

PERSPECTIVAS A UMA ESPACIALIDADE LIBERATÓRIA: APROPRIAÇÃO SOCIAL DE LUGARES E MOBILIDADE URBANA

Perspectives to a Spatiality Liberatory: Social Appropriation Of Places And Urban Mobility

Perspectivas Para Un Espacialidad Liberatória: Apropiación Social De Lugares Y Movilidad Urbana

Ulysses da Cunha Baggio
Universidade Federal de Viçosa
ulybaggio@ufv.br

Resumo:

O artigo se orienta à discussão do espaço e da espacialidade urbana na contemporaneidade, enfatizando aspectos da atuação do capital, do poder público e de forças emergentes reativas. Esse percurso nos levou a analisar o problema da mobilidade urbana, com maior destaque ao automóvel, e suas interferências no uso e na apropriação social de espaços, sobretudo na cidade de São Paulo.

Palavras-chave: apropriação de espaços; Centro Velho de São Paulo; espacialidade liberatória

Abstract:

The article is oriented to the discussion of space and urban spatiality in contemporary times, emphasizing aspects of the performance of capital by the government and reactive forces emerging. This route took us to analyze the problem of urban mobility, with greater emphasis on automobile, and their interference in the use and social appropriation of spaces, especially in the city of São Paulo.

Keywords: appropriation of spaces; Old Center of São Paulo; liberatory spatiality

Resumen:

El artículo está dirigido a la discusión del espacio y espacialidad contemporánea urbana, haciendo hincapié en los aspectos del capital por parte del gobierno y de fuerzas emergentes reactivas. Esta ruta nos ha llevado a analizar el problema de la movilidad urbana, con mayor énfasis en automóvil, y su interferencia con el uso y la apropiación social de los espacios, especialmente en la ciudad de São Paulo.

Palabras clave: apropiación de los espacios; Antiguo Centro de São Paulo; espacialidad liberatória

INTRODUÇÃO

As sociedades na contemporaneidade, em especial, se apresentam sob forte incidência de ideologias do mercado e, nesse sentido, de uma profunda mercantilização, que permeia a vida e as relações sociais, recobrando territórios e territorialidades.

Nesse contexto, ganha relevo os espaços urbanos, com maior destaque à metrópole, recaíndo-lhe, com maior contundência, os vetores da reestruturação técnica e produtiva da acumulação atual, respondendo por reestruturações espaciais que se multiplicam, conferindo maior complexidade e diversidade de expressões à cidade. Nesse sentido, o construto metropolitano torna-se cada vez mais difuso e fractalizado, acolitado pelo recrudescimento das contradições socioespaciais.

A lógica desse movimento contraditório é permanentemente corroborada por contundentes evidências empíricas da dinâmica capitalista, quando as contradições e as desigualdades não apenas se potencializam como se tornam mais próximas geograficamente, pondo riqueza e pobreza lado a lado, sobretudo em espaços urbanos de países semiperiféricos, como é o caso do Brasil, nos quais elas se mostram com maior clareza, denotando uma profunda ambigüidade socioterritorial.

Na esteira dessa economia de exploração tornada mundializada impõe-se no território o sentido de uma produção destrutiva, que subordina o valor de uso ao valor de troca. Por conseguinte, no mundo e no Brasil avança uma forma de tratamento da cidade que se norteia por critérios explicitamente mercadológicos, sob a anuência institucional do Estado, que põe em evidência o sentido e os fundamentos de uma espacialidade que se devota essencialmente aos interesses do capital em detrimento de demandas da maioria da sociedade. Essa condição socioespacial que se afirma traduz, assim,

[...] um conflito entre interesses organizados em torno do espaço social, enquanto local dos valores sociais de uso e do desdobramento de relações comunais no espaço, e interesses em torno do espaço abstrato, enquanto espaço de desenvolvimento imobiliário e administração governamental – a articulação combinada entre modo político e modo econômico de dominação (GOTTDIENER, 1993, p.164-165).

Essa condição insufla precariedades e degradações socioterritoriais as mais diversas, recobrando lugares e mesmo regiões inteiras, conduzindo parcelas expressivas da população tanto a concepções distorcidas da cidade como a modalidades de inserção perversa e precária no espaço-tempo, reforçando as desigualdades. Tais distorções, que podem ser compreendidas também como alienações socioterritoriais, levam os sujeitos a perderem o domínio sobre o que é verdadeiro em relação à sociedade e à cidade, se apresentando, contudo, para além do plano ideológico, objetivando-se na própria realidade social.

Ricardo Antunes chama-nos a atenção para a difusão da pobreza e da desigualdade no Ocidente, com a internalização progressiva da lógica desigual e contraditória do capital no interior de países avançados, como bem se pode constatar na Espanha, França, Inglaterra, Alemanha, Estados Unidos, entre outros.

A lógica desigual que configurou as relações entre países do centro e do Terceiro Mundo penetra no interior do Ocidente. A miserabilidade presente nas grandes capitais, as altíssimas taxas de emprego, a desindustrialização de inúmeros complexos produtivos são algumas expressões mais visíveis da crise aguda que marca a sociedade capitalista. [...] de expectador privilegiado da crise no Terceiro Mundo e posteriormente no Leste Europeu, o centro torna-se o cenário principal, vivenciando em seu interior dimensões tão explosivas e críticas quanto aquelas que antes ficavam restritas ao Sul (ANTUNES, 1999, p.144-145).

Lembremos que as desigualdades sociais e econômicas afetam negativamente as instituições democráticas, afetando, desse modo, a participação e o consenso, embora o direito à participação esteja garantido.

Compressões socioterritoriais e a irrupção de práticas reativas

A dinâmica de apropriação territorial pelo capital afirma, assim, a imposição do valor de troca nos múltiplos espaços do mosaico urbano expandido, mas não ainda de forma plena e absoluta, havendo certas brechas e discontinuidades a esse movimento, com forças emergentes que parecem operar pelas beiradas e interstícios das cidades, em bairros, pelos labirintos de favelas e formas urbanas auto-construídas, em trechos de ruas etc. No conjunto essas práticas sugerem o sentido de um uso e certa apropriação insurgente, pondo-se em causa demandas restringidas e/ou reprimidas, não raro negadas pelo Estado. Elas entabulam novos significados e novas expressões aos lugares.

Há que se levar em conta a efervescência das relações sociais nas grandes cidades, que sinalizam para novas práticas relacionais e de vivência nos lugares, sugerindo práticas e modalidades diversas a novos usos aos lugares da cidade, conferindo-lhes novos matizes societários e uma nova dimensão político-cultural. Elas se inscrevem na esfera do uso de espaços, sugerindo-nos apropriações possíveis em diversos pedaços da cidade, conferindo-lhes tanto maior visibilidade pública como política, ao mesmo tempo em que delineiam reações a lógicas hegemônicas de produção e organização da cidade, marcadas pela proeminência dos interesses corporativos. Elas contribuem para a criação cotidiana de ambiências urbanas socialmente mais desejáveis, tornando espaços da cidade, não raro opacos em sociabilidade e significância social, em lugares de atração e encontro, ou ainda, para emprestar a expressão de Bachelard, em “espaços louvados”, que ele compreende como espaços vividos, cuja percepção encontra na imaginação e na representação aspectos valorosos. Acerca deles assinala:

A seu valor de proteção, que pode ser positivo, ligam-se também valores imaginados, e esses valores são, em pouco tempo, valores dominantes. [...] Mas as imagens quase não abrigam idéias tranqüilas, nem idéias definitivas, sobretudo. A imaginação imagina incessantemente e se enriquece de novas imagens (BACHELARD, 1988, p.196).

E acrescenta:

O espaço chama a ação, e antes da ação a imaginação trabalha. Ela ceifa e lavra (idem, p.205).

Em tempos marcados por efetivo descontrole da questão social, expondo um rompimento do contrato social pelos grupos dominantes, os processos sociais e seus arranjos relacionais tornam-se mais rápidos do que as ações de governo, condição que, até certo ponto, abre possibilidades a forças e expressões sociais emergentes, sugerindo conformações sociais e espaciais na qual os próprios interessados interferem mais, no encaixe de demandas que clamam na vida cotidiana. São forças e práticas diversas capazes de perturbar e até mesmo ameaçar o poder do Estado e sua racionalidade. É nesse sentido que Milton Santos nos diz que não há racionalidade em si mesma, e tampouco pode existir racionalidade absoluta; o que se mostra racional hoje pode não sê-lo amanhã, e o racional de uma dada sociedade pode ser tomado como o irracional de outra (SANTOS, 1993, p.53).

A racionalidade do Estado, coadunada com a do mercado não necessariamente elimina a possibilidade de percursos mais liberatórios, mais descentralizados e democráticos. Essa racionalidade não é maior do que as essenciais e indissolúveis necessidades humanas, aqui incluídas as necessidades radicais, mais imprescindíveis à vida.

Transformações de fundo da cidade no sentido de torná-la um ambiente mais saudável, mais democrática e dotada de justiça social, portanto, sob a interferência dos interesses e necessidades da maioria, se colocaria como uma longa e difícil construção, que necessariamente demanda o trabalho coletivo e participativo, com atores diversos e de múltiplas identidades. Tal empreitada solicita de modo não menos importante modificações nas próprias subjetividades. Essa condição põe-se no horizonte e como possibilidade sob os condicionantes da qualidade da demanda social, implicando no direito e na liberdade de se poder determinar a(s) forma(s) do nosso meio ambiente e os modos de sua organização, o que pressupõe o exercício da responsabilidade ao que é comum a todos (JONAS, 2006). Torna-se um exercício pueril e mesmo alienante imaginar transformações de fundo na sociedade sem a efetiva presença e atuação das pessoas. Do mesmo modo que nenhum programa social consistente poderá ser conseqüente à revelia de transformações no próprio espaço, na própria cidade.

A consecução desse percurso significaria, portanto, a amplificação da política e de sua necessária invenção a fim de repor os dissensos, estimular a autonomia e, com isso, favorecer as iniciativas de caráter auto-organizacional, para além do ambiente das empresas e do Estado. Essa perspectiva se orienta a formas de organização mais direta da vida coletiva em todos os níveis, com a imprescindível inclusão da dimensão territorial. Mas ela não significa a negação, propriamente, do Estado nesse percurso, não implicando, por conseguinte, a supressão de formas de autoridade socialmente reconhecidas como válidas. Não se trata, portanto, de se suprimir poderes instituídos - o que só faria reforçar a prevalência dos interesses do setor privado, entre outras implicações. Trata-se da instauração de uma perspectiva política efetivamente mais autônoma e independente do Estado, com proposições próprias, oriundas da base da sociedade, mas que também envolveria uma interlocução permanente com o Estado no sentido de se forjar, ampliar e consolidar canais de participação da sociedade nas políticas e decisões que afetam mais diretamente a vida das pessoas.

Isso solicita, portanto, um efetivo aprendizado pelos demandantes/interessados quanto aos aspectos legais que elas envolvem, de modo a melhor abalizar suas intervenções e proposições, na aferição e na formulação de projetos e procedimentos operacionais.

Este diálogo mais qualificado é crucial a um melhor norteamento de políticas e ações sociais a práticas coletivas de caráter mais autônomo, que se devotam a uma melhor e mais desejável qualidade de vida, recobrando toda a sociedade, jamais impondo pela força qualquer modelo. Nesse sentido, e em essência, nos inclinamos à valorização da força dos homens em detrimento da força das coisas, dando-se primazia à superação das taras atávicas do servilismo e da submissão.

Revogar pura e simplesmente o Estado dessa orientação significaria uma substancial redução do horizonte de possibilidades de diversos problemas sociais e territoriais, sobretudo no que afeta a demandas de segmentos sociais empobrecidos. Esta condição enfrenta, certamente, dificuldades quanto à sua plena instauração em sociedades progressivamente urbanas, com múltiplas clivagens e hierarquias, sobretudo em macro aglomerações urbanas. Mas isso não significa a impossibilidade de sua realização.

Dado que o espaço tenha se convertido em mercadoria, com maior destaque à cidade, sua produção social e histórica comporta inteiramente o sentido do trabalho alienado, implicando, desse modo, uma condição de alheamento/ menopausa do espírito em relação a essa produção e ao seu produto. Isso significa, então, que o espaço e, mais especificamente, a cidade se conformam como construtos “estranhos”, acerca dos quais as pessoas pouco ou nada se reconhecem ou se identificam, ainda que se reconheçam certos avanços em políticas públicas que envolvam maior participação social. Já se pode observar, nesse sentido, uma maior consciência por parte das pessoas quanto à necessidade de mudar comportamentos e cobrar do poder público uma nova e melhor postura em relação a demandas diversas, como saúde, educação, lazer, mobilidade, etc, além de se fazer com que os governos cumpram as leis, de modo a assegurar a participação social, a transparência de suas ações e o acesso a informação, o que não ocorria em outros tempos. Nesse sentido, torna-se importante e, de certo modo, urgente, a subordinação do setor privado aos interesses públicos, de modo a que as empresas ligadas à produção material do espaço, como a construção civil, realizem o que é de interesse da maioria ou do conjunto da população.

Portanto, o desencaixe potencializado pela alienação capitalista entre os homens e destes para com o espaço não se revela absoluto, posto que o trabalho, sobretudo na contemporaneidade, envolve grande diversidade e complexidade em suas formas de expressão e realização, conquanto a exploração e a competitividade recrudescam e lhes sejam, de modo geral, marcantes e imprescindíveis.

Há evidências na vida cotidiana de cidades latino-americanas e, mais especificamente, brasileiras, que confirmam, pela nossa compreensão, uma nova situação ou postura social mais consciente, irrequieta e participativa, que não necessariamente representam a negação do Estado, embora em parte haja forças dotadas desse caráter, mas que no conjunto e acima de particularismos de contorno, grafam nos lugares e interstícios da cidade diferenças e caracteres indissociavelmente vinculados à promoção desigual e descontínua da vida, do humano, sinalizando luminosidades pelos vãos da urdidura urbana para além de um “mundo” de privações e reduções. Oferecem-se como exemplos, práticas artísticas e multiculturais nas

periferias urbanas e em áreas centrais de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, não raro recobrimo formas de uso e ocupação de lugares; sistemas de produção alternativos e práticas de economia solidária; movimentos organizados de moradores em defesa e resguardo de acervo cultural e arquitetônico de bairros e modos de vida historicamente constituídos; usos coletivos e territorializados de lugares e formas construídas, tanto pelas chamadas “tribos urbanas” como por outros grupos; práticas coletivas propositivas de mobilidade urbana, podendo-se destacar as de mobilidade cicloviária, que avançam progressivamente em termos de organização e mobilização, conferindo, assim, maior politização e projeção em torno da questão, como bem se pode constatar em diversas cidades latino-americanas, tais como Bogotá, Cidade do México, Rio de Janeiro, São Paulo, Campo Grande (MS), entre outras.

Acerca das práticas cicloativistas, mais especificamente, cabe salientar que sua difusão e expansão pelos espaços urbanos não apenas representa a possibilidade real de um uso mais saudável, democrático e compartilhado de espaços e lugares, mobilizando segmentos sociais variados, como também infundem questionamentos às rígidas demarcações do espaço social pelo urbanismo estatista, dando-nos, ao lado de outras variáveis, uma condição importante a uma reavaliação quanto ao significado da cidade, suas formas de organização e os modos como a vivenciamos cotidianamente, constituindo-se num componente valioso ao desenvolvimento de formas socialmente mais desejáveis de uso de espaços na cidade, logo, de vida.

No que afeta mais particularmente aos espaços centrais das cidades, constata-se que eles têm sido alvo de grandes interesses às chamadas políticas de revitalização, que encontram na memória e na história urbanas novas frentes de valorização, que evidenciam certa mercantilização da cultura no âmbito da economia simbólica da urbe, projetando-se como campo de grandes interesses urbanísticos e inversões territoriais de grande impacto, tanto na estrutura como na vida urbanas. Eles definem efetivas políticas territoriais devotadas preferencialmente a essas áreas (centrais), tendo no capital imobiliário, em associação ao capital financeiro, o vetor fundamental dessas frentes de expansão e valorização.

Portanto, a essa nova economia interessa recolher, selecionar e reelaborar, mesmo que seja em forma de fragmentos dispersos, elementos objetivos (objetos e produtos) e subjetivos (histórias, lendas, récitas, cânticos, e todas as habilidades de fazer) muito dos quais permanecem no repertório das coisas do povo e que são fruto de histórias singulares, distinguíveis entre os diferentes grupos sociais, segundo suas próprias tradições.

Os acúmulos culturais traduzidos pelas diferentes qualidades ou propriedades das formas de emprego do tempo, desde que possam ser distinguíveis valorizados, constituem uma forma de riqueza virtual desta época. Parece mesmo que nunca foram tão evidentes as contradições entre a lógica que homogeneiza as formas de emprego do tempo e aquela que valoriza a particularidade (SEABRA, 2010, p.276-277).

Revitalização no centro velho de São Paulo e o problema da mobilidade urbana

Mais especificamente no que afeta aos espaços centrais da cidade de São Paulo, marcados conjuntamente pela estagnação e deterioração urbanas, as políticas de reestruturação dessas áreas demarcam

não apenas uma busca pela reocupação do centro, com interesses urbanísticos em torno da preservação de bens patrimoniais, como também traduzem uma busca por reaver ou reafirmar sua identidade cultural; o que não se verifica, contudo, apenas em São Paulo, mas do mesmo modo num grande número de países que realizam políticas de revitalização de áreas centrais.

Nesse contexto de reestruturações e transformações do tecido urbano, a rua cada vez mais se transmuta de morada do coletivo em via de fluxos e de passagem, perdendo sensivelmente sua condição histórica de promoção do encontro e da sociabilidade; conquanto esta condição ainda não se mostre absoluta, havendo manifestações sociais insurgentes a ela, e até mesmo ações de governos orientadas à sua revitalização e a um maior uso social, não se perdendo de vista que essas ações acabam por desencadear a valorização econômica de espaços no entorno da rua, atraindo novos investimentos, o que, no entanto, não suprime a intencionalidade da ação, proporcionando, não raro, uma melhor qualidade ao uso social desses lugares, a exemplo do que se pode verificar em setores revitalizados do centro de São Paulo, como nas imediações do Vale do Anhangabaú.

As vias de circulação na cidade de São Paulo estão submetidas progressivamente ao automóvel, com a ocorrência de constrangimentos regulares sob o sentido de certa prepotência motorizada. O que impõe, ao lado de outros aspectos, uma tendência mortificante à cidade, que destrói progressivamente espaços públicos (como praças, calçadas e a própria rua), tendência que vem se recrudescendo no Brasil, sobretudo, nas duas últimas décadas, com um crescimento vertiginoso da venda de automóveis e motocicletas, em detrimento do uso do transporte público nos maiores centros, embora se reconheçam esforços governamentais nesse sentido, como ampliação de linhas de metrô em São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo.

Tal mortificação se irradia de forma perturbadora pela cidade, mantendo estreita relação com políticas de desenvolvimento econômico-industrial conduzidas pelo Estado. Operando reiteradamente sob a lógica estreita do crescimento econômico, sob o manto ideológico da sustentabilidade, essa orientação ao crescimento econômico e ao rodoviarismo praticamente passam ao largo de implicações urbanísticas e sócio-ambientais socialmente desejáveis, pressionando a cidade e a vida urbana em diversos aspectos, todos eles problemáticos. Ela engendra efeitos compressivos substanciais no uso de espaços (sobretudo espaços abertos de uso coletivo) na cidade, abertamente submetida a uma motorização ensandecida.

Pelo incremento do transporte individual e familiar, a motorização automobilística em curso assume contornos de pleno descontrole, inscrevendo-se no fulcro de uma urbanização degradante consentida, quer seja pelo Estado, quer por uma parcela expressiva da sociedade, que vê no automóvel uma das principais condições, se não o instrumento maior, de projeção e *status* social. Daí poder-se dizer que ao plano das mediações entre as pessoas e o espaço urbano, o automóvel comparece hoje como uma das mais importantes. Recobrando todo o espaço, o automóvel e, mais especificamente, o problema da mobilidade urbana que ele passou a representar (dado seu uso exponencial e ampliado), se anuncia como um dos maiores desafios do urbanismo contemporâneo. Considera-se que o decorrente declínio do caminhar e da fruição paisagística, ante uma cidade concebida e construída pelo e para o automóvel, comparecem, assim,

como expressões incômodas da alienação socioespacial de nossos tempos, operando, ao mesmo tempo, como um de seus condicionantes.

A espacialidade capitalista parece ter atingido, assim, um de seus momentos mais críticos. Traduzindo-se no embate recrudescido entre valor de troca e valor de uso, com situações as mais diversas, envolvendo rupturas, o encontro com as diferenças, o inesperado e o ensejo de possibilidades, tal situação também recobre, contraditoriamente, certos limites e conflitos no processo de constituição do social e, por conseguinte, do territorial, estabelecidos pela produção e reprodução do capital no espaço.

O problema representado pela locomoção motorizada em São Paulo demanda, nesse sentido, ações orientadas à retração do seu uso generalizado, tais como o encarecimento do preço da gasolina, cobrança de pedágio, eliminação progressiva de vagas de estacionamento, entre outras medidas indigestas e impopulares, porém impostergáveis, que infelizmente ainda não contam com o apoio da maioria, tendo em contrapartida maiores investimentos no transporte público de qualidade, construção social e ambientalmente criteriosa de parques lineares cortados por ciclovias, entre outras iniciativas. Ao lado de outras medidas essas ações contribuiriam certamente para a recuperação de diversas áreas e lugares da cidade, favorecendo o pedestre, o encontro e a sociabilidade urbana, reverberando positivamente no uso e na apropriação de espaços. Entretanto, enfrentar os poderes corporativos da indústria automobilística não é, efetivamente, uma tarefa fácil, muito ao contrário. Mas em algum momento esse estado de coisas terá que ser alterado, sob o risco de submersão da cidade, e não apenas em grandes centros, que já dá claras evidências de estar se tornando um verdadeiro inferno motorizado, o que seguramente se apresenta como um componente robusto de deterioração socioambiental urbana.

A proeminência do uso do automóvel comparece indubitavelmente como um dos principais fatores na redução e na interceptação da apropriação social de espaços nas cidades, com maior contundência em espaços metropolitanos, em associação com a valorização econômica da terra e os processos especulativos.

Vale registrar que até a primeira metade do século XX, o uso do automóvel na cidade de São Paulo mostrava-se como “um privilégio” de segmentos sociais mais abastados (burguesia) e de classes médias emergentes, sendo não muito significativo ainda o número de automóveis que transitava pelas ruas da cidade e, mais especificamente, pela sua área central. Nessa época, o centro paulistano ainda era um espaço de uso mais democrático, vivenciado por diferentes segmentos sociais, quando então o “baixo nível de tensão sobre o espaço, acarretado pelo menor fluxo viário, garantia para a possibilidade de apropriar-se mais facilmente dos espaços públicos das ruas” (SCARLATO, 2010, p.255-256).

Embora não se possa dizer que o automóvel tenha sido o “grande vilão” do esvaziamento da importância do centro de São Paulo, pode-se afirmar, por outro lado, que ele foi uma de suas principais causas, acarretando a implantação de grandes sistemas viários de circulação na cidade. Isso conduziu a pressões contínuas e crescentes sobre o espaço físico, envolvendo o alargamento de vias públicas e criação de vias expressas, subtraindo aos pedestres os espaços das caçadas. Essas transformações, ao lado de outros aspectos, têm respondido pela mutilação e destruição de “partes significativas da memória e das paisagens urbanas” e da área central da cidade (SCARLATO, 2010, p.263). Incrementou-se, assim, o fluxo entre os

espaços que então passaram a concentrar as novas funções, fato que, efetivamente, representou um forte estímulo a esse esvaziamento. Portanto, “o automóvel redimensionou não somente seu espaço físico, mas também o seu espaço social. Tornou-se cada vez mais um fator de *status* e ao mesmo tempo um dos grandes inimigos do homem urbano”. (SCARLATO, 2010, p.263).

A restituição ou incremento do uso de espaços, com possibilidades mais factíveis à apropriação social de lugares na cidade implica, necessariamente, uma reorientação do uso do automóvel nas cidades, envolvendo a necessária e urgente redução de seu uso, com ações e medidas restritivas ao uso abusivo e indiscriminado dessa máquina, que estabelece um conflito agudo e constrangedor no âmbito dos usos de espaços, entre o uso público de lugares (mais inscrito na lógica do pedestre) e a apropriação privada (representada pelo uso intensivo e extensivo do automóvel, neste caso). Isso implica em se reduzir o atraso nas obras e serviços relativos ao transporte público (de qualidade), com a ampliação das linhas do metrô, bem como de corredores e faixas exclusivas para ônibus, e também o próprio barateamento dos táxis (que são muito caros em São Paulo quando comparados aos de outras grandes cidades do mundo). Há ainda poucos corredores para ônibus em São Paulo (com sua ampliação prevista), o que conduz a um cenário caótico e contraproducente (moroso) de circulação intra-urbana, com ônibus se misturando aos automóveis.

Experiências como as que estão sendo conduzidas na cidade do México revelam ser possível o emprego dessa alternativa em São Paulo, não obstante a metrópole mexicana apresente um sistema de linhas de metrô três vezes maior que o de São Paulo. Lá, essa alternativa está associada tanto ao emprego de novas matrizes energéticas (renováveis) nas novas frotas (com os chamados “metrobus”, que estão substituindo os micro-ônibus que atulhavam as ruas da cidade, melhorando a circulação e reduzindo sensivelmente os níveis de poluição atmosférica), como à implantação de um sistema de ciclovias na cidade.

Bogotá, por sua vez, também adotou um sistema semelhante, porém, e guardadas as devidas proporções, com uma abertura ainda maior à mobilidade cicloviária, com a construção de extensas ciclofaixas que cortam a cidade. É bom lembrar que essas experiências, tanto na cidade do México como em Bogotá, foram inspiradas no modelo bem sucedido de Curitiba. Em todas elas, houve uma substancial melhoria da circulação, acarretando certa retração do uso do automóvel individual e familiar. Em São Paulo a tendência é de priorização da ampliação do metrô, embora tecnicamente ele seja bem mais custoso aos cofres públicos; mas essa importante alternativa se mostra, por enquanto, bem aquém das demandas da cidade. As construções de ciclofaixas e ciclovias devem ser incrementadas na cidade, que revela possibilidades reais de expansão. Nos últimos anos, esse modal de transporte alternativo tem merecido maiores atenções por parte do poder público municipal, sob a gestão do prefeito Fernando Haddad, o que se mostra bastante auspicioso numa cidade cujos governantes, histórica e reiteradamente, o ignoraram. Entretanto, trata-se de um segmento da mobilidade urbana que demanda melhorias e aperfeiçoamentos e, sobretudo, continuidade.

São Paulo efetivamente se transformou num verdadeiro inferno motorizado, bem como Brasília, Rio de Janeiro, entre outras. De qualquer forma, o cenário constrangedor da mobilidade urbana na metrópole paulistana impõe inúmeros problemas à vida na cidade, impactando e restringindo enormemente o uso

coletivo e individual de espaços públicos. Mas a espacialidade do problema encerra uma contradição, ou seja, ao mesmo tempo em que ela comprime restritivamente o uso de espaços na cidade, incita, por outro lado, práticas reativas que reafirmam a necessidade do uso público de espaços, o qual, pressionado, adquire contornos apropriativos, que denotam insurgências e mobilizações pelo uso de lugares na cidade, que progressivamente adquirem politização e visibilidade pública. Vale lembrar que existe mundo afora diversos movimentos que lutam contra a tirania do automóvel, preocupação que, como se pode constatar, vem ganhando corpo também no Brasil, em São Paulo e diversas outras cidades do país.

É preciso, pois, ter-se clareza que ações orientadas à retração do uso generalizado do automóvel não bastariam por si mesmas para resolver a situação de degenerescência de espaços na cidade e da qualidade de vida, posto não serem suficientes para resolver problemas de fundo da sociedade, como o representado pela pobreza urbana. Isso demandaria, certamente, um conjunto de outras ações ao plano do desenvolvimento social e da economia urbana. E ainda que estas fossem bem sucedidas, não debelariam por completo o problema; na melhor das hipóteses ele seria reduzido em suas manifestações, mas não plenamente resolvido, posto ser a pobreza um problema estrutural da economia capitalista. Entretanto, essas ações, se bem conduzidas e submetidas a controle social, podem estimular ou favorecer o uso coletivo e mais democrático de espaços da cidade, que enfrenta, como muitas outras, o declínio notório da vida pública e a degradação de lugares e de condições de vida, reverberando, não obstante, na própria vida privada, que sob essa condição também é afetada.

Não se desconsidera o fato de que intervenções desse tipo insuflam a valorização econômica da terra, elevando o preço de aluguéis e outros custos locacionais, sendo esse efeito algo praticamente inevitável sob a lógica desse sistema. Mas há, igualmente, efeitos que podem ser considerados positivos, inclusive nas próprias condições da qualidade de vida. Embora certas iniciativas estejam sendo tomadas para minorar o problema da mobilidade e o de recuperação de áreas na cidade, elas ainda se mostram insuficientes, não obstante acarretando distorções e impactos socioterritoriais indesejados, que envolvem, entre outros aspectos, a expropriação e a remoção de moradores pobres ou de menor renda das áreas afetadas.

Some-se a isso a inconseqüente orientação dada pelo governo brasileiro na questão, que claramente se coloca na contramão da história, a cenários urbanos mais favoráveis, posto estimular na esfera federal a compra de carros, e na municipal (em São Paulo) ao estabelecer a exigência de garagens para os novos empreendimentos. Trata-se de um brutal equívoco urbanístico, contra-senso de conseqüências de amplas proporções que potencializa sensivelmente o colapso da cidade e da vida urbana, fazendo aumentar, indubitavelmente, a compressão sobre o uso e a apropriação de espaços na cidade. Por outro lado essa condição vem suscitando reflexões e discussões acerca de caminhos alternativos e possibilidades a esse cenário mortificante da metrópole paulistana. As condições de circulação e mobilidade urbana estão, inequivocamente, ao lado de outros componentes, no fulcro da questão do uso e da apropriação de espaços na cidade contemporânea.

De modo não menos importante, essa questão também se vê atrelada a um problema de saúde pública, que afeta negativamente, e de variadas maneiras, lugares e pessoas, concomitantemente perturbando

e deteriorando relações sociais (agindo, inclusive, sobre a dinâmica dos sentimentos e emoções) e territoriais. Trata-se de uma condição que alimenta o desenvolvimento da alienação social e territorial, impondo, desse modo, desafios de monta a quaisquer políticas urbanas e outras práticas que aspirem em seus propósitos maiores uma (outra) condição territorial-urbana, mais condizente e viável ao bem viver da maioria, sob sentido de uma vida mais plena e digna.

Perspectivas à política e à política do espaço: situações em curso

O poder público tem se aberto cada vez a uma maior participação social, como atestam, por exemplo, programas de orçamento participativo, entre outros. As ações do Estado, nesse sentido, são passíveis de alguma regulação ou controle social, e para que isso tenha maiores conseqüências é imprescindível que haja transparência nas ações e disponibilização pública de informações e mecanismo de participação. Há governos mais fechados à participação, outros mais abertos. Mas a abertura a uma maior e mais efetiva participação social se apresenta como uma demanda real, dando mostras de se afirmar como uma tendência, o que, certamente, não virá e não tem vindo sem conflitos. Essa orientação implica, todavia, a mobilização de formas alternativas e mais independentes do Estado, atuando complementarmente a ele. Aqui joga um papel decisivo, pelo nosso entendimento, a qualidade da demanda social. Quanto melhor for a capacidade de mobilização política da sociedade, no sentido de se cobrar por medidas mais eficazes, acompanhando mais de perto a elaboração de projetos, políticas e a realização das ações, tanto melhor serão os resultados. Se, de um lado, há evidências de que certas situações pioram na cidade, de outro há avanços auspiciosos, porém não se chegou ainda a uma condição na qual as pessoas tenham se convencido de que o capital e o mercado, dominado pelos interesses privados e corporativos, não propiciam uma democracia mais efetiva, sendo, aliás, e em essência, antagônicos a ela. Mas, à medida que os constrangimentos à vida urbana se intensificam, com o capital proporcionado mais descontentamentos, infelicidade e estresse, maiores se tornam as motivações às insurgências, que até poderiam mesmo parar, em algum momento, o funcionamento da cidade, gerando prejuízos de tal monta ao capital que se poderia vislumbrar melhor o que a política pode fazer em termos de maiores transformações e até de rupturas, em relação ao que não se pode mais suportar. Talvez tenhamos chegado a uma situação-limite, com a mão de obra se tornando cada vez mais uma força de trabalho descartável, com os territórios se convertendo em bases de geração de valor, sob o domínio de interesses corporativos, tornando a vida e as condições de vida reduzidas, amesquinhas, sob o sentido de uma economia de desapropriação e exploração.

Formas urbanas social e tecnicamente indesejáveis, contraproducentes ou de escassa necessidade podem ser repensadas e modificadas, como, por exemplo, infra-estruturas criadas para grandes eventos, que mobilizaram vultosos montantes de recursos públicos, como as obras da Copa do Mundo de 2014. Formas urbanas que podem até mesmo ser interditas ou transformadas mediante mobilizações eficazes e pressões da sociedade a usos mais desejáveis, conferindo-lhes, assim, funções socialmente demandadas.

Nesse sentido, a ausência ou a retração do poder público na vida social e a insuficiente atuação participativa da sociedade só fariam manter e prevalecer os interesses do setor privado-corporativo à revelia

de qualquer pacto com a sociedade, subvertendo direitos sociais e humanos, expropriações de populações empobrecidas de áreas de interesse do capital, revitalização de lugares da memória urbana etc., fazendo letra morta de leis e normatizações urbanísticas.

Estaríamos, assim, diante de práticas de topocídio, que não se limitam a remodelações em conformidade com interesses econômicos, destruindo formas materiais da cidade, mas também degradando relações sociais (em sentido amplo), a memória urbana e a própria vida na cidade. Elas estão na base na produção da anticidade, isto é, do urbano subtraído por coerções do econômico (do valor de troca), marcando a fundo espaços submetidos a valorizações intensivas, que se processam desigualmente, com o trabalho se alocando e se acumulando nos lugares de modo variável, como é o caso de São Paulo.

Operações urbanas, projetos de revitalização operam, de fato, como vetores robustos a essa condição socioterritorial. Mas as possibilidades da política não devem ser descartadas, uma vez que se apresentam como o caminho mais eficaz a impor certos limites e outras perspectivas às políticas espaciais. Nem sempre, e nem o tempo todo, determinados interesses prevalecem, como, por exemplo, os do capital imobiliário. Planos Diretores e Leis de Zoneamento, a depender de como são formulados, podem estabelecer limites e até oposições nada desprezíveis a esses interesses, conquanto se saiba da força e do poder que possuem, sendo capazes de subverter orientações mais sensatas à organização e ao desenvolvimento da cidade. Isso depende muito da postura social dos governos, da forma e da orientação da gestão e das políticas urbanas, do mesmo, como já dito, que da capacidade de mobilização da sociedade e da qualidade das abordagens nas questões. Portanto, a qualidade da demanda social pode (ou não) conduzir a política e o próprio sistema de representação a funcionar melhor. Mais que as dificuldades e os limites da representação política - não raro pensada em si mesma - e o agir dos governos, o componente que reputamos ser essencial nessa questão é a dimensão politicamente qualitativa dessa demanda social, que, apesar de tudo, tem dado mostras de estar melhorando, como podemos constatar pelas inúmeras mobilizações sociais que vêm ganhando as ruas do país nos últimos anos.

Considerações finais

Posto que o espaço, ontologicamente, encerre a multiplicidade, e se apresente como um produto de relações sociais (que implicam em práticas materiais efetivas), em constante movimento (em processo), o espaço não poderia, então, se mostrar como algo fechado, havendo sempre ações e resultados imprevistos, com “elementos potenciais de acaso” (MASSEY, 2008, p.144), de modo a revelar-se sempre inconcluso e em permanente transformação. O que não autoriza uma idéia de espaço (e de mundo) como algo constituído apenas de fluxos, constantemente aberto, destituído de estabilizações e limites mais incisivos. Portanto, a idéia de fechamento e, de forma relacionada, a de uma tendência a uma maior fixidez ou rigidez do espaço e das estruturas espaciais requerem, assim, maiores cuidados analíticos, sendo esta uma condição, no mínimo, relativa, tanto pela perspectiva das potencialidades técnicas e científicas de nossos tempos, quanto das possibilidades da política, aí incluídas às concernentes ao uso e à apropriação social de lugares.

A condição espacial que aspiramos não se orientaria necessariamente à criação de “modelos” de vida social e territorial pretensamente “superiores” e menos ainda “perfeitos”, se não a formas possíveis e

socialmente desejáveis de associação humana, o que implica na conformação, de uma forma ou de outra, de novas espacialidades. A despeito de utupismos espaço-temporais, temos que essas formas, estreitamente relacionadas ao uso social de espaços (portanto, de usos do tempo), sinalizam para a construção cotidiana de um sentido mais liberatório à vida social e às formas de relacionalidade em face de compressões de toda ordem que se abatem sobre ela. Isso não significa que estejam necessária e politicamente alinhadas à idéia de um projeto social ou de metas de longo prazo, de maiores proporções e intencionalidades mais ambiciosas, o que, no entanto, não lhes subtrai a significância política e, desse modo, suas implicações socioterritoriais na vida urbana.

Não negando propriamente a história, essas práticas parecem focalizar-se mais no presente, inclinando-se àquilo que está próximo, articulando dinâmicas a uma proximidade. São aspectos que incitam uma rediscussão da própria idéia de cultura, que conferiria uma importância maior ao presente e à experiência cotidiana, que apontariam a certo restabelecimento de premissas quanto a uma relação com a vida (portanto, para com o espaço), na qual o lúdico e o onírico comparecem como instâncias importantes, sensivelmente perceptíveis no uso e na apropriação social (possível) de lugares.

Nesse cenário que vai se configurando pelos interstícios da vida cotidiana, parece importar mais as situações constituídas, os momentos mais intensamente vividos e compartilhados, um “deixar-se levar” pelos estímulos do lugar, remetendo-nos, guardados certos limites, à idéia de “derivadas psico-geográficas” no corpo social das cidades, ainda que não se tenha necessariamente consciência disso.

Incurtionando por pedaços e meandros da cidade, os ventos tanto abatem como entusiasma, e a todo o momento e a cada passo, em percursos sensíveis, os lugares, pouco a pouco, são apreendidos e trazidos à experiência desejada possível, que não prescinde de perspectivas visionárias à inventividade de novas formas de associação humana e de arranjos espaciais que lhes sejam mais condizentes. Na errância de trajetórias e experiências vividas, permanece o inquietante desafio de se reaprender a viver, o que solicita transformações nas formas políticas de se estar no mundo.

Referências bibliográficas

- ANTUNES, Ricardo. Dimensões da crise contemporânea ou da nova (des)ordem internacional. In: ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. 6ª. Edição. São Paulo: Cortez; Campinas: Editora da UNICAMP, 1999. p.141-145.
- BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. In: Bachelard. (Seleção de textos: José Américo Motta Pessanha). São Paulo: Abril Cultural, 1978. p.181-354. (Coleção: Os Pensadores).
- GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.
- JONAS, Hans. **O princípio responsabilidade: ensaio de uma ética para a civilização tecnológica**. Rio de Janeiro: Contraponto; Editora PUC-Rio, 2006.
- MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- SANTOS, MILTON. **O ESPAÇO DO CIDADÃO**. SÃO PAULO: NOBEL, 1993.

SCARLATO, Francisco C. Busca do centro: o reencontro com a cidade. In: Carlos, Ana F. A.; Oliveira, Arioaldo U. de. (orgs). **Geografias de São Paulo**: representação e crise da metrópole. São Paulo: Contexto, 2010. p.247-270.

SEABRA, Odette. São Paulo: a cidade, os bairros e a periferia. Carlos, Ana F. A.; Oliveira, Arioaldo U. de. (orgs). **Geografias de São Paulo**: representação e crise da metrópole. São Paulo: contexto, 2010. p.271-311.