

CIDADE E MODERNIDADE: ENSAIO SOBRE A CONSTITUIÇÃO DA VIDA URBANA

EDUARDO C. B. BITTAR*

RESUMO: Trata-se de investigar, numa perspectiva frankfurtiana e crítica, a condição da vida moderna, captada pela específica forma de vida urbana, onde a cidade desponta como o principal palco das contradições existenciais contemporâneas.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade; Modernidade; Cidadania; Exclusão.

ABSTRACT: This work intends to make understand as, from the frankfurtians studies, it operates the life in the interior of the modern society, specially considered the city like the fundamental place of contradictions of the human conditional in the contemporary condition.

KEYWORDS: City; Modernity; Exclusion.

SUMÁRIO: 1. As leis da cidade moderna; 2. A cidade, a forma funcional e a estética da linearidade; 3. A cidade, a velocidade e a desumanização; 4. O contra-tempo do *flâneur* e a velocidade... a arte da garimpagem da cidade; 5. A realidade brasileira e o *boom* do *modus vivendi* urbano; 6. As cidades modernas, o paradigma civilizatório e a partilha do espaço público; 7. A cidade sustentável e inclusiva: cidadania e direitos humanos no espaço urbano; Conclusões; Bibliografia.

SUMMARY: 1. The laws of the modern city; 2. The city, the functional form and the linearity aesthetics; 3. The city, the speed and the de-humanization; 4. The *flâneur's* setback and the speed... The art of mining the city; 5. The Brazilian reality and the urban *modus vivendi* boom; 6. Modern Cities, the civilizational paradigm and the public-space sharing; 7. The sustainable and inclusive city: citizenship and human rights in the urban space; Conclusions; Bibliography.

1. AS LEIS DA CIDADE MODERNA

As leis da cidade moderna são as leis da modernidade; não há segredo e nem mistério nesta química. Por isso, as leis da cidade são governadas pelos mesmos princípios que definem um regramento primário a todo exercício de legalidade formal

Artigo recebido em 27.07.2010. Pareceres emitidos em 13.09.2010 e 22.09.2010.

Artigo aprovado para publicação em 29.09.2010.

* Livre-Docente e Doutor, Professor Associado do Departamento de Filosofia e Teoria Geral do Direito da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, nos cursos de graduação e pós-graduação. Professor e pesquisador do Mestrado em Direitos Humanos do UniFIEO. Presidente da Associação Nacional de Direitos Humanos (ANDHEP/ NEV-USP). Pesquisador-Sênior do Núcleo de Estudos da Violência da USP. Coordenador do Grupo de Pesquisa "Democracia, Justiça e Direitos Humanos: estudos de Escola de Frankfurt", junto ao NEV-USP.

que o direito possa arranjar sobre a vida das cidades. Daí, a eficácia histórica da legislação urbanística que consagra a segregação; daí a ineficácia contemporânea das formas de legislação urbanística progressistas. Isto se deve ao fato de que toda *forma-lei*, constituída para a cidade, é presidida por uma pré-legalidade, que se instala no seio da cidade, uma vez que esta é simplesmente o lugar de realização das relações sociais de interação e produção econômica. Antes da 'legalidade da lei jurídica', existem os princípios que regem esta ordem primária tácita e não-negociada, que atravessa a forma de ser da cidade moderna. A cidade visível funciona segundo uma regra, uma lógica e uma legalidade que lhe são próprias. Por sua vez, a cidade invisível funciona segundo uma arquitetura, um preenchimento semântico e uma especificidade própria. O não-lugar do poder, na cidade invisível, é substituído por outras práticas de poder que escapam à possibilidade de serem tecidas conforme uma certa normatividade do justo e do valorado.

Por isso, o que desde logo se percebe é que a definição da cidade e de sua função não é uma construção da razão. Por isso, não pode ser captada pelo conceito, em sua abstração, mas pode ser descrita, em seus processos, pela compreensão crítico-filosófica. Pode ainda, ser captada pela estética literária, ou narrada pela letra jornalística. Pode ser estudada à luz das regras de engenharia e do urbanismo, mas não pode ser afirmada filosoficamente, sem um exercício de compreensão histórico-social. E isso porque as cidades brotam dentro de relações históricas, com a aglomeração de indivíduos, e obedecendo a um traçado incalculado nos processos de suas definições. A busca de um conceito de cidade é uma busca infértil, na medida que as cidades estão atreladas ao seu sentido histórico, apesar de representarem uma formação própria das comunidades humanas, em sua forma de socialização.¹ Colméias são aglomerações para abelhas, como ninhos o são para aves agregadas numa árvore. Cidades são formações que derivam da forma de ser, social, do homem. A aldeia (*apoikía*) surge da aglomeração de casas (*oikía*), assim como a *pólis* surge da aglomeração de aldeias, na leitura que se encontra na *Política* (1252 a 24/ 26), de Aristóteles.

Nenhuma arte, nenhuma arquitetura, e nenhuma formação urbana está isenta de ser um fenômeno que realiza as contradições sócio-históricas humanas.² A cidade é uma expressão da humanidade, e, por isso, algo que se constitui como processo que revela as múltiplas perspectivas de afirmação do humano. Há, por isso, vários modelos de cidades, dentro de culturas diferentes e dentro de sentidos específicos das práticas de cada povo.³ No entanto, na perspectiva aqui assumida, o que interessa estudar e pesquisar é a cidade moderna, a formação da *urbis* moderna, considerada a particular historicidade que a atravessa.

¹ “A ação cidadão se dá neste lugar de encontro. Um espaço privilegiado da prática social, cultural e política: a cidade” (Molinero, *Direito à cidade e proibição de retrocesso*, in *Anais, Congresso Internacional de Direito Ambiental, Direito ambiental, mudanças climáticas e desastres: impactos nas cidades e no patrimônio cultural* (Benjamin, Antonio Herman; LECEY, Eladio; CAPPELLI, Silvia), 2009, p. 26).

² “Toda arquitetura nasce de um diálogo de uma classe com suas aliadas e de um debate com suas adversárias: ela expressa um momento histórico determinado” (Puls, *Arquitetura e filosofia*, 2006, p. 12).

³ “O conteúdo funcional espelha a relação real do homem com o mundo, enquanto sua forma expressa a relação ideal do homem com o mundo” (Puls, *Arquitetura e filosofia*, 2006, p. 29).

A cidade moderna é, por isso, um retrato material e arquitetônico de seu tempo e de suas condições, e é nesta materialidade de aço, concreto, asfalto, vidro e ferro que se expressam as contradições humanas. A cidade moderna acolhe as paradoxais condições da modernidade: máximo desenvolvimento, máxima técnica, máximo deslumbramento, de um lado, e máxima miséria, máximo esquecimento, máxima alienação, máximo individualismo, de outro lado. As cidades modernas são modernas demais. Por isso, realizam os paradoxos da modernidade, permitindo que o excesso seja a sua regra. Excesso de trânsito, de ruído, de pessoas, de coisas em circulação, de poluição, de lixo, de violência... Somos desabitados de nós mesmos ao habitarmos esses conglomerados urbanos.

As cidades são apenas a forma plasmada das categorias sociais, e, por isso, onde predomina a lógica da modernidade excludente, fica claro que a cidade é pensada apenas como lugar de usufruto e privilégio civilizatório de alguns. Nesta medida, a miséria na cidade é a expressão da pobreza dos homens, pois se a cidade é construção, é ela também a realização histórica consolidada do espírito de uma época. Assim, fica claro que a lógica da cidade moderna observa a mesma lógica da modernidade, ou seja, revela-se como desumana e excludente. Quando uma cidade moderna não o é desta forma, é porque grande esforço contrário se revelou no sentido de evitar aquilo que é inevitável em sua aparição geográfica.⁴

A cidade moderna é fruto de uma história recente, e que tem a ver com o processo de urbanização, de transmissão do modo de vida do campestre ao urbano, e com a mudança estrutural do processo de produção, testemunhado especialmente na passagem do século XIX ao século XX. Na visão de Walter Benjamin, Paris é seu protótipo, Baudelaire sua testemunha ocular. Paris pode ser assim identificada, pois é a *ágora* da vida moderna, na expressão de Olgária Matos.⁵ As expressões das grandes contradições da vida moderna passam por Paris, epicentro dos encontros e desencontros provocados pela vida moderna. Se a vida parisiense espelha as contradições sociais do mundo moderno, é porque o mundo moderno está marcado por contradições. Por isso, é em Marx e Engels, da *Ideologia Alemã*, que Benjamin encontra socorro teórico, para afirmar, num trecho d'*O flâneur*: “O contraste entre cidade e campo... é a expressão mais crassa da subsunção do indivíduo na divisão do trabalho e numa atividade a ele imposta, uma subsunção que transforma um num obtuso animal urbano, e, o outro, num obtuso animal rural (Karl Marx e Friedrich Engels, *Die deutsche Ideologie – A ideologia alemã*, Marx-Engels Archiv, D. Rjazanov, I Frankfurt a/M, 1928, pp. 271-2)”.⁶

⁴ Não por outro motivo, o espanto pela beleza torna-se espanto pela perplexidade do que foi feito destes espaços: “Percebe-se aqui que o espanto da filosofia ante a beleza em geral aqui se converte em perplexidade” (Puls, *Arquitetura e filosofia*, 2006, p. 12).

⁵ Na visão de Olgária Matos: “Paris é a cidade-fetice e a cidade utópica, a capital de decepções históricas e êxtases revolucionários: 1789, 1830, 1848, 1871, 1936, 1968, 1986, 2006” (Matos, *Adivinhas do tempo*, 2008, p. 77). “1968 é o ano matricial presente em todos os movimentos que recusam a submissão ao *statu quo*, Paris o teatro da Agora moderna” (Matos, *Adivinhas do tempo*, 2008, p. 85).

⁶ Benjamin, O flâneur, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 206. Por sua vez, no testemunho de Tocqueville: “Vimos em outra passagem como os burgueses, deixando por sua vez os campos, em toda parte procuravam um asilo nas cidades. Não há um ponto sobre o qual todos os documentos do Antigo Regime estejam mais de acordo” (Tocqueville, *O antigo regime e a revolução*, 2009, p. 135).

Essa divisão brutal entre campo e cidade constitui, para o século XX, o drama urbano, que será um dos grandes contrastes da vida contemporânea, e que se produz na medida de um deslocamento paulatino, mas gigantesco, de massas humanas, para a forma de vida na cidade moderna. Alexis de Tocqueville identifica esse processo se dando no século XVIII, e o nascimento do pressentimento de que as grandes capitais estavam engolindo a forma de vida mais tradicional e ligada ao campo, ao afirmar: “Em 1740 Montesquieu escrevia a um de seus amigos: na França há apenas Paris e as províncias distantes, porque Paris ainda não teve tempo de devorá-las. Em 1750, o marquês de Mirabeau, espírito quimérico mas às vezes profundo, diz, falando de Paris sem mencionar-lhe o nome: ‘As capitais são necessárias; porém, se a cabeça tornar-se grande demais, o corpo torna-se apoplético e tudo perece’”.⁷ Esse movimento tem acentuada presença no século XIX, e representa o fim de um modelo centrado na agricultura, e que sobreviveu, como afirma Mike Davis, durante oito mil anos vivo, tendo sido derrocado com as mudanças econômicas mais recentes atribuídas ao desenvolvimento do capitalismo.⁸

A cidade moderna é o paradigma urbanístico da forma de ocupação do espaço terrestre, por excelência, na atual configuração global. A intensidade destas transformações, da técnica, do modo de produção, da forma de vida, e da vitória histórica de um modelo social, encontrará sua mais acentuada presença no final do século XX, como constata Alaôr Caffé Alves.⁹ Este processo ainda não se estancou, e por isso, em todos os seus efeitos, é alvo de preocupações notáveis por parte da ONU.¹⁰ No entanto, assim se tornou num processo lento que remonta ao modo de vida burguês, com a formação dos burgos desde o fim da Idade Média, em função do processo de deslocamento da vida do campo para a vida das cidades, que no século XVII, conforme afirma Tocqueville, já havia se processado em grande escala: “No início do século XVII, Henrique IV lamentava, segundo Péréfixe, que os nobres estivessem abandonando o campo. Em meados do século XVIII essa deserção já se tornou quase geral; todos os documentos da época mencionam-na e deploram-na”.¹¹

A cidade moderna é normalmente vista, interpretada e adaptada como o lugar do trabalho. Há cidades que se estruturam em função do trabalho, como é o caso de

⁷ Tocqueville, *O antigo regime e a revolução*, 2009, p. 81-82.

⁸ “Desde o final do século XIX, a maior parte da energia controlada pela raça humana tem sido dedicada à construção e à manutenção de seus habitats urbanos. A agricultura, que durante oito mil anos foi o ponto principal do trabalho humano e animal, agora está em segundo lugar diante do imenso e literalmente geológico drama da urbanização” (Davis, *Cidades mortas*, 2007, p. 412).

⁹ “A questão urbana, embora tenha começado com maior intensidade no século XIX, em função da Revolução Industrial, alcança parâmetros e intensidade extremamente amplos no final do século XX e no início deste século XXI” (Alves, *Crise econômico-social, meio-ambiente urbano e proteção ambiental: a questão metropolitana. O grande desafio do século XXI*, in *Anais, Congresso Internacional de Direito Ambiental, Direito ambiental, mudanças climáticas e desastres: impactos nas cidades e no patrimônio cultural* (Benjamin, Antonio Herman; LECEY, Eladio; CAPPELLI, Silvia), 2009, p. 10).

¹⁰ “A urbanização acelerada do século 21 gera desigualdade de renda, discriminação, poluição e desastres que pouco têm de naturais, segundo a seção da ONU voltada para a questão da moradia” (Carvalho, Grellet, Duzentos mil deixam campo rumo à cidade a cada dia no mundo, in *Folha de São Paulo*, Mundo, Terça-feira, 06 de outubro de 2009).

¹¹ Tocqueville, *O antigo regime e a revolução*, 2009, p. 132.

São Paulo; daí, seu caráter inóspito, bruto e pouco acolhedor, num mundo onde a órbita do trabalho alienado ainda define a *forma-trabalho* predominante. Como conseqüência, a cidade se caracteriza, ao mesmo tempo, por opulência e abundância, mas também, por miséria e exclusão. Por isso, sua face é a da contradição. A grande cidade moderna é o melhor dos mundos, para quem a ela efetivamente pertence; e o pior dos infernos, a quem a ela não pertence, ou pertence imperfeitamente (precaricamente). Ela é paradoxalmente, centro e periferia, lugar das vanguardas e lugar do acúmulo das migrações. Síntese máxima da modernidade plena, e, também, das contradições sociais de um país, especialmente quando considerada a condição das grandes urbanidades periféricas.

Nesta medida, sendo fruto desta conformação histórica, a impossibilidade do modelo da grande cidade moderna é o que a torna ‘revelação colapsada’ da dialética do esclarecimento, tendente à produção do desequilíbrio em diversos níveis, do planejamento urbano, ao tráfego de veículos, e deste, à questão ambiental.¹² Por isso, ela é inviável como paradigma. O gigantismo inadministrável de São Paulo, tomado como paradigma das distorções da metrópole contemporânea do mundo capitalista, é um registro simbólico da inviabilidade do modelo de vida predominante nestes últimos dois séculos, e que deve ser um ponto de indagação para a continuidade da vida no século XXI. Isto deixa evidente como os grandes centros urbanos se tornaram, para si mesmos, lugares que privilegiaram a eficiência e o progresso, agora vivenciando a ineficiência, o esgotamento e o regresso. Neste sentido, não há diferença entre Paris e São Paulo, Tóquio e Nova York, pois são todas cidades colapsadas, na análise do arquiteto francês Portzamparc, que foi Prêmio Pritzker em 1994.¹³ Certas cidades, como Los Angeles, na descrição de Mike Davis de *Cidades mortas*, são mais capazes de expulsar suas contradições para longe, importando insumos naturais e exportando lixo e toxinas.¹⁴ No entanto, mesmo estas, não estão isentas de contradições.

As passagens estudadas por Walter Benjamin, especialmente as de Paris, agora se tornaram os centros fervilhantes de consumo, os shoppings e as *stores*, que ocupam a geografia das cidades, para dominar-lhes o caráter, a forma e as práticas. Revezando com estes prédios, se encontram, ainda, os arranha-céus, os letreiros luminosos, os anúncios, as arquiteturas extraordinárias. Tudo cantando o *belo-do-moderno*; espetaculosa e grandiosamente visto e anunciado, a cidade é o espaço por excelência do narcisismo do homem moderno. Por isso, o *modus vivendi* tem a ver com o *modus habitandi*. Curiosamente, as cidades modernas foram sendo construídas para apartamentos, lojas, casas, fábricas, mas não para pessoas. As coleções de lojas,

¹²“A maioria de nós, no Primeiro Mundo, considera como ponto pacífico que as cidades com aquecimento central e ar-condicionado vão nos abrigar dos desconfortos sazonais do clima – mesmo quando incidentes climáticos extremos se tornam mais comuns” (Davis, *Cidades mortas*, 2007, p. 464).

¹³ “Paris, assim como São Paulo, está à beira do colapso, afirma Portzamparc, 65, o principal arquiteto em atividade na França e ganhador do Prêmio Pritzker, no ano de 1994” (Gioia, Cidades em colapso, in *Folha de São Paulo*, Sábado, 12 de setembro de 2009, E 1).

¹⁴ “No entanto, as cidades ricas têm maior capacidade de exportar suas contradições para mais adiante. Los Angeles, por exemplo, captura água e energia e exporta poluição, lixo sólido e recreação de fim de semana num vasto âmbito de dezenas de estados do oeste e na Baja Califórnia” (Davis, *Cidades mortas*, 2007, p. 413).

calçadas, fábricas, ruas, apartamentos não formam um lugar humano, apenas formam um amontoado destas coisas. Num sentido ideal, uma cidade é mais do que um mero projeto de acumulação de casas, lojas e fábricas, é um projeto para possibilitar e expandir as capacidades e habilidades humanas, em sua integralidade. Por isso, a questão da ocupação do espaço determina a ocupação do tempo, da existência, do trabalho, das relações sociais, etc. E é isto que deve ser analisado, do ponto de vista mais abrangente da Teoria Crítica.

2. A CIDADE, A FORMA FUNCIONAL E A ESTÉTICA DA LINEARIDADE

Em seu traçado, a cidade moderna gosta das linhas retas. Por isso, devora as curvas e os traçados irregulares, detona lugarejos e facilita a aparição, a clareza, a objetividade matemática, a iluminação, a linearidade artificial e planejada. Afinal, sobre ela agem os olhos vorazes da racionalidade moderna. No processo de transformação das cidades medievais, dos pequenos burgos, em grandes cidades, há uma intervenção da razão econômica, associada à intervenção da razão das ciências. Ao planificar-se, a primeira expulsa destes ambientes foi a própria natureza, em suas diversas expressões.¹⁵ Não por outro motivo, senão pelo fato de que a modernidade alimenta-se desta vontade de vítea transformação, de linear disposição e de apagamento do passado. Em *Imagens do pensamento*, é Walter Benjamin quem afirma que o novo é enaltecido pela fúria do caráter destrutivo, que é, em verdade, o caráter do que é moderno. “O caráter destrutivo só conhece um lema: criar espaço; só uma atividade: despejar. Sua necessidade de ar fresco e espaço livre é mais forte que todo ódio”.¹⁶ O reformismo que torna possível a emergência das grandes cidades modernas tem evidente sentido político e utilitário; político, para manter a ordem, desabitando-as da desordem da concentração de multidões, e utilitário, para equipá-las de mercadorias e não de pessoas.¹⁷

Do ponto de vista estético, nas cidades modernas se dá a vitória do funcionalismo, na supressão de todo e qualquer adorno artístico advindo dos séculos passados, que demonstra este modo de operar que planifica tudo, em nome da vitória do pragmatismo modernista ao estilo do *inutilia truncat*. O funcionalismo ocupa o espaço e desocupa a possibilidade de manutenção e convívio com o passado. O passado é decrepto, e como memória, deve ser esquecido. Se existem vários tipos e modelos de cidades,

¹⁵ “Vida que segue e, principalmente durante os furores desenvolvimentistas de JK e do milagre, canalizamos inúmeros outros rios urbanos, trocamos os últimos paralelepípedos por asfalto, derrubamos árvores para plantar concreto e cimentamos parques, terreiros e quintais. Enfim, impermeabilizamos o Brasil. As cidades ficaram reféns dos automóveis. A idéia de salvar um rio, pôr abaixo um viaduto ou trocar uma marginal por um jardim – quando alguém se atreve a tê-la – é tida como crime de lesa-trânsito. É normal: entre o carro e o cidadão, os governos sempre ficaram com o carro. Mas a natureza tem suas leis e, de tempos em tempos, convoca os deuses da chuva. Sem ter para onde ir, as águas se voltam contra nós” (Castro, O Brasil impermeável, in *Folha de São Paulo*, Sábado, 12 de setembro de 2009, Opinião, A 2).

¹⁶ Benjamin, *Imagens do pensamento*, in *Obras escolhidas*, v. II, 2000, p. 236.

¹⁷ Puls, citando Benjamin: “A reforma tinha um objetivo político claro: “A verdadeira finalidade das obras de Haussmann era tornar a cidade segura em caso de guerra civil. Ele queira tornar impossível que no futuro se levantassem barricadas em Paris... Haussmann quer impedi-las de duas maneiras: a largura das avenidas deveria tornar impossível erguer barricadas e nova avenidas deveriam estabelecer um caminho mais curto entre as casernas e os bairros operários contemporâneos batizam esse empreendimento de ‘embelezamento estratégico’” (Benjamin, P, VI)” (Puls, *Arquitetura e filosofia*, 2006, p. 501).

uma grande maioria destas cidades modernas passou por um notório processo de conversão. Seu corpo ganhou as linhas das exigências de modernidade. A cidade medieval vai sendo transformada em cidade moderna, da mesma forma como a cidade colonial é convertida em cidade moderna. Há algo em comum neste processo: a linearização das cidades.¹⁸ Tudo deve se converter à força imperativa do compasso. A razão moderna, a ciência e a técnica são aliadas deste processo.

Por isso, há cidades modernas milenares, como também cidades modernas, que são simplesmente modernas. A diferença está em que as primeiras foram modernizadas, para atender a demandas do mundo moderno e do *way of life*, enquanto as outras nasceram na modernidade. Paris, Roma, Madri, Praga são exemplos de cidades milenares que sofreram os influxos da modernidade, ou até mesmo a capitanearam, em certos momentos históricos. Nova York e São Paulo são exemplos de cidades modernas por excelência, nascidas do próprio processo de realização do mundo moderno, com todas as suas específicas contradições. Aquelas, se adaptam às exigências da vida moderna, preservando a história de seu próprio passado e a memória intacta de suas fases. Estas outras, fazem-se através de seus processos de auto-apagamento, e, por isso, sabotam a possibilidade da permanência; são, por isso, mais do que frutos da modernidade, são a realização da máxima do modernismo, este que se alimenta da necessidade de permanente apagamento do passado. Afinal, o espírito moderno se realiza quando e onde tudo tem de ser renovado.

Nas cidades modernas, o predomínio de prédios elevados, e suntuosamente modernos, é mais do que revelação da evolução da técnica, mas uma estratégia arquitetônica de afirmar que a nova forma de poder se concentra em bancos, prédios de escritórios e formas de aparição do capital.¹⁹ Dentro destes prédios vítreos, a realidade dura de que cada trabalhador é obrigado a converter-se diante do altar devocional - onde lamúrias aparecem e queixosos se revezam -, que são os balcões de RH's das grandes empresas modernas. Ali, derramam-se as imensas vastidões de choros infundáveis sobre dedicações, privações e procissões existenciais... para onde também acorrem as súplicas por perdão e comiseração. O salário é buscado como garantia de inserção social neste mundo. Todas estas cenas diárias se passam na transparência vítrea destes grandes impérios de espelhos, que são os arranha-céus das cidades, onde se privatiza a dimensão da exploração do labor. Os arranha-céus envidraçados são a expressão de uma conformação artístico-arquitetônica que coloca em cacos o sujeito moderno, ao mesmo tempo em que o enaltece.²⁰ As serem construídos, desabitam antigas formas de vida, deslocando-as para longe. Toda ação está construída

¹⁸ “Constituída a preocupação evidente, além de questão da desobstrução da rua, reforçada com a proibição de rótulas, a configuração da rua como cenário onde poderia se desenrolar uma nova vida pública. Cenário geometricamente construído, regular e simétrico, que se opõe à irregularidade das alturas saliências, reentrâncias e zonas de indefinição entre o dentro e o fora da cidade colonial” (Rolnik, *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, 3. ed., 2007, p. 35).

¹⁹ “Os inicialmente bem-vindos edifícios altos acabaram por se tornar a marca da modernidade da cidade. São Paulo dos arranha-céus é a imagem de prosperidade e pujança da cidade e, simultaneamente, seu inferno” (Rolnik, *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, 3. ed., 2007, p. 190).

²⁰ “O edifício transparente abriga o que restou do sujeito – a ruína do indivíduo” (Puls, *Arquitetura e filosofia*, 2006, p. 506).

sobre algo, e produz nesta dimensão seus efeitos.²¹ Não por outro motivo, para compreender a vida das cidades modernas – e o que é feito das massas na era da obra de arte e de sua reprodutibilidade técnica – é necessário, como afirma Walter Benjamin, compreender a arquitetura como ciência da arte de viver.²²

Apesar das cidades modernas ocuparem grandes dimensões territoriais, e darem a impressão, ligeira e falsa, de que estes espaços são espaços constituídos para as diversas expressões da liberdade, as cidades modernas revelam-se como lugares em que diversas práticas de controle se exercem. Não por outro motivo, ao estar em sua própria cidade, em seu próprio ambiente urbano, sente-se e pressente-se que a cidade constrange e amedronta. Ela não tem lugar onde se possa esconder, pois ela é vigilância, todo o tempo, o tempo todo. Nada a ela escapa, apesar de tudo amortecer. Nela, nada choca, não tem nada de proibido. Na escrita de Walter Benjamin, agora em *Rua de mão única*, esta mesma percepção: “Grandes cidades, cuja potência incomparavelmente tranquilizadora e corroborante encerra o criado em uma paz de castelo fortificado e é capaz de tirar dele, juntamente com a visão do horizonte também a consciência das forças elementares sempre vigilantes, mostram-se por toda parte vazadas pelo campo que penetra”.²³

Os grandes espaços urbanos tornam-se, curiosamente, hostis. Como contra-prestação do fato de que as cidades se tornam lugares desabitados, desumanos, impróprios para “parar”, para “ficar”, para “estar” – tem-se a sensação de que a rua é um lugar incômodo, não tem nada de acolhedora, e é inóspita, lugar de passagem – as residências e dormitórios se convertem nestes “templos da intimidade”, lugares do recôndito isolamento da vida privada, lugares de confinamento e proteção do indivíduo moderno. À contra-parte do homem-desalojado das ruas, o homem-estorço habita os cômodos espaços da vida privada.²⁴ As massas habitam espaços que se tornam

²¹ “Os edifícios comportam uma dupla forma de recepção: pelo uso e pela percepção. Em outras palavras: por meios táteis e óticos. Não podemos compreender a especificidade dessa recepção se a imaginarmos segundo o modelo do recolhimento, atitude habitual do viajante diante de edifícios célebres. Pois não existe nada na recepção tátil que corresponda ao que a contemplação representa na recepção ótica. A recepção tátil se efetua menos pela atenção que pelo hábito. No que diz respeito à arquitetura, o hábito determina em grande medida a própria recepção ótica. Também ela, de início, se realiza mais sob a forma de uma observação causal que de uma atenção concentrada. Essa recepção, concebida segundo o modelo da arquitetura, tem em certas circunstâncias um valor canônico. Pois as tarefas impostas ao aparelho perceptivo do homem, em momentos históricos decisivos, são insolúveis na perspectiva puramente ótica: pela contemplação. Elas se tornam realizáveis gradualmente, pela recepção tátil, através do hábito” (Benjamin, A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica, in *Magia, técnica, arte e política*, 7. ed., 1996, p. 193).

²² “Os edifícios acompanham a humanidade desde sua pré-história. Muitas obras de arte nasceram e passaram. A tragédia se origina com os gregos, extingue-se com eles, e renasce séculos depois. A epopéia, cuja origem se situa na juventude dos povos, desaparece na Europa com o fim da Renascença. O quadro é uma criação da Idade Média, e nada garante sua duração eterna. Mas a necessidade humana de morar é permanente. A arquitetura jamais deixou de existir. Sua história é mais longa que a de qualquer outra arte, e é importante ter presente a sua influência em qualquer tentativa de compreender a relação histórica entre as massas e a obra de arte” (Benjamin, A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica, in *Magia, técnica, arte e política*, 7. ed., 1996, p. 193).

²³ Benjamin, *Rua de mão única*, in *Obras escolhidas*, v. II, 2000, p. 25.

²⁴ Puls citando Benjamin: “A casa se converte numa fortaleza da interioridade, na qual tudo espelha o indivíduo. Os aposentos burgueses expõem tantos objetos com os traços de seu proprietário que às vezes

museus de coisas novas, fetichizadas em seus lugares e funções, garantindo ao seu consumidor a confirmação narcísica de que a civilização chegou. No capítulo *O Flanêur*, de *Paris do Segundo Império*, Benjamin afirma: “Para o estilo Makart do final do Segundo Império, a moradia se torna uma espécie de cápsula”.²⁵

A vida contida nas cidades é, por isso, artificial, e não natural, anti-coletiva por definição, pois observa a forma rígida, recortada, dividida e divisora, de se habitar e constituir o uso do espaço público. A cidade mantém vivo o anúncio: cada um na sua. Abertura e *non sense* nos espaços urbanos, isolamento e privatismo nos espaços íntimos; eis aí algumas evidências que ‘falam’ deste modo de vida.²⁶ Ao trabalhar a questão, Benjamin exemplifica a partir de sua experiência berlinense, e afirma: “Ao voltar para a Alemanha, descobre-se antes de tudo uma coisa: Berlim é uma cidade despovoada. Homens e grupos que se movem em suas ruas têm a solidão ao redor. Pois a largura da calçada é principesca. Faz de um pobre diabo um fidalgo a passear no pódio de seu castelo. Principescamente isoladas, principescamente desertas são as ruas de Berlim”.²⁷ É possível dizer, num salto de cem anos, que morar em São Paulo do início do século XXI não é nada diferente da Berlim do início do século XX. Não, por acaso, no interior dos grandes volumes de massas humanas que habitam cidades, há o vazio e a solidão. O vazio vem do modelo de recorte espacial territorialista burguês.²⁸

3. A CIDADE, A VELOCIDADE E A DESUMANIZAÇÃO

O caráter histórico da velocidade nas grandes metrópoles expressa a que condição foi guindado o homem moderno. Em *Mínima moralia*, é Adorno que se prontifica a testemunhar criticamente sobre o perfil do homem moderno nas grandes cidades: “O que desde o aparecimento das grandes cidades se observou como pressa, nervosismo e instabilidade, estende-se agora de um modo epidêmico, como outrora a peste ou a cólera. Emergem também forças, com que os apressados viajantes do século XIX nem sequer podiam sonhar. Todos devem ter sempre algo que fazer”.²⁹ Nada mudou, neste sentido. Observar as pessoas e seus comportamentos em meios urbanos pode ser revelador: elas andam apressadas, geralmente de cabeça baixa, sinalizam com o corpo que não querem ser incomodadas. Têm feições rígidas e endurecidas, quando não desesperadas, e estão eletrizadas em suas ações, na ansiedade do próximo ato que não pode esperar. Isso revela o uso do tempo na grande metrópole. A grande metrópole moderna tem algo de frenético, e a simultaneidade de acontecimentos é a

parecem superpovoados. Seu morador é o homem-estojo. “O homem-estojo busca sua comodidade e a medula desta é o invólucro. O interior do estojo é marca que aquele imprimiu no mundo envolto em veludo” (W. Benjamin, DI, p. 160)” (Puls, *Arquitetura e filosofia*, 2006, p. 502).

²⁵ Benjamin, Paris do segundo império, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 43.

²⁶ “Enquanto o espaço privado é fechado, denso e opaco, o espaço público é aberto rarefeito e transparente” (Puls, *Arquitetura e filosofia*, 2006, p. 503).

²⁷ Benjamin, Imagens do pensamento, in *Obras escolhidas*, v. II, 2000, p. 156.

²⁸ A escuridão interior do isolamento privado burguês, prenhe de objetos como um museu e vazio de vida, soa morte, um convite literário, portanto, à tanatologia. “O interior burguês dos anos 60 até 90, entalhados, os cantos sem sol, onde se ergue a palmeira, o balcão que a balaustrada fortifica e os longos corredores com a cantante chama de gás, torna-se adequado como moradia unicamente ao cadáver. Neste sofá a tia só pode ser assassinada” (Benjamin, Rua de mão única, in *Obras escolhidas*, v. II, 2000, p. 15).

²⁹ Adorno, *Mínima moralia*, 2001, parágrafo 91, p. 141.

sua marca; por isso, sua temporalidade é a da passagem. Profusão e multiplicidade nela se misturam, e é desta promiscuidade que nasce a sua determinação.

A cidade de São Paulo é um exemplo disto. São Paulo frenética, São Paulo mimética da moderna forma de vida. Assim, a cidade tudo absorve. Nela, tudo é possível, que o sonho vire realidade, que a realidade vire sonho, que o sonho acabe em tragédia. Seu gigantismo é único, multifário e incontrolável. Eis uma cidade sem demarcações, sem limites e sem demarcações fronteiriças. Sua ausência de recortes e dimensões é o que provoca este processo de regionalismo, bairrismo e auto-encerramento das culturais locais, forma de proteção que permite que o isolamento, de classe, de bairro, de gênero, de hábito, de frequência, de costumes, de gosto... determine a forma de associativismo urbano.

Não há, por isso, nesta cidade, lugar para o encontro entre humanos, como expressão de um genuíno encontro do gênero humano, pois todos os encontros são mediados pela cidade, em suas diversas formas; a *cidade-bar* produz o encontro dos gostos entre pessoas, na busca de preenchimento de vazios; a *cidade-clube* produz a aproximação de hábitos entre pessoas, da mesma classe; a *cidade-trabalho* produz a aproximação de relações pessoais e profissionais por especializações, mediadas pelo interesse econômico; a *cidade-rua* dificilmente aproxima alguém, salvo raríssimas exceções. A cidade é, por isso, lugar das possibilidades infinitas, que se convertem em impossibilidades, exatamente por serem infinitas. Nada que é infinito existe de fato, por isso, nada que é infinito é infinitamente humano. Pelo contrário, somente o finito é da ordem do humano, e somente o finito abastece o que é humano. A lei da metrópole contemporânea é a lei da indiferença, e por isso, sua estrutura é atravessada pela incapacidade de evitar tornar a opacidade do outro algo que faça parte de seu cotidiano.

Por isso, o caso urbano cidadão, de um lugar cosmopolita como São Paulo, pode parecer, à primeira vista, o lugar das possibilidades abertas. Mas, uma cidade da proporção de São Paulo esconde suficientes becos, labirintos, ruas fechadas e intransitáveis, como é capaz de esconder os seus males e suas torpezas. Aliás, males e torpezas são ejetados da visibilidade, para serem tomados como *não-lugares*, como *não-pertencentes* à cidade, por isso, ao lado da cidade visível, existe uma outra cidade, oculta, opaca, invisível, que às vezes se abre para a curiosidade de fotógrafos meticulosos e pesquisadores de entranhas urbanas, como também, por vezes, se abre para o olhar da antropologia urbana e da sociologia crítica.

Aglomerados e indiferentes, os indivíduos que habitam a *urbis* moderna não precisam uns dos outros, senão como “encaixes funcionais” do sistema de produção. Por suas ‘artérias viárias’ escorrem as massas que ocupam o mundo moderno, com seus corpos apressados e suas faces amedrontadas e estranhadas. Têm atitudes mecânicas, guiadas pelas normas que conduzem suas ações: isto é permitido, isto é proibido. As massas, ainda que caoticamente, ocupam os vãos entre cimento, asfalto e aço; por isso, são intransparentes, uma vez que os grupamentos humanos anárquicos servem à disciplina das cidades. Por isso, pode-se concluir que as massas se alimentam da passagem, do fluxo, da continuidade e do movimento, e não da intersubjetividade intencionada. Walter Benjamin, em *A obra de arte na era de sua reprodutibilidade*

técnica, afirma: “A massa distraída, pelo contrário, faz a obra de arte mergulhar em si, envolve-a com o ritmo de suas vagas, absorve-a em seu fluxo”.³⁰

A cidade, dominada pela forma moderna de se travestir, despe o homem de sua humanidade. Por isso, todos ao saírem às ruas, estão nus, nus de si mesmos, nus de humanidade. Daí a indiferença ser comum. Cada movimento na cidade moderna é furioso e defensivo; é evitando a todos que nela se sobrevive. Ela é cínica e veste dois rostos de máscaras carrancudas, que sinalizam: “Proibido o diálogo!”; “Não tente dialogar se não for convidado!”; “Não se atreva a passar da linha de 3 metros de distância!”. Em *Rua de mão única*, Benjamin, analisando a vida urbana, afirma: “A liberdade do diálogo está-se perdendo. Se antes, entre seres humanos em diálogo, a consideração pelo parceiro era natural, ela é agora substituída pela pergunta sobre o preço de seus sapatos ou de seu guarda-chuva”.³¹ Ao desconectar intersubjetividades, o ritmo da cidade desumaniza, por si só, enquanto tal, e, por isso, reifica.

O maquinismo da vida urbana é puxado por uma locomotiva que não são os interesses nas pessoas, e muito menos o interesse pela vida; ao impor um dinamismo que tudo atravessa, e que impõe uma rítmica de sinfonia fora de tom, a modernidade em curso, com sua vida urbana frenética enlouquece, faz delirar e torna tudo sempre sucata. Uma polifonia de ruídos dissintônicos ocupa a atmosfera poluída da vida urbana em comum.

A velocidade, e não a intersubjetividade, tornou-se a essência espiritual da modernidade. Se os antigos viam-na como o “lugar” do homem – a *pólis* para os gregos é esta arena do comum, ponto de ancoragem da felicidade humana – ela se converteu no lugar das coisas, mas não dos homens. Se é o lugar dos homens, ao menos, é o lugar dos homens reduzidos em sua humanidade e devolvidos à sua condição exasperada de selvagens. A cidade torna-se um ambiente inóspito, e, por isso, como se percebe nos destaques de recortes de jornais feitos por Walter Benjamin, em *O flâneur*, o lugar de práticas de selvageria: “Sobre *O homem da multidão*, essa passagem de um artigo de *La semaine*, de 4 de outubro de 1846, atribuído a Balzac ou mesmo a Hippolyte Castille (cit. Messac, *Le detective novel et l’influence de la pensée scientifique*, Paris, 1929, p. 424): ‘O olho segue os passos desse homem que caminha na sociedade atravessando as leis, as ciladas, as traições de seus cúmplices, como um selvagem do novo mundo entre os répteis, os animais ferozes e as tribos inimigas’ ”.³²

Por isso, a cidade não é lugar de permanência, mas de passagem. A urbanidade moderna está centrada na facilitação da circulação veloz. A velocidade como marca rítmica do frenético, como compulsão inconclusa da existência moderna, é o estampido de fluidez que produz dessocialização. Ao cultivar a velocidade, a cidade moderna

³⁰ Benjamin, A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica, in *Magia, técnica, arte e política*, 7. ed., 1996, p. 193.

³¹ Benjamin, *Rua de mão única*, in *Obras escolhidas*, v. II, 2000, p. 23.

³² Benjamin, *O flâneur*, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 216. Neste outro trecho, da mesma forma: “De *Les fusées* (Os foguetes), de Baudelaire: ‘O homem... está sempre... em estado selvagem! O que são os perigos da floresta e da pradaria comparados aos choques e conflitos diários do mundo civilizado? Enlace sua vítima no bulevar ou trespasse sua presa em florestas desconhecidas, não é ele... o mais perfeito predador?’ ” (Benjamin, *O flâneur*, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 220).

suprime a experiência do tempo, da troca, da reflexão e do convívio, e, por isso, danifica o processo de socialização. Se os minutos são esta aguardante ordinária, tudo o que a cidade nos rouba é o prazer de nos tornar-mos viciados compulsivos, bêbados contumazes e cultores embriagados do tempo. Sobre a sua experiência na Rússia, Benjamin afirma: “ ‘Tempo é dinheiro’ – em cartazes reclama-se para essa frase admirável a autoria de Lênin, a tal ponto é estranha aos russos essa noção. Perdem tempo com tudo (Poder-se-ia dizer que os minutos são uma aguardante ordinária da qual nunca se saciam, estão embriagados pelo tempo)”³³. Onde nada pára, tudo flui continuamente, nada fica e nada significa. A banalização do humano começa com o aumento da velocidade. A mesma velocidade que alimenta as pás do moinho do progresso, é a mesma que destemporaliza a existência. A experiência da velocidade tudo atravessa e constitui, em seu desfazimento da percepção da temporalidade.³⁴ Suprime e corta, violenta e degrada, pela impossibilidade de estar no mesmo ritmo com que flui o progresso.³⁵

Por isso, o grande lugar de afluxo são as grandes avenidas, lugar de espetáculo e desfile, de aparição do senhor das grandes cidades, este que molda Los Angeles na afirmação de sua história recente.³⁶ Princescas são as avenidas onde reina o senhor das cidades do século XXI: o automóvel particular singular. Há lugar para ele em todas as partes, mas o não há lugar para as pessoas em parte alguma, como nota Maria Rita Kehl.³⁷ Das carapaças de carros de que se vestem as pessoas para se manterem trancafiadas em seus mundos particulares e inacessíveis; das residências muradas e tornadas fortalezas da privacidade; das ruas fechadas que se tornam o cercado de especificidade de um bairro; das regiões inabitáveis, que pela violência e pela miséria, se tornam pólos esquecidos do convívio da cidade; das grandes avenidas que facilitam o trânsito e expulsam a pessoalidade do humano. Por isso, os espaços urbanos das grandes cidades modernas estão danificados e desabitados, putrefatos de vida, mas preenchidos pelos gases tóxicos de cujos escapamentos nos alimentamos todos os dias.

4. O CONTRA-TEMPO DO FLÂNEUR E A VELOCIDADE... A ARTE DA GARIMPAGEM DA CIDADE...

A advertência de Walter Benjamin, em *Infância em Berlim por volta de 1900*, parece de todo curiosa: “Saber orientar-se numa cidade não significa muito. No entanto,

³³ Benjamin, *Imagens do pensamento*, in *Obras escolhidas*, v. II, 2000, p. 168.

³⁴ “O acidente da estrada me fez refletir a respeito da relação entre as depressões e a experiência do tempo, que na contemporaneidade praticamente se resume à experiência da velocidade” (Kehl, *O tempo e o cão: a atualidade das depressões*, 2008, p. 17).

³⁵ “As atividades que favorecem a transmissão das experiências através das narrativas são executadas em um tempo distendido, diferente do tempo da produção mecanizada que caracteriza o nascimento do capitalismo” (Kehl, *O tempo e o cão: a atualidade das depressões*, 2008, p. 163).

³⁶ “Los Angeles foi a primeira metrópole mundial a ser decisivamente moldada pelo automóvel na era de seu maior crescimento. Um dos resultados foi a descentralização do comércio e da cultura e a atrofia constante do centro da cidade” (Davis, *Cidades mortas*, 2007, p. 119).

³⁷ “Da mesma foram as grandes avenidas de São Paulo, Tóquio ou Los Angeles não são mais lugares onde as pessoas precisam desviar para não esbarrar nas outras, como nos bulevares parisienses do XIX, mas vias onde só os carros circulam em alta velocidade. As grandes cidades já não são construídas para a circulação e a exposição dos passantes ao contato com outros pedestres” (Kehl, *O tempo e o cão: a atualidade das depressões*, 2008, p. 176).

perder-se numa cidade, como alguém se perde numa floresta, requer instrução”.³⁸ Perder-se requer instrução, orientar-se não significa muito... Ora, a orientação das cidades modernas disciplina os movimentos e determina os comportamentos, e é contra isso que resiste Benjamin, com a arte de descobrir por acidente a todo o tempo os lugares da cidade, e, por isso, redescobrir o *amor fati* contido na vivência experimentada do ambiente urbano. Benjamin resiste à linearidade da cidade moderna, às expulsões e injustiças que ela provoca. Em verdade, a cidade é utilitária e empurra o operário para a fábrica, o consumidor para o consumo, o carro para a rua, o pedestre para a calçada, o burguês para o seu apartamento; ela é pura disciplina em seus arranjos. Por isso, a atração de Benjamin pelo passo-a-passo do *flâneur*, pela arte de flânar, e pela arte de perder-se na cidade, que é uma forma de ‘resistência’ na vida moderna. Em *Parque Central*, essa questão aparece explicada: “Com sua ostensiva serenidade, o *flâneur* protesta contra o processo de produção”.³⁹ Por sua vez, em *O flâneur*, ainda mais explícita a afirmação de que: “A ociosidade do flâneur é uma demonstração contra a divisão do trabalho”.⁴⁰ Eis a lupa do intelectual-poeta, que Benjamin usa como ninguém, para observar a vida da moderna cidade, para nela sentir-se um habitante, da mesma forma que um estranho.

Ao vagarear pelas ruas, o *flâneur* não procura algo, se procura... ao perder-se do mundo, se acha, pois contesta a vida do progresso reinante.⁴¹ A cidade da *flânerie* é Paris, e nela emerge, pois somente ela espelha aquilo que lhe configura e lhe desfigura.⁴² Nela as forças do progresso estão agindo com toda força; Paris é o centro da moda, da especulação, do crescimento e das tendências. Claro, da ciência, da economia, da educação culta e da técnica. Por isso, o progresso a contorna, como a deforma. Por isso, o progresso se faz tão veloz em seus territórios, a ponto de tornar-se frenético. No entanto, se o progresso tivesse aprendido com as tartarugas, talvez tivesse aprendido algo sobre a vida. No capítulo *O Flâneur*, de *Paris do Segundo Império*, Benjamin afirma: “Ocioso, caminha como uma personalidade, protestando assim contra a divisão do trabalho que transforma as pessoas em especialistas. Protesta igualmente contra a sua industriiosidade. Por algum tempo, em torno de 1840, foi de bom-tom levar tartaruga a passear pelas galerias. De bom grado, o *flâneur* deixava que elas lhe prescrevessem o ritmo de caminhar. Se o tivessem seguido, o progresso deveria ter aprendido esse passo”.⁴³

³⁸ Benjamin, Infância em Berlim por volta de 1900, in *Obras escolhidas*, v. II, 2000, p. 73.

³⁹ Benjamin, Parque central, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 171.

⁴⁰ Benjamin, O flâneur, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 199.

⁴¹ “Para que falar de progresso a um mundo que afunda na rigidez cadavérica? A experiência de um mundo assumindo a rigidez cadavérica” (Benjamin, Parque central, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 172).

⁴² “O flâneur como tipo o criou Paris. É estranho que não tenha sido Roma. Qual a razão? Acaso, na própria Roma, não encontra o sonho das vias trilháveis? E não está a cidade mais do que repleta de templos, praças cercadas, santuários nacionais, para poder penetrar indivisa, com cada paralelepípedo, com cada tabuleta, com cada degrau, com cada pórtico, no sonho do transeunte? Muito também se pode atribuir ao caráter nacional dos italianos. Pois não foram os forasteiros, mas eles, os próprios parisienses que fizeram a Paris a Terra Prometida do flâneur, a paisagem construída puramente de vida, como a chamou certa vez Holmannstahl. Paisagem – eis no que se transforma a cidade para o flâneur. Melhor ainda, para ele, a cidade se cinde em seus pólos dialéticos. Abre-se para ele como paisagem, e, como quarto, cinge-o” (Benjamin, O flâneur, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 186).

⁴³ Benjamin, Paris do segundo império, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 50-51.

Meticulosamente, o *flâneur* opera como um agente infiltrado no tecido da cidade, e nela causa a sua desordem. Todos se perguntam: o que faz? por que anda devagar? por que não se encontra ocupado? quem é? por que observa tudo? Em seu silêncio auto-entretido, o *flâneur* desarranja a vida moderna. Por isso, sua atitude é uma ameaça. É possível vê-lo em ação, como um agente corruptor da vida da cidade, seguindo os passos de Benjamin: “Uma embriaguez aquele que longamente vagou sem rumo pelas ruas. A cada passo, o andar ganha uma potência crescente; sempre menor se torna a sedução das lojas, dos bistrôs, das mulheres sorridentes e sempre mais irresistível o magnetismo da próxima esquina, de uma massa de folhas distantes, de um nome de rua. Então vem a fome. Mas, ele não quer saber das mil e uma maneiras de aplacá-la. Como um animal ascético, vagueia através de bairros desconhecidos até que, no mais profundo esgotamento, afunda em seu quarto, que o recebe estranho e frio”.⁴⁴

Mas, percebe-se, a resistência do *flâneur*, como ‘resistência isolada’, é o que faz de seus esforços, um conjunto de ações incompreendidas. Seu passo de tartaruga é a exceção diante dos rolamentos de automóveis e ruídos de caminhões. Mais ainda, um conjunto de ações sensíveis, mas invisíveis; um conjunto de ações desabitado de sentido, e, por isso, constitutivo do que *não-pertence* ao *modus* da cidade moderna. É, sem dúvida, e paradoxalmente, aquilo que emerge da vida moderna, mas em contradição direta com ela; a *flânerie* nada faz, nada constitui de novo, mas sobrevive como oportunidade de fruição, e protótipo de ação que faz a diferença, no sentido ético-político, ainda que opaca, em centros urbanos.

5. A REALIDADE BRASILEIRA E O *BOOM DO MODUS VIVENDI* URBANO

A cidade moderna, como meta-modelo, transfere-se para todas as partes do mundo. Na constituição do processo de transferência estética, mas também tecnológica, é da *mimesis* que nascerão as cidades de modernidade precária do capitalismo periférico. É isto que se vê como traço constitutivo, na forma de importação dos interesses, conceitos, modelos e condições que se impõem sobre as cidades, mundo afora. Na América Latina, não haveria de ser diferente para países que foram colonizados e atravessaram as suas histórias à luz e semelhança dos grandes centros do capitalismo, seja europeu, seja norte-americano. No relatório *Cidades e Igualdade Social (Cities and Social Equality)*, desenvolvido pelo Ilanud em parceria com a London School of Economics, no âmbito do projeto *Urban Age*, identifica-se que as cidades da América do Sul são muito importantes para a cartografia global, mas que são áreas de extrema polarização sócio-urbana.

Elas, as cidades, falam por si mesmas da estrutura social e econômica do próprio país. Permitem, nesse sentido, uma ‘hermenêutica a céu aberto’ da realidade que as determina e as compõe. Quando se “observa” uma cidade, uma metrópole, como São Paulo, tem-se, como registra a socióloga argentina Beatriz Sarlo, a impressão de estar diante de uma megalópole do futuro.⁴⁵ Apesar disso, nela vêem-se: assimetrias,

⁴⁴ Benjamin, O flâneur, in *Obras escolhidas*, v. 03, 3. ed., 2000, p. 186.

⁴⁵ “O impacto que produz São Paulo para um portenho é realmente de uma megalópole do futuro, tanto no

irregularidades, imperfeições urbanísticas, inacabamento, desleixo e desorganização. Mas, ao apurar os “olhos”, vê-se mais: a forma como habitações irregulares se mesclam a habitações regulares, a forma como o impossível subsiste ameaçando a vida de transeuntes, a forma como a feiúra e a *sub-habitação* ocupam espaço de relevo, a forma como a tibieza da legislação urbanística permitiu que bairros inteiros fossem descaracterizados pela força do mercado imobiliário e pela penetração corruptora do poder do capital na forma como se determinam as ocupações dos espaços urbanos. A cidade é feia, e é bela, é distorcida, opulenta e pulsante, ao mesmo tempo que fétida e inabitável.⁴⁶ Há algo de pútrido, que convive com algo de belo e renovado. Torce-se, nestas cidades, para que elas sejam renovadas. Nova York é o exemplo de permanente renovação que a modernidade solicita das cidades: substituir o anterior por algo mais moderno.

Sua grande dimensão populacional não é proporcional à sua escala territorial, daí ter assumido uma feição de conurbação amorfa e indeterminada. Ademais, em sua territorialidade, há perímetros e perímetros. As áreas precárias são, naturalmente, o destino-lugar da população pobre, uma vez que as leis urbanísticas acabam por consolidar a perversão social que coloca em ação o mercado informal (grilagem, ilegalidade, títulos falsos, induzimentos de ocupação de terrenos precários e encostas, mercado de baixa renda, periferização). Este modelo constituiu um modo de definição da “forma de operar da lei”, e que continua agindo entre nós, segregando pessoas e construindo espaços de classes que identificam bairros e categorias de seres humanos. A consciência de classe coloniza o espaço urbano num sentido negativo, e isto desde a origem dos processos de constituição urbanística da cidade.⁴⁷ A elitização das decisões políticas, anti-democráticas, e a expulsão das camadas baixas para regiões periféricas tornou possível o fenômeno de *des-habitação* de desagregação do centro de São Paulo.⁴⁸ Com este processo, fica evidente como as classes baixas recairão no problema do inaccessível ao direito à territorialidade digna, que marca e determina a forma de operar das instituições no atual contexto.

Em países de capitalismo periférico, fica nítida a coloração das formas e estruturas nas grandes cidades. Tudo lembra caos, desordem, falta de planejamento, e privilégios das elites. Eis a face, superficial e profunda, da maior metrópole da América

seu caráter anômalo como em sua enorme vitalidade, na beleza do moderno e do hipermoderno que se tem” (Marcolini, Fervor de Buenos Aires, in *Folha de São Paulo*, Ilustrada, Domingo, 07 de junho de 2009, 5).

⁴⁶ “Por isso, a acumulação de riqueza é acompanhada pela acumulação de pobreza. A construção de sedes de empresas e palácios residenciais encontra sua contrapartida na multiplicação de cortiços e favelas: a beleza e a feiúra são as faces antagônicas, porém complementares, da mesma sociedade” (Puls, *Arquitetura e filosofia*, 2006, p. 423).

⁴⁷ Nestes dois trechos, fica nítida a questão: “Ao mesmo tempo em que a lei alinhavou os territórios da riqueza, delimitou também aqueles onde deveria se instalar a pobreza” (p. 47). “Os investimentos diretos realizados pela Prefeitura também privilegiavam os novos bairros residenciais da elite” (Rolnik, *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, 3. ed., 2007, p. 113).

⁴⁸ “Assim, bairros inteiros existiam sem, no entanto, ser reconhecidos como parte da cidade oficial, e a alta densidade do território popular causava repugnância e preocupação às elites que se defendiam construindo bairros exclusivos e propondo favores fiscais e liberalidades construtivas para os empreendedores que desejassem construir casas populares em zonas precisamente delimitadas para tal, fora do perímetro central” (Rolnik, *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, 3. ed., 2007, p. 145).

do Sul, e de uma das maiores metrópoles do mundo, signo do que o capitalismo é capaz de produzir. Curiosamente, é a ausência de traçado o que marca a construção das cidades no processo de colonização portuguesa do Brasil, como constata Raquel Rolnik.⁴⁹ Esta particularidade diferenciava a forma de colonização espanhola, que marcou a formação de inúmeras cidades latino-americanas, entre elas a cidade de Buenos Aires, a antiga Paris latino-americana. No entanto, processos sociais, políticos e econômicos mais recentes demonstram que mesmo uma cidade como esta, padece dos mesmos efeitos dissíncronicos da vida contemporânea, a ponto de assustar o observador contemporâneo, pela escatologia que está imbutida no interior das análises de perspectiva da sociologia do espaço urbano.⁵⁰

No caso do Brasil, o inchaço de suas metrópoles e, em particular, da megalópole paulistana, se deve ao traçado das grandes injustiças e do retardamento da reforma agrária no campo. Essa história, sem dúvida alguma, remonta ao marco legal da Lei de Terras.⁵¹ No entanto, é mais recente o fato do Brasil partir de uma situação no século XX, com 60% da população no campo, em 1940, para uma concentração de 70% da população na realidade urbana, em 1980. O desenvolvimento está dado por um processo de hiper-concentração urbana, uma vez que o *modus vivendi* urbano-burguês foi tornado o padrão-universal de vida. Por isso, as cidades terão a feição do lugar do impossível, da acolhida universal, fato este que é por si mesmo impossível, quando pensada a condição de amplo provimento de direitos e serviços necessários para o desenvolvimento humano. A concentração nunca é uma boa saída, mas tornou-se a forma distorcida de realizar a modernidade precária do mundo em desenvolvimento no Brasil. E isto porque se trata de um país de matriz agro-exportadora e que assiste, ao longo do século XX, ao fenômeno da migração para os meios urbanos, em função:

1. da modificação dos hábitos de consumo e exploração do solo;
2. dos influxos de modernização e de modificação do sistema econômico no capitalismo tardio;
3. da expulsão sistemática da população do campo, especialmente o pequeno produtor;
4. da expansão latifundiária destinada ao abastecimento dos interesses do *agro-business*;
5. da busca de oportunidades de trabalho, educação e benefícios que não existem fora das áreas de concentração urbano-habitacional.⁵²

⁴⁹ “A história da legislação urbana em São Paulo reafirma a clássica proposição de Sergio Buarque de Holanda em seu texto ‘O sementeiro e o ladrilhador’ de que a colonização portuguesa, ao contrário da espanhola, não possuía um conjunto sistemático de regras escritas para o desenho da cidade” (Rolnik, *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, 3. ed., 2007, p. 16).

⁵⁰ Eis a opinião de Beatriz Sarlo, socióloga argentina: “Buenos Aires não projeta essa imagem. Nada disso. Ela está rodeada do que, possivelmente, será o futuro de todas as cidades dos países não europeus – cinturões de pobreza, favelas, marcas do desemprego, da podridão, do desastre ecológico” (Marcolini, Fervor de Buenos Aires, in *Folha de São Paulo*, Ilustrada, Domingo, 07 de junho de 2009, 5).

⁵¹ “A promulgação da Lei de Terras marca um corte fundamental na forma de apropriação da terra no Brasil, com grandes conseqüências para o desenvolvimento das cidades. A partir de sua promulgação, a única forma legal de posse da terra passou a ser a compra devidamente registrada. Foram duas as implicações imediatas dessa mudança: a absolutização da propriedade, ou seja, o reconhecimento do direito de acesso se desvincula da condição de efetiva ocupação, e sua monetarização, o que significa que a terra passou a adquirir plenamente o estatuto de mercadoria” (Rolnik, *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, 3. ed., 2007, p. 23).

⁵² Da mesma forma como em São Paulo, também em Buenos Aires: “Assim como os bairros onde os pobres viviam em condições precárias, as favelas nasceram nos anos 1940, quando se produziram grandes migrações

6. AS CIDADES MODERNAS, O PARADIGMA CIVILIZATÓRIO E A PARTILHA DO ESPAÇO PÚBLICO

Por isso, como desafio, torna-se imperativo rever o modelo de produção de vida que concentra massas humanas nos centros e nas cidades modernas. Faz parte da busca por alternativas e por novos paradigmas de desenvolvimento dois tipos de movimentos: a melhoria da qualidade de vida em centros urbanos; a valorização do modo de vida centrado no campo. Isso tem tudo a ver com a necessidade de administrar, como duas frentes de perspectivas, o conjunto das calamidades e dificuldades que marcarão, cada vez de modo mais presente, a vida urbana no século XXI, como graves conseqüências para o abastecimento, o transporte, a saúde e a sustentabilidade ambiental.

Nas cidades e urbanizações que aquietam a pobreza e consomem o meio-ambiente, a solução sempre aparece usando o meio-ambiente como escudo frente ao social, ao estilo do que se processou no Rio de Janeiro, com o caso da construção do chamado “muro ambiental”. E, em verdade, a questão ambiental tem sido usada como expediente retórico pelo governo, para aquietar o alarde social, empurrando o debate público para dentro da vala dos consensos intocáveis; mas, em verdade, se trata de uma justificativa que encobre a forma como se lidam com questões sociais no Brasil. Mas, este parece ser um fenômeno mundial, Testemunhando a partir da experiência urbana de Los Angeles, em *Cidade de quartzo*, Mike Davis apresenta o argumento de que o problema da segurança e a correlação com a degradação dos espaços públicos foram simultâneos, resultando num processo de agigantamento da privatização da segurança e na blindagem social entre classes sociais e espaços de convívio.⁵³

O troca-troca da equivalência urbana está centrado na especulação que faz das coisas e das relações apenas matéria deste processo de hipervalorização imobiliária e de especulação sobre territórios citadinos. Eis aí a clássica fórmula da periferação dos problemas, pois as habitações precárias são deslocadas do olhar da população e re-locadas na distância da indiferença. Eis o caminho plantado da violência urbana, no registro de Paulo Endo.⁵⁴ Enquanto isso, são milhares que habitam o impossível. “A gente está dormindo e é rato andando por cima da gente, conta Ângela Quitéria, 43, com o olhar voltado para o chão do barraco Hatsuta, favela com esgoto a céu aberto no centro de Guarulhos (região metropolitana de São Paulo)”.⁵⁵ Eis um depoimento que ilustra com nitidez esta reflexão.

internas pela necessidade de mão de obra das indústrias que se concentravam nos arredores da cidade” (Marcolini, Fervor de Buenos Aires, in *Folha de São Paulo*, Ilustrada, Domingo, 07 de junho de 2009, 5).

⁵³ Nos comentários de Wisnik, Crítica – Cidade de quartzo, in *Folha de São Paulo*, Ilustrada, Sábado, 03 de outubro de 2009, E 5. “As ações extorsivas na partilha da cidade, ao fazerem recair suas linhas de corte sobre o cidadão, atingem de uma só vez o corpo, tornado objeto de degradação pública e subjetiva; os lugares privatizados como espaços para privilegiados, e a cidadania, que supõe um corpo autônomo por sua pertinência a um lugar” (Endo, *Violência no coração da cidade: um estudo psicanalítico sobre as violências na cidade de São Paulo*, 2005, p. 72).

⁵⁴ “A desfavelização, as ações integradas e as operações urbanas têm sido instrumentos eficazes que, unindo poderes públicos e investidores imobiliários, vêm contribuindo, decisivamente, no processo de periferação da cidade e de concentração da rede urbana longe destas periferias” (Endo, *Violência no coração da cidade: um estudo psicanalítico sobre as violências na cidade de São Paulo*, 2005, p. 68).

⁵⁵ Paiva, 700 mil vivem em área ilegal, em Guarulhos, diz governo, in *Folha de São Paulo*, Domingo, 17 de maio de 2009, C 3. “Segundo o governo do Estado, Guarulhos é a cidade paulista com mais população

A segregação social passa a fazer parte do processo de confirmação dos desajustes sociais.⁵⁶ A geografia da miséria e das distorções permite identificar a perversidade dos processos de regionalização dos bolsões de riqueza e pobreza, de segurança e insegurança. A grande extensão das megalópoles, paradoxalmente, tem como resposta a fragmentação do convívio, o confinamento por bairro, perfil de consumo, clubes de acesso reservado, e por classe social. A grande cidade, não raras vezes, se torna um quarteirão.

As cidades de todo o mundo estão vivendo um processo semelhante, por isso, há proximidades entre os fenômenos urbanos do mundo da globalização. O aumento das regiões faveladas em todo o mundo é exponencial, sendo África e Ásia as regiões de maior predomínio desse modo de vida urbano precarizado, conforme aponta o relatório das Nações Unidas-Habitat, divulgado em 05 de outubro de 2009, intitulado *Planejando cidades sustentáveis*. O grande deslocamento de pessoas todos os dias faz parte de um processo contínuo de busca da vida urbana iniciado há séculos atrás.⁵⁷ Do ponto de vista comparativo, vale a pena registrar que: “Na África subsaariana, 62,2% dos moradores vivem em favelas. Em Serra Leoa, os que vivem em moradas informais compõe 97% da população do país”; “enquanto o Chile tem só 9% de população em habitações informais, na Jamaica os favelados são mais de 60%. O Brasil fica no meio do caminho: tem 29% da população vivendo em favelas, segundo os dados da ONU”.⁵⁸

7. A CIDADE SUSTENTÁVEL E INCLUSIVA: CIDADANIA E DIREITOS HUMANOS NO ESPAÇO URBANO

Seria possível mentalizar uma outra forma de construção da identidade dos meios urbanos? Eis a face de uma discussão da mais relevante importância no início do século XXI.⁵⁹ Eis também a utopia da habitabilidade.⁶⁰ Cidades que girem em torno de pessoas, e não em torno de mercadorias, coisas e carros; cidades que sejam capazes de serem pensadas como foro de realização da dignidade humana.

em áreas irregulares – são 700 mil, de um total de 1,2 milhão de habitantes. A prefeitura local não confirma os números” (Paiva, 700 mil vivem em área ilegal, em Guarulhos, diz governo, in *Folha de São Paulo*, Domingo, 17 de maio de 2009, C 3).

⁵⁶ “Toda estratificação social pressupõe uma segregação espacial: numa escola, o quadro do professor se opõe às carteiras dos alunos; numa igreja, o altar situa-se num patamar acima do espaço dos fiéis; num palácio, o governante ocupa um gabinete fechado aos governados. O que a arte faz é torna visível aquilo que está invisível: a arquitetura espelha a estrutura social, separando dominantes e dominados, aliados e adversários” (Puls, *Arquitetura e filosofia*, 2006, p. 22).

⁵⁷ “Todo dia 200 mil pessoas deixam o campo e vão para as cidades. É como se um município do tamanho de São Carlos fosse criado diariamente no mundo” (Carvalho, Grellet, Duzentos mil deixam campo rumo à cidade a cada dia no mundo, in *Folha de São Paulo*, Mundo, Terça-feira, 06 de outubro de 2009).

⁵⁸ Carvalho, Grellet, Duzentos mil deixam campo rumo à cidade a cada dia no mundo, in *Folha de São Paulo*, Mundo, Terça-feira, 06 de outubro de 2009.

⁵⁹ Cada vez mais notável são as notícias a cerca do problema ambiental: “Desde 1975, o número de desastres naturais cresceu quatro vezes, segundo a ONU” (Carvalho, Grellet, Duzentos mil deixam campo rumo à cidade a cada dia no mundo, in *Folha de São Paulo*, Mundo, Terça-feira, 06 de outubro de 2009).

⁶⁰ “Uma cidade flexível, repleta de parques por diversos bairros, transporte fácil e qualidade de vida acessível a todos os habitantes. Essa metrópole ideal, imaginada pelo arquiteto Christian Portzamparc, é quase uma utopia, frente aos graves problemas enfrentados por locais tão diversos como São Paulo, Paris e Pequim” (Gioia, *Cidades em colapso*, in *Folha de São Paulo*, Sábado, 12 de setembro de 2009, E 1).

Por isso, são inúmeros os desafios da cidade moderna: garantia de diversidade, promoção da inclusão, realização da sustentabilidade e da cidadania participativa.⁶¹ A cidade que inclui é a cidade da diversidade, do pluralismo e das formas democráticas de gestão do comum, onde o respeito ao outro e ao ambiente se constróem como forças complementares de *éros*. A cidade que inclui não mata, nem de fome, e nem de frio, nem de trânsito, e nem de tiro, não discrimina e não separa, não oprime e nem degrada, não explora e não esquece. A cidade que inclui é acolhedora; por ser *oikós*, lugar de encontro consigo e com o outro.

A feição transmutada é a de uma cidade capaz de realizar uma forma outra de vida. A cidade assim pensada é a cidade em que se produz e se consome, como trocas válidas, mas não a cidade da mercadurização de tudo. Sua nova identidade deve ser capaz de promover a idéia de que: a cidade é o lugar da produção e da proteção ambiental, o lugar do trabalhador ativo sim, mas também do idoso, da criança e do adolescente, o lugar capaz de inclusão, e que é pensada para o lazer e para o trabalho, para a circulação e para o descanso. A cidade includente abriga, e permite condições;⁶² esta cidade é a dos portadores de deficiência, e, portanto, o lugar dos muitos. Lugar da agitação, mas lugar do silêncio.

Nesse sentido, é da observação das contradições atuais da vida nas cidades que nasce o potencial de se lutar por e de se proclamar o direito à cidade como uma forma complexa de expressão dos direitos humanos.⁶³ Na Carta Mundial pelo Direito à Cidade, Foro Social Mundial de Porto Alegre, 2005, lê-se no art. 2º.: O direito à cidade é definido como o usufruto eqüitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. É um direito coletivo dos habitantes das cidades, em especial de grupos vulneráveis e desfavorecidos, que lhes confere legitimidade de ação e de organização, baseado em seus usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito à livre auto-determinação e um nível de vida adequado (...). É como direito social que se realiza, pois implica o atendimento a muitos outros direitos de interesse coletivo. O direito à cidade, como direito social, envolve: um direito à moradia, um direito à segurança, um direito à

⁶¹“Enfim, um espaço onde deve ser buscada a máxima vantagem social e liberdade cidadã, refutando, deste modo, a segregação social, a degradação ambiental, e, finalmente, a infelicidade” (Molinari, Direito à cidade e proibição de retrocesso, in Anais, Congresso Internacional de Direito Ambiental, *Direito ambiental, mudanças climáticas e desastres: impactos nas cidades e no patrimônio cultural* (Benjamin, Antonio Herman; LECEY, Eladio; CAPPELLI, Silvia), 2009, p. 22).

⁶² “Com isso se chega ao outro lado do argumento. Pois assim como a flânerie pode transformar toda a Paris num interior, numa moradia cujos aposentos são os quarteirões, não divididos nitidamente por soleiras como os aposentos de verdade, por outro lado, também, a cidade pode abrir-se diante do transeunte como uma paisagem sem soleiras” (Benjamin, O flâneur, in Obras escolhidas, v. 03, 3. ed., 2000, p. 192).

⁶³“Identificar um direito à cidade conduz o observador para a reflexão sobre como estão formatadas as cidades de nossos dias, sobre como as condições de vida nelas têm sido degradadas seja pela privatização desordenada dos bens e dos serviços, seja pelo continuado aumento dos níveis de desigualdade, cada vez mais visível discriminação e da conseqüente exclusão provocada; portanto, importa também, considerar *l'état d'art* na concretização dos direitos humanos e dos direitos fundamentais” (Molinari, Direito à cidade e proibição de retrocesso, in Anais, Congresso Internacional de Direito Ambiental, *Direito ambiental, mudanças climáticas e desastres: impactos nas cidades e no patrimônio cultural* (Benjamin, Antonio Herman; LECEY, Eladio; CAPPELLI, Silvia), 2009, p. 21).

saúde, um direito à mobilidade urbana, um direito ao trabalho, um direito à educação, um direito ao lazer, um direito à cultura, um direito das futuras gerações.⁶⁴

O paradoxo das cidades modernas é que elas são, em princípio, abertas para todos, sem fronteiras e impedimentos de circulação. Mas, ao mesmo tempo, elas estão circundadas por leis veladas, que não sinalizam com clareza ao passante desavisado do seu não-pertencimento. Na sua atual conformação, por exemplo, a beleza pode ser vista como um elemento dispensável para os bairros de classes baixas, enquanto é um requisito essencial e identitário, para aos bairros de classes elevadas. Aos pobres, a feiúra e o lixo, as ricos, a beleza e a limpeza. A socialização da beleza arquitetônica deve ser uma preocupação que deve acompanhar bairros ricos e bairros pobres. Um belo para todos, é o atributo da arte que se responsabiliza por dignas condições de vida, e por qualidade de uso do espaço público, para todos. O belo não precisa ser um privilégio de classe, mas se trata de uma obrigação de contraprestação do poder público, pela habitabilidade e pela valorização dos lugares habitados, para todos.

A arquitetura, o ambientalismo, a arte, o urbanismo e a engenharia jogam um papel de grande significação neste processo de reconstrução e redimensionamento, que inverte a lógica da lei velada que governa a vida das cidades; o projeto sustentável tem a ver com esse caráter propositivo de uma nova legalidade para estes espaços.⁶⁵ A razão crítica deve ser, por isso, capaz de indicar caminhos e apontar contradições, onde hegemonicamente se vêem expressões de naturalismos sociais. Uma cidade moderna remodelada torna-se, por isso, capaz de significar um lugar de importante realização da pessoa, e, por isso, um lugar de felicidade e provimento material.

Tornar o ambiente urbano um ambiente menos inóspito parece ser um grande desafio, mas não uma impossibilidade, como a análise do arquiteto francês Portzamparc demonstra.⁶⁶ A segregação provocada pelos recortes nos traçados urbanos pelas grandes avenidas, numa outra proposta de urbanização, deveria ser evitada, pois os bairros se tornam, entre elas, ilhas isoladas, mobilizadoras do isolamento urbano e da divisão social. Na mesma medida, a proteção ambiental deveria ser uma previsão que alcança o problema da apropriação do ar, da água e do solo.⁶⁷ O lazer e a instrução, a participação e a cidadania, como formas de identificação da vida urbana.

Assim, não há vida urbana reformada e preparada para os desafios do século XXI, sem que se pensem em condicionantes necessárias e fundamentais, para humanizar o

⁶⁴ Cf. Molinaro, Direito à cidade e proibição de retrocesso, in Anais, Congresso Internacional de Direito Ambiental, *Direito ambiental, mudanças climáticas e desastres: impactos nas cidades e no patrimônio cultural* (Benjamin, Antonio Herman; LECEY, Eladio; CAPPELLI, Silvia), 2009, p. 31.

⁶⁵ “A sustentabilidade de uma cidade, afinal de contas, não é somente uma relação linear entre a população e a base de recursos disponíveis; também é determinada pela forma social de consumo, e isso, em última instância, é uma questão de projeto urbano” (Davis, *Cidades mortas*, 2007, p. 125).

⁶⁶ Para Portzamparc, as grandes avenidas criam, pouco a pouco, bairros-enclaves, que não se relacionam com o restante da cidade de forma sustentável. Em Paris, por exemplo, essa circulação expressa cria setores segregados. Isso cria espaços sem futuro, que vivem unicamente de um tipo de atividade. Uma cidade sustentável tem de ser flexível” (Gioia, Cidades em colapso, in *Folha de São Paulo*, Sábado, 12 de setembro de 2009, E 1).

⁶⁷ “De modo mais profundo, a grande cidade capitalista é extremamente perigosa porque domina a natureza mais do que coopera com ela” (Davis, *Cidades mortas*, 2007, p. 19).

ambiente das cidades, como: o uso de intervenções e experiências artísticas; remodelamento urbanístico e intervenções sócio-ambientais; medidas de preservação ambiental; as restrições legais à livre determinação de mercado e à especulação sobre o território urbano; o combate à periferização da desigualdade e gestão ativa do Estado e da comunidade na promoção de condições de vida urbana digna e igualmente provida para todos; pulverização dos estímulos à 'boa vida' no interior de grandes aglomerações incontroláveis para múltiplos pólos de urbanidades regionalizadas; a democratização do acesso, uso e da construção de políticas para os espaços urbanos; a publicização de espaços; o uso do lazer e da integração como formas de socialização no espaço urbano; a criação de espaços alternativos que sejam capazes de agregar as muitas formas de vida e as várias formas de fruição da vida comum e do espaço urbano; a proteção do exercício das liberdades e a garantia contra o medo e a violência, o crime a usurpação; a preservação da memória da cidade contra as formas de apagamento provocadas pela modernização; a conservação do patrimônio histórico, como forma de acesso ao conhecimento cultural do espaço urbano; entre outras.

Ainda mais, a cidade moderna cosmopolita, que é repleta de rostos e faces as mais diversas, deve ser capaz de não converter diferenças em assimetrias sociais. Se o melhor aspecto das cidades cosmopolitas é o de atrair uma grande diversidade de pessoas, deveria ser capaz também de congrega a diversidade, e oferecer condições de vida a uma multiplicidade de estilos de vida. A multiplicidade deve estar em seu seio. A cidade que isola, segrega, discrimina, divide, desaproxima, setorializa, é a cidade das impossibilidades humanas.

CONCLUSÕES

Nesta investigação, procurou-se pensar o tema das cidades modernas. Numa retomada histórica de sua formação, pôde-se perceber como a sua lei interna é a mesma que governa, de mais amplo e geral, a própria modernidade. Neste sentido, as contradições das sociedades modernas estão refletidas em seus ambientes. Todas as grandes distorções que se afirmam na construção da identidade de um coletivo urbano retratam a clausura dos conceitos e categorias que organizam o mundo moderno, e por isso, espelham suas insuficiências. Nesta perspectiva, fica a clara a evidência da necessidade de se pensar a correlação entre direitos humanos, democratização de espaços públicos e uso da cidade.

Nesta medida, ficou clara a necessidade de refletir o direito à cidade como um direito social, tomada a sua complexidade, e assumida a tarefa de pensar criticamente o uso do espaço comum em sociedades modernas. Habitar, neste sentido, é estar num lugar, em processo permanente de socialização. Do ponto de vista do Estado Democrático de Direito, a promoção da dignidade humana está estritamente condicionada ao problema do desenvolvimento de condições para um ambiente urbano sustentado, diverso, pluralista, que consinta, por presença inteligente do poder público na vida comum, a gestão democrática da coisa comum. Assim, percebe-se a correlação negativa entre os desvios legais, as desigualdades sociais nacionais, as assimetrias geográficas urbanas, e o processo de concentração de violências. Se a cidade é o lugar da justiça, também o é da injustiça. Quando se toca neste ponto, percebe-se claramente que o

problema da matriz civilizatória precisa, urgentemente, ser revisto. Daí a importância do direito à cidade, como lógica a inscrever a própria luta por direitos humanos, no quadro das demandas por equilíbrio e uso da territorialidade urbana, mediada pela compreensão crítica da realidade e da justa forma de proceder na construção dos espaços sociais.

BIBLIOGRAFIA

- ADORNO, Theodor. *Mínima moralia*. Tradução Artur Morão. Lisboa: Edições 70, 2001.
- ADORNO, Theodor; HORKHEIMER, Max. *Dialética do esclarecimento*. Tradução de Guido Antonio de Almeida. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.
- ALVES, Alaôr Caffé. Crise econômico-social, meio-ambiente urbano e proteção ambiental: a questão metropolitana. O grande desafio do século XXI, in Anais, Congresso Internacional de Direito Ambiental, *Direito ambiental, mudanças climáticas e desastres: impactos nas cidades e no patrimônio cultural* (BENJAMIN, Antonio Herman; LECEY, Eladio; CAPPELLI, Silvia), São Paulo, 2009, p. 03-19.
- BAUMAN, Zygmunt. *Em busca da política*. Tradução de Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- _____. *Comunidade: a busca por segurança no mundo atual*. Tradução de Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.
- _____. *O mal-estar da pós-modernidade*. Tradução de Mauro Gama; Cláudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- BENJAMIN, Walter. Melancolia de esquerda, in *Magia, técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Tradução de Sergio Paulo Rouanet, 7. ed., São Paulo: Brasiliense, 1994, p. 71-77.
- _____. *Obras escolhidas*, v. III, 3. ed. Tradução de José Carlos Martins barbosa e Hemerson Alves Baptista, São Paulo: Brasiliense, 2000.
- _____. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica, in *Magia, técnica, arte e política*, 7. ed. Tradução de Sergio Paulo Rouanet, São Paulo: Editora Brasiliense, 1996, p. 165-196.
- _____. *O conceito de crítica de arte no romantismo alemão*. Tradução de Marcio Seligmann Silva. 3. ed. São Paulo: Iluminuras, 2002.
- BITTAR, Eduardo C. B. *O direito na pós-modernidade e reflexões frankfurtianas*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009.
- CARVALHO, Mario César; GRELLET, Fábio. Duzentos mil deixam campo rumo à cidade a cada dia no mundo, in *Folha de São Paulo*, Mundo, Terça-feira, 06 de outubro de 2009.
- CASTRO, Ruy. O Brasil impermeável, in *Folha de São Paulo*, Sábado, 12 de setembro de 2009, Opinião, A 2.
- DAVIS, Mike. *Cidades mortas*. Tradução de Alves Calado. Rio de Janeiro: Record, 2007.
- ENDO, Paulo. *Violência no coração da cidade: um estudo psicanalítico sobre as violências na cidade de São Paulo*. São Paulo: Escuta; FAPESP, 2005.
- GIOIA, Mario. Cidades em colapso, in *Folha de São Paulo*, Sábado, 12 de setembro de 2009, E 1.
- KEHL, Maria Rita. *Sobre ética e psicanálise*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- KONDER, Leandro. *Walter Benjamin: o marxismo da melancolia*. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

- LAGES, Susana Kampff. *Walter Benjamin: tradução e melancolia*. São Paulo: EDUSP, 2007.
- MANNHEIM, Karl. O problema do intelectual, in *Sociologia*. Tradução de Emilio Willems et al., São Paulo: Ática, 1982, p. 101-106.
- MARCOLINI, Adriana. Fervor de Buenos Aires, in *Folha de São Paulo*, Ilustrada, Domingo, 07 de junho de 2009, 5.
- MARCUSE, Herbert. *Eros e civilização: uma interpretação filosófica do pensamento de Freud*. Tradução de Álvaro Cabral. 8. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1999.
- MATOS, Olgária. Os muitos e o um: logos mestiço e hospitalidade, in *Ide: psicanálise e cultura*. São Paulo: SBPSP, 31 (47), 2008, p. 08-15.
- MATOS, Olgária. *Adivinhas do tempo*. São Paulo: Hucitec, 2008.
- MOLINARO, Carlos Alberto. Direito à cidade e proibição de retrocesso, in Anais, Congresso Internacional de Direito Ambiental. *Direito ambiental, mudanças climáticas e desastres: impactos nas cidades e no patrimônio cultural* (Benjamin, Antonio Herman; LECEY, Eladio; CAPPELLI, Silvia), 2009, p. 21-35.
- PAIVA, Natália. 700 mil vivem em área ilegal, em Guarulhos, diz governo, in *Folha de São Paulo*, Domingo, 17 de maio de 2009, C 3.
- PULS, Mauricio. *Arquitetura e filosofia*. São Paulo: Anna Blume, 2006.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. 3. ed. São Paulo: FAPESP; Studio Nobel, 2007.
- ROUANET, Sergio Paulo. *Mal-estar na modernidade*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- SAFATLE, Vladimir. *Cinismo e falência da crítica*. São Paulo: Boitempo, 2008.
- SCLIAR, Moacir, O nascimento da melancolia, in *Ide: psicanálise e cultura*, São Paulo: SBPSP, 31 (47), 2008, p. 133-138.
- TOCQUEVILLE, Alexis de. *O antigo regime e a revolução*. Tradução de Rosemary Casthek Abílio. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- WISNIK, Guilherme. Crítica – Cidade de quartzo, in *Folha de São Paulo*, Ilustrada, Sábado, 03 de outubro de 2009, E 5.