aposta do ser humano no ato de viver junto.

BIBLIOGRAFIA

LIVROS

AB'SABER, Aziz N. A sociedade urbano-industrial e o metabolismo urbano. In: GIANOTTI, Carlos Alberto (Org.). **Prospectivas**: à beira do novo milênio. São Leopoldo: Unisinos, 1995. p. 9-19.

ANDERSON, Perry. A política do engrandecimento. In: _____. **Afinidades seletivas**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2002. p. 173-194.

ANDREONI, Pierenrico. **Libertà di andare**: Antropologia dell'automobilista. Milano: Franco Angeli, 1999. 143 p.

ANSAY, Pierre; SCHOONBRODT, René. **Penser la ville**: choix de textes philosophiques. Bruxelas: A.A.M., 1989. 470 p.

ASCHER, François. **Metapolis**: acerca do futuro da cidade. Trad. Álvaro Domingues. Oeiras: Celta, 1998. 240 p. (Geografias, 10)

BALBIM, Renato. **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação**: Mobilidade cotidiana em São Paulo. São Paulo, Tese (Doutorado em Geografia), FFLCH-USP, 2003. 581 p.

BAUDRILLARD, Jean. **O Sistema dos Objetos**. Trad. Zulmira Ribeiro Tavares. São Paulo: Perspectiva, 1973. 234p. (Coleção Debates, 70)

BERLIN, Isaiah. **Quatro ensaios sobre a liberdade**. Trad. Wamberto Hudson Ferreira. Brasília: UnB, 1981. 205 p. (Coleção Pensamento Político, 39)

BORGES, Jorge Luis. Historia del Guerrero y de la Cautiva. In: _____. El Aleph, Buenos Aires, Losada, 1949. 73-74

BOYLE, T. Coraghessan. **América**. Trad. Celso Nogueira. São Paulo: Cia das Letras, 1998. 358 p.

BRANDON, Ruth. **Auto Mobile**: how the car changed life. London: Macmillan, 2002. 468 p.

BRAUDEL, Fernand. **A Dinâmica do Capitalismo**. Trad. Carlos da Veiga Ferreira. 2 ed. Lisboa: Teorema, 1986. 123p. (Estudos Gerais, 1)

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. Trad. Frank de Oliveira, Henrique Monteiro. São Paulo: 34/Edusp, 2000. 400 p.

CALVINO, Ítalo. **Cidades invisíveis**. São Paulo: Cia das Letras, 1990. 150 p.

CETICA, Pier Angiolo. **Estetica del traffico**. Ancona-Milano: Costa & Nolan, 2000. 74 p.

CHOAY, Françoise. L'règne de l'urbain et la mort de la Ville. In : **La ville** : art et architecture en Europe, 1870-1993. Paris: Centre Georges - Pompidou, 1994. p. 26-39

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: utopias e realidades – uma antologia**. Trad. Dafne Nascimento Rodrigues. São Paulo: Perspectiva, 1979. 350 p.

CHRISTLIEB, Federico Fernández. **Las modernas ruedas de la destrucción: el automóvil en la Ciudad de México**. Coyoacán: El Caballito, 1992. 214p.

CHUDACOFF, Howard P. **A Evolução da Sociedade Urbana**. Trad. Ruy Jungman. Rio de Janeiro: Zahar, 1977. 342 p.

COMTE-SPONVILLE, André; FERRY, Luc. **Sabedoria dos modernos: dez questões para o nosso tempo**. Trad. Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1999. 559 p.

CONTI, Sergio. **Dopo la città industriale: Detroit tra crisi urbana e crisi dell'automobile**. Milano: Franco Angeli, 1983. 254 p.

DAVIS, Mike. **Cidade de Quartzo: escavando o futuro em Los Angeles**. Trad. Renato Aguiar. São Paulo: Página Aberta, 1993. 378p.

DOLLFUS, Olivier. **La mondialisation**. 2 ed. Paris: Presses de Sciences Po, 2001. 167p. (La Bibliothèque du Citoyen)

DOSSE, François. **História do Estruturalismo: canto do cisne – de 1967 a nossos dias**. Trad. Álvaro Cabral. São Paulo: Ensaio; Campinas: Editora da Unicamp, 1994. 2v. 518p.

DOSSE, François. **O império do sentido: a humanização das Ciências Humanas**. Bauru, SP: Edusc, 2003. 448 p.

DUPUY, Gabriel. **Les territoires de l'automobile**. Paris: Anthropos-Economica, 1995. 216p. (Collection Villes, 7)

DUPUY, Gabriel. **La dépendence automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements**. Paris: Anthropos, 1999. 160 p.

DUPUY, Gabriel. **L'Auto e la Ville**. Paris: Dominós/Flammarion, 1995. 122 p.

ECO, Umberto. Algumas verificações: a mensagem publicitária. In: _____. **A estrutura ausente**. 7 ed. Trad. Pérola de Carvalho. São Paulo: Perspectiva, 2001. p. 156-184.

ESCOLAR, Marcelo. **Crítica do Discurso Geográfico**. Trad. Shirley Morales Gonçalves. São Paulo: Hucitec, 1996. 175 p. (Geografia : Teoria e Realidade, 26)

FERRY, Luc ; RENAUT, Alain. **Heidegger e os Modernos**. Trad. Alexandra Costa e Sousa. Lisboa: Editorial Teorema, 1989. (Coleção Teorema, 8)

FERRY, Luc. **A nova ordem ecológica: a árvore, o animal e o homem.** Trad. Álvaro Cabral. São Paulo: Ensaio, 1994. 193 p.

FERRY, Luc. **Homo aestheticus: a invenção do gosto na era democrática.** Trad. Eliana Maria de Melo Souza. São Paulo: Ensaio, 1994. 433 p.

FERRY, Luc; RENAUT, Alain. **Pensamento 68: ensaio sobre o anti-humanismo contemporâneo.** São Paulo: Ensaio, 1988. 265 p.

FRÚGOLI JR., Heitor. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole.** São Paulo: Cortez/Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 2000. 257 p.

GAMA, Ruy. **A Tecnologia e o Trabalho na História.** São Paulo: Nobel/Edusp, 1986. 234p.

GAMOW, George. **O incrível mundo da física moderna.** São Paulo: Ibrasa, 1980. 202 p.

GIUCCI, Guilherme. **A vida cultural do automóvel.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004. 367 p.

GOFFMAN, Erving. As características das instituições totais. In: _____. **Manicômios, prisões e conventos.** São Paulo: Perspectiva, 1974. p. 13-108.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano.** Trad. Geraldo Gerson de Souza. 2 ed. São Paulo: Edusp, 1997. 310 p. (Ponta, 5)

HABERMAS, Jüergen. Arquitetura moderna e pós-moderna. **Novos Estudos Cebrap.** São Paulo, n. 18, set/1987.

HABERMAS, Jürgen. Conhecimento e Interesse. In: **Textos escolhidos: Walter Benjamin, Max Horkheimer, Theodor W. Adorno, Jürgen Habermas.** Trad. José Lino Grünnewald *et al.* 2 ed. São Paulo: Abril Cultural, 1983. p. 301-312. (Os Pensadores)

HABERMAS, Jürgen. Técnica e Ciência enquanto "Ideologia". In: **Textos escolhidos: Walter Benjamin, Max Horkheimer, Theodor W. Adorno, Jürgen Habermas.** Trad. José Lino Grünnewald *et al.* 2 ed. São Paulo: Abril Cultural, 1983. p. 313-343. (Os pensadores)

HALL, Edward T. **A dimensão oculta.** Rio de Janeiro: F. Alves, 1977. 180 p.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX.** São Paulo: Perspectiva, 2002. 577 p.

HARVEY, David. **Justiça Social e a Cidade.** São Paulo: Hucitec, 1980. 336p.

HOBSBAWM, Eric. **O Novo Século: entrevista a Antonio Polito.** Trad. Cláudio Marcondes. São Paulo: Cia das Letras, 2000. 196 p.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** Trad. Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000. 510 p. (Coleção A)

JACOBY, Russell. **Os Últimos Intelectuais.** São Paulo: Trajetória Cultural/Edusp, 1990. 288 p.

JANINE RIBEIRO, Renato. **A sociedade contra o Social: o alto custo da vida pública no Brasil.** São Paulo: Cia das Letras, 2000. 233 p.

JOSEPH, Isaac. **Erving Goffman e a microsociologia**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000. 96 p.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da Grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia (Fundação IBGE), 1971. 527 p.

LEFEBVRE, Henri. **La Revolution Urbaine**. Paris: Gallimard, 1970. 248p.

LEFEBVRE, Henri. **Posição contra os tecnocratas**. São Paulo: Documentos, 1969.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana/ Bernard Lepetit**. Organização de Helena Angotti Salgueiro. Trad. Cely Arena. São Paulo: EDUSP, 2001. 323 p.

LÉVY, Jacques. **L'Espace Légitime**: sur la dimension géographique de la fonction politique. Paris : Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1994. 442 p.

LÉVY, Jacques. **Le Tournant Géographique**: penser l'espace pour lire le monde. Paris: Belin, 1999. 400 p. (Mappemonde, 8)

LUSSAULT, Michel. La ville des géographes. In : BODY-GENDROT, Sophie; LUSSAULT, Michel; PAQUOT, Thierry (dir.). **La Ville et l'urbain**. L'état des savoirs. Paris : La Découverte, 2000. p. 21-32.

LEFÈVRE, Rodrigo. Notas sobre o papel dos preços de terrenos em negócios imobiliários de apartamentos e escritórios, na cidade de São Paulo. In: MARICATO, Ermínia (Org.). **A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade)**. São Paulo: Alfa-Omega, 1982. p. 95-116.

MARTINS, Hermínio. **Hegel, Texas, e outros Ensaios de Teoria Social**. Lisboa: Século XXI, 1996. 251 p. (Fundamentos, 3)

MOTTA, Flávio L. **Roberto Burle Marx e a nova visão da paisagem**. São Paulo: Nobel, 1983. 255 p.

MUMFORD, Lewis. **A Cultura das Cidades**. Trad. Neil R. da Silva. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961. 590 p. (Espírito do Nosso Tempo, 8)

ODUM, Eugene P. **Ecologia**. São Paulo: Pioneira, 1985. 201 p.

OFFE, Claus. **Capitalismo desorganizado**: transformações contemporâneas do trabalho e da política. Trad. Wanda Caldeira Brant *et al.* São Paulo: Brasiliense, 1989. 322 p.

OLIVA, Jaime Tadeu. A cidade como ator social: a força da urbanidade. In: ALESSANDRI CARLOS, Ana Fani; LEMOS, Amália Inês Geraiges (Orgs.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. p. 73-80.

ORFEUIL, Jean-Pierre. **Je suis l'automobile**. Paris: Éditions de L'Aube, 1994. 87 p. (Territoires et Société, 4)

PALEN, J. John. **O mundo urbano**. Trad. Ronaldo Sérgio de Biasi, Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Forense-Universitária. 1975. 529 p.

POINCARÉ, Henri. **O valor da ciência**. R. de Janeiro: Contraponto, 1995. 173 p.

PRADO, Lúcio L. **Monadologia e espaço relativo**: o jovem Kant recepcionando Leibniz. São Paulo: Educ /Fapesp, 2000. 94 p.

- RENAUT, Alain. **O indivíduo**: reflexão acerca da filosofia do sujeito. Trad. Elena Gaidano. Rio de Janeiro: DIFEL, 1998. 112 p. (Coleção Enfoques Filosofia)
- RENAUT, Alain. **A era do indivíduo**: contributo para uma história da subjectividade. Lisboa: Instituto Piaget, 1989. 281 p.
- RODRIGUES, A. Jacinto. **Urbanismo e Revolução**. Porto: Afrontamento, 1973. 128 p. (Cidade em questão)
- RONCAYOLO, Marcel. **La ville et ses territoires**. Paris: Gallimard, 1997. 285 p. (Collection Folio/Essais, 139).
- ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Fapesp/Nobel, 1997. 242 p.
- ROLNIK, Raquel. **São Paulo**. São Paulo: Publifolha, 2001. 83 p.
- ROUANET, Sérgio Paulo. **As razões do iluminismo**. São Paulo: Cia das Letras, 1987. 349 p.
- SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987. 142 p.
- SANTOS, Milton. **Metrópole Corporativa Fragmentada**. São Paulo: Secretária do Estado da Cultura/Nobel, 1990, 117 p.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo – razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996. 308 p.
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado do Meio Ambiente. **Por um transporte sustentável: diretrizes e proposta preliminar de anteprojeto de lei de política de controle da poluição veicular e transporte sustentável**. São Paulo: SMA, 1997. 227 p.
- SARTRE, Jean Paul. **O existencialismo é um humanismo**. 3 ed. São Paulo: Nova Cultural, 1987. 191 p. (Os Pensadores)
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Os Meandros dos rios nos meandros do poder**: Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. São Paulo, Tese (Doutorado em Geografia), FFLCH-USP, 1987. 323 p.
- SENNET, Richard. **O Declínio do Homem Público**: as tiranias da intimidade. Trad. Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Cia das Letras, 1988. 447 p.
- SENNETT, Richard. **Carne e Pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Trad. Marcos Aarão Reis. Rio de Janeiro: Record, 1997. 362 p.
- SEVCENKO, Nicolau. **A corrida para o século XXI**: No loop da montanha-russa. São Paulo: Cia das Letras, 2001. 140 p.
- SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. p. 11-25.
- SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Trad. Vera Ribeiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. 324 p.
- SOLARI, Aldo B. O objeto da sociologia rural. In: SZMRECSÁNYI, Tamás e QUEDA, Oriowaldo (Org). **Vida Rural e Mudança Social**. 3 ed. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1979. p. 3-14.

TARDIF, Maurice. Os professores enquanto sujeitos do conhecimento: subjetividade, prática e saberes no magistério. In: CANDAU, Vera Maria (Org.). **Dialética, currículo e saberes escolares**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. p. 112-128.

TÖNNIES, Ferdinand. Comunidade e sociedade como entidades típico-ideais. In: FERNANDES, Florestan (Org.). **Comunidade e Sociedade**. São Paulo: Edusp/Cia Editora Nacional, 1973. p. 96-116.

UNGER, Roberto Mangabeira. **Política**: os textos centrais, a teoria contra o destino. São Paulo: Boitempo; Santa Catarina: Argos, 2001. 431 p.

VERNANT, Jean-Pierre. **Mito e pensamento entre os gregos**: estudos de psicologia histórica. Trad. Haiganuch Sarian. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990. 504p.

WAIZBORT, Leopoldo. **As Aventuras de Georg Simmel**. São Paulo: Editora 34, 2000. 590 p.

WEBER, Max. Comunidade e sociedade como estruturas de socialização. In: FERNANDES, Florestan (Org.). **Comunidade e Sociedade**. São Paulo: Edusp/Cia Editora Nacional, 1973. p. 140-143

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. 90-113.

ARTIGOS (JORNAIS, INTERNET, PERIÓDICOS, REVISTAS)

ARGAN, Giulio Carlo. Argan diz que capitalismo levará cidades ao desastre. Entrevista à Folha de S. Paulo.

CALLIGARIS, C. O amor dos pais não é panacéia. **Folha de S. Paulo**. São Paulo, 21/out/1999.

Coleção Guia Qual Imóvel. Primedia Guias do Brasil Ltda São Paulo.

DAVIS, Mike. A renovação urbana e o espírito pós-moderno. **Espaço & Debates**, São Paulo, ano IX, n. 27, p. 92-97, 1989.

ELI DA VEIGA, José. Ilusão de um País urbano: ficção estatística produz imagem de um Brasil cada vez menos rural. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, caderno Economia, 30/dez/2000.

EMPRESA BRASILEIRA DE ESTUDOS DO PATRIMÔNIO – Embraesp. São Paulo, 2001: disponível em www.embraesp.com.br.

FIGUEIRAS, Maurício Montiel. Letras Mestiças (entrevista com Ricardo Piglia). **Folha de S. Paulo**. Caderno Mais, 15/07/2003. p. 4-7

FOLHA DE S. PAULO. “Oásis” residenciais ocupam 4,8% de São Paulo.

FOLHA DE S. PAULO. A segregação paulistana: Entrevista com. Peter Marcuse, 1998.

FOLHA DE S. PAULO. Cidade Segregada: entrevista com **Henning Rasmuss**, 23 de setembro de 2003. Folha Ilustrada p. E1

HAWKING, Stephen. Uma breve história da relatividade. **Time Magazine**, Nova York, 2000.

JANINE RIBEIRO, Renato. O Bolchevismo e o cidadão romano: ajuste de contas. **Teoria & Debate**, São Paulo, n. 20, p. 46-49, nov. 1991.

KURZ, Robert. **Folha de S. Paulo**, 1999.

LACAZ-RUIZ, Rogério, O Espírito de Serendípite. Disponível em: http://www.hottopos.com.br/vidlib2/o_esp%C3%ADrito_de_serend%C3%ADpите.htm

LÉVY, Pierre. O inexistente impacto da tecnologia. Folha de S. Paulo, 1999.

MAIA, Rosemeire. Paraíso de ricos e de pobres. *Ciência Hoje*, 1999.

MARICATO, Ermínia. Proprietários naturais da rua. **Folha de S. Paulo**, p. E4.

NASSIF Luís. O linchamento e a unanimidade perdida. **Folha de S. Paulo**, 2000.

OLIVA, Jaime Tadeu. O Espaço Geográfico como componente social. **Revista Terra Livre**, São Paulo, n. 17, p. 25-48, 2º sem. 2001. Disponível em: <http://www.cibergeo.org/agbnacional/terralivre17/artigo2.pdf>

OLIVA, Jaime Tadeu. A Quarta dimensão da sociedade. **Geosp**, São Paulo, n. 2, 1997.

REVISTA CIÊNCIA HOJE, setembro/98

RIBEIRO, João Ubaldo. Fragilidade do estado In: **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 20/abr/1997.

ROSSI, Clóvis. Brecht tinha razão. **Folha de S. Paulo**, 30/03/2001.

SOCIEDADE Amigos de Alto dos Pinheiros, Cartilha, 1999.

STEINMETZ, Lisa Banon. 90210 zip USA Beverly Hills, California. **National Geographic**. São Paulo, nº 7, nov/2000.

STYCER, Maurício. **Folha de S. Paulo**. São Paulo, 01/mar/1992.

URRY, John. Antropologia do carro. Reportagem/entrevista concedida ao **Valor Econômico**. São Paulo, suplemento EU& - Fim de Semana, ano 1, n.5, 2 a 4/jun/2000.

VEJA SÃO PAULO Os Vilões do Trânsito. n. 312, 08/10/98.

VEJA SÃO PAULO Sobre o centro tradicional. 09/03/98

VEJA SÃO PAULO. Reprovado no teste de qualidade. Repórter Marcella Centofanti Editora Abril, 06 de agosto de 2003,. ano 36 – número 31.

VEJA. Explosão da periferia. 24/01/2001

OBRAS DE REFERÊNCIA

ABBAGNANO, Nicola. Constituição. In: ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 197-198.

ABBAGNANO, Nicola. Espaço. In: ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 348-352.

BALDNER, Jean-Marie. Georg Simmel. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p.842-844.

CAMPO, Sebastiano Del; MARSAL, Juan F.; GARMENDIA, José A. (eds). Comunidad y Sociedad. In: Diccionário de Ciências Sociais. Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1976. p. 939.

DEVISME, Laurent. Le Corbusier. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 543-546.

GUIA 4 rodas, São Paulo Ruas. São Paulo: Abril, 1996.

GUIA FUJA DE São Paulo no fim de semana. São Paulo: Publifolha: AF Comunicações, 2000. 240 p.

JOSEPH, Isaac. École de Chicago. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 151-153.

JOSEPH, Isaac. Georg Simmel. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 842-844.

LEVI, Lúcio. Legitimidade. In: BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de Política**. Brasília: UnB, 1995. p. 675-679

LÉVY, Jacques. Dimension. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 261-262.

LÉVY, Jacques. Rue. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 806-807.

LÉVY, Jacques. Italo Calvino. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 121-122.

LÉVY, Jacques. Urbain (Modèle). In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 952-956.

LÉVY, Jacques. Ville. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 988-992.

LUSSAULT, Michel. Action spatiale. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 42-44.

LUSSAULT, Michel. Urbain. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 949-951.

LUSSAULT, Michel. Urbaine (Géographie). In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 957-961.

LUSSAULT, Michel. Urbanisation. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 961-962

STASZAK, Jean François. Edge-City. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 302-303.