

A Rua Brasileira Contemporânea na Transversalidade do Direito à Cidade

Sessão Temática: ST02. Espaço urbano e regional: análise, planejamento e projeto

MARTINELLI, Giovanna; Mestranda em Planejamento Urbano Resiliente; Università Iuav di Venezia

g.deltregiamartin@stud.iuav.it

Resumo

O direito à cidade está relacionado a um conjunto amplificado de saberes simbólicos do território que configuram a vida urbana. Percebe-se a rua como importante espaço convergência desses processos, uma vez que se faz presente em multiescalaridades e multifuncionalidades territoriais, sendo resiliente para acolher e manifestar transformações urbanas. O objetivo deste artigo foi fazer uma análise das dinâmicas da rua brasileira contemporânea, conciliando relações à noção de direito à cidade. Na contemporaneidade, embora haja novas complexidades e desafios, há também oportunidades embasadas nas raízes identitárias dos territórios que podem ser potencializadas para o desenvolvimento de políticas urbanas. Reflete-se que é preciso analisar criticamente o espaço da rua dentro das noções de direito à cidade para denunciar processos de conflito, inclusão e exclusão de sujeitos da cidade, que estão em constante transformação e afetam decisoriamente a vida pública urbana.

Palavras-chave (3 palavras): direito à cidade, rua, contemporaneidade.

Abstract

The right to the city is related to an amplified set of symbolic knowledge of the territory that shapes urban life. The street is perceived as an important space of convergence of these processes, since it is present in multi-scalarities and territorial multifunctionalities, being resilient to welcome and manifest urban transformations. The objective of this article was to analyze the dynamics of the contemporary Brazilian street, reconciling relations with the notion of the right to the city. In contemporary times, although there are new complexities and challenges, there are also opportunities based on territorial identity roots that can be leveraged for the development of urban policies. We consider that it is necessary to critically analyze the street space within the notions of the right to the city to uncover processes of conflict, inclusion

and exclusion of city subjects, which are in constant transformation and decisively affect public urban life.

Keywords: right to the city, street, first keyword, second keyword, contemporaneity.

1. Introdução

Desde a publicação do “Direito à Cidade” de Henri Lefebvre, muitas foram as transformações e os desenrolamentos institucionais e políticos na noção desse conceito. À medida que as sociedades e as cidades avançam, camadas de complexidade são agregadas, demonstrando ser fundamental o aprofundamento de pesquisas que transversalizam esse conceito para novas compreensões e práticas urbanas compatíveis com a contemporaneidade.

Entre os elementos mais importantes do ambiente urbano, está a rua. Partindo da premissa de que não há cidades sem ruas, nota-se que são fundamentais para o funcionamento das cidades (GONÇALVES, 2020). Desde as primeiras organizações citadinas, a figura da rua no espaço urbano já atuava como palco e plateia por diferentes agentes em uma ampla gama de oportunidades e finalidades. Destaca-se as funções da rua como espaços livres, como um elemento físico-morfológico do espaço, como lugares de mobilidade, como espaço de vida pública e como arena política, que trespasam da materialidade à imaterialidade representativa desse elemento.

Embora não se possa definir a rua apenas pelas suas funcionalidades (GONÇALVES, 2020), e as categorias não atuem de forma isolada, sua análise pode ajudar a clarificar importantes relações entre a noção de direito à cidade e a suas manifestações no espaço da rua no Brasil. A escala da rua é o lugar para perceber a vida cotidiana e experiência urbana que é crucial para entender o urbano (HEALEY et al., 1995). Assim, presume-se a rua como um importante palco de denúncia e de potencialidades para novas dinâmicas da contemporaneidade.

Ao passo que novos avanços institucionais fortaleceram positivamente após uma crescente produção de crítica intelectual e avanços em movimentos sociais, o direito à cidade ainda está muito longe de ser usufruído pela grande maioria da população brasileira. Na contemporaneidade, percebem-se profundos desafios relacionados ao modo de produção capitalista, que entre os efeitos, afastam a noção cidadina coletiva dos cidadãos, refletindo em territórios fragmentados, individualizados e hegemônicos. Mesmo assim, percebe-se que a cultura latino-americana, e especificamente a brasileira tem traços identitários autênticos que oportunizam resistências no avanço de estruturas dominantes que devem ser potencializadas.

Considerando que as cidades são as mais importantes e potentes ferramentas de transformação da sociedade já criadas pela humanidade (GONÇALVES, 2020), faz-se necessário a compreensão dos fenômenos urbanos, que com cada vez mais rapidez e intensidade, dominam a vida enquanto indivíduo e sociedade. Principalmente às ruas, deve-se empenhar para que se construam em espaços democráticos, inclusivos, ambientalmente

mais resilientes e sustentáveis, uma vez que sua qualificação deve garantir inúmeros benefícios para a cidade, como o desenvolvimento da infraestrutura, aprimoramento da sustentabilidade ambiental, aumento de produtividade, enriquecimento da qualidade de vida, promoção da equidade e inclusão social (UN-HABITAT, 2013). Sendo assim, verdadeiros instrumentos para a construção de sociedades mais justas e solidárias (GONÇALVES, 2020). Esse artigo propõe analisar os conceitos e as dinâmicas da rua brasileira contemporânea, remetendo à noção de direito à cidade para discorrer sobre ameaças e oportunidades desse cenário para formulações de avanços enquanto uma “nova humanidade”, como propõe Lefebvre.

2. Metodologia

Parte-se primeiramente de uma revisão bibliográfica acerca da terminologia "direito à cidade", desde Henri Lefebvre até versões mais contemporâneas, principalmente no quadro brasileiro. Em um segundo momento, estuda-se sobre a rua no Brasil em suas diversas multifuncionalidades no cruzamento teórico da noção de direito à cidade. A partir disso, aprofunda-se a análise das ruas nas complexidades da atualidade urbana brasileira. Por último, faz-se uma reflexão sobre possíveis ameaças e oportunidades no cenário da rua para atuação de políticas de inclusão do “direito à cidade”.

3. Discussão

3.1. Direito à Cidade

Conforme as civilizações avançam, há certos direitos que vão definindo as relações sócio organizacionais e passam a entrar em vigor em códigos formalizados, tais como: o direito ao trabalho, à instrução, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida e em destaque, o direito à cidade (LEFEBVRE, 2001). Henri Lefebvre foi o primeiro a utilizar o termo "le droit à la ville", no lançamento do livro “Direito à Cidade” em 1968. O autor estava sensível aos diversos movimentos que marcaram esse período de reivindicações por direitos civis e lutas em oposição ao conservadorismo, ao passo que observava que as cidades haviam se convertido no *locus* de reprodução das relações capitalistas, mas com esperança de resistência e superação desse modelo (INSTITUTO PÓLIS, [s.d.]). Lefebvre (2001) então decorre sobre direito à cidade em diversas transversalidades de relações sociais que estão implicadas no espaço urbano, em um sentido simbólico amplificado.

Direito à cidade não está relacionado à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais (LEFEBVRE, 2001). Nesse contexto, o uso reina sobre a vida urbana à medida que exigem o domínio econômico e por conseguinte se inscrevem nas perspectivas da revolução sob a hegemonia da classe operária

(LEFEBVRE, 2001). O direito à cidade então se afirma como uma exigência, passível de uma condição de um humanismo e de uma democracia renovados.

No Brasil, as ideias de direito à cidade institucionalmente se traduziram na Constituição de 1988, principalmente no capítulo de política urbana e alguns anos depois, foi aprofundada no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), que no artigo 2º, prevê como primeira diretriz da política urbana brasileira “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”. Por mais que representou um significativo avanço para pautas democráticas, critica-se que essa legislação é uma visão fragmentada e parcializada da concepção de direito à cidade, ao silenciar sobre desigualdades estruturais que devem ser solucionadas para se ter o direito propriamente consolidado (INSTITUTO PÓLIS, [s.d.]). Nesse sentido, mais do que um direito propriamente jurídico, direito à cidade está relacionado a uma “utopia” social.

Assim, a possibilidade de acesso à cidade poderá ser concretizada de fato quando tiver reformulação das estruturas dominantes, na forma de produção e na vida urbana. Há de se considerar as vozes da diversidade de sujeitos para que sejam agentes ativos nas formulações sociais e em coerência com seu espaço, para não se ter as “ideias fora do lugar” (COLOSSO; MARICATO, 2020). O direito à cidade exige o enfrentamento de interesses históricos profundamente enraizados em nossa sociedade (COLOSSO; MARICATO, 2020).

A cidade é uma projeção da sociedade sobre um local, sendo que este é concebido pelo pensamento e articulado por vários tempos e ritmos que iluminam diferenças históricas (LEFEBVRE, 2001). Contudo, por vezes o espaço deixa-se apagar diferenças resultantes de efeitos da divisão do trabalho e relações “cidade-território” (LEFEBVRE, 2001). Devido a fatores sociais e históricos, consequências de segregação e discriminação marcam cicatrizes no espaço urbano que correspondem para além do espaço físico – a concepção de território. Território é além da superposição de sistemas naturais e sistemas de coisas criadas pelo ser humano - é identidade, um dado simbólico. É a base do trabalho, da residência, das trocas materiais e espirituais e da vida, é um conjunto de objetos, nos quais trabalhamos, circulamos e moramos (SANTOS, 1998, 2006), sendo assim, um fundamento do direito à cidade.

À vista disso, o território se torna um objeto de instrumentalização, que no contexto capitalista, a partir de recursos produtivos, serve para o aumento de produtividades individuais e ao agravamento de desequilíbrios, entre firmas, instituições e sobretudo entre as pessoas (SANTOS, 1998). Além do lugar de produção, a desigualdade territorial depende do lugar onde as pessoas vivem (SANTOS, 1998), o que demonstra que a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende muito do ponto do território onde se está, uma vez que ele não é apenas um quadro de vida, mas um espaço vivido, de experiências renovadas, permitindo a reavaliação das heranças e a indagação sobre o presente e futuro (SANTOS, 2006). A cidadania prevê o direito, não apenas à terra, mas à terra urbanizada, ou seja, a cidade com

seu modo de vida, com seus melhoramentos, com suas oportunidades de emprego, de lazer e de organização política (MARICATO, 1958).

Considerando a realidade brasileira, este é um conceito fundamental de se abordar, uma vez que a formação da sociedade foi marcada por um bloqueio de um acesso fundamental à terra, ligado à estrutura escravocrata (COLOSSO; MARICATO, 2020). Até nas estruturas mais básicas, como o acesso a serviços, cultura e lazer, observa-se uma discrepância entre lugares constituídos como fruto da estrutura segregadora, uma vez que estes geralmente estão concentrados no centro das cidades, longe das periferias, o que torna o preço de deslocamento muito caro, tornando-se inacessível justamente a quem mais precisaria se deslocar para tais equipamentos (SANTOS, 1998). Assim, direito à cidade está estritamente ligado ao direito à moradia, uma vez que o lugar de morar diz muito sobre a possibilidade de acesso e participação nos bens, serviços e oportunidades abertas pela urbanização (COLOSSO; MARICATO, 2020). Além da moradia, que é um ente privado, mas com interesse público, a rua enquanto elemento público apresenta um recurso indispensável de transversalidade ao direito à cidade.

3.2. Rua – Conceitos e Relações com a Noção de Direito à Cidade

Até o momento são poucos os trabalhos teóricos que abarcam especificidades e ampla abrangência em definições de “rua” (GONÇALVES, 2020). As conceituações reúnem variadas camadas de abordagens conforme o campo de estudo, que inclusive sofreram variações ao longo da história. Nota-se que as ruas são heterogêneas, mutáveis, que usufruem de diferentes usos, atividades, características e significados (GONÇALVES, 2020). Como as ruas não podem nunca ser definidas apenas por suas funções (GONÇALVES, 2020), a breve síntese apresentada neste trabalho não corresponde à totalidade de formas, significados e funções que a rua pode assumir, sendo apenas um escopo de alguns estudos teóricos.

3.2.1. A Rua como Espaço Livre

Espaços livres são todos aqueles não-edificados a que as pessoas têm acesso (MAGNOLI, 2006). Os espaços livres podem ser classificados de diversas maneiras (funções, usos, percepções, apropriações, etc.), em que ocorrem de forma sobreposta e transversal numa ampla variação de escalas, formas e utilizações diversas em tempos diversos. Nessa consideração, observa-se que a rua atua como um espaço livre e é um exemplo marcante dessa sobreposição de fatores.

Gonçalves (2020), inclusive, considera que as ruas são o principal sistema de espaços livres, uma vez que constituem comparativamente a maior área e estão distribuídos por todo o território de forma comparativamente equilibrada. O autor ainda estabelece que as ruas são “espaços livres públicos urbanos físicos, relativamente estáveis, abertos à circulação, que dão acesso às construções privadas e públicas, com todas suas infraestruturas e características materiais, que abrigam a vida pública urbana com todas as suas disputas, conflitos e contradições.” Também, Gonçalves (2020) define sete condições para os espaços livres públicos urbanos sejam considerados como ruas: seja livre de edificações; seja público, de

uso comum do povo; seja reconhecido pelas instituições públicas; acomode diferentes usos, especialmente a mobilidade; seja permanentemente aberto à circulação e demais usos; seja durável, que permaneça no tempo; seja articulado ao sistema de espaços que estruturam e articulam de modo contínuo a cidade.

Nesse pretexto, Gonçalves (2020) esquematiza um quadro teórico que abarca que a rua é lugar de permanência, mobilidade, acesso e passagem, cujas qualidades são determinadas pelos modais, as velocidades, os usos e as atividades. Além disso, as ruas são determinadas por questões de natureza humana e natureza física, exigindo mais do que tudo a construção de pactos, regras, desenho e gestão.

A UN-Habitat (2013) defende a abordagem holística das ruas como espaços públicos, cuja qualificação deve garantir inúmeros benefícios para a cidade. Portanto, a rua como espaço livre público assume diversas manifestações enquanto parte representante do direito à cidade. Seja pelo acesso físico, pela mobilidade, pela possibilidade de vida pública e como arena de manifestação política.

3.2.2. A Rua como Elemento Físico-Morfológico

Kostof (1999) define a rua, entre outras abordagens, como um leito carroçável, de calçadas e edifícios que a margeiam em ambos os lados, sendo elementos que se articulam entre si. Além disso, o autor traz aspectos relativos à sua morfologia, entre eles a pavimentação, as calçadas, a arborização, a regularidade e a forma. Destas distinções, podem ser classificadas e diferenciadas, como as ruas cobertas, aleias, boulevards, entre outras. Numa linha parecida, Oliveira (2016) define a rua como uma infraestrutura rígida, que molda o restante do tecido das cidades. Assim sendo, ela possibilita poucas variações na sua fisionomia enquanto traçado e largura. Contudo, seus elementos estão em constante transformação à medida que o movimento da sociedade desencadeia reações em seus papéis e atributos relacionados. Lynch (1997) é um autor que trata sobre o imaginário da cidade, considerando perspectivas subjetivas dos elementos. Entre os cinco elementos por ele definidos para a legibilidade da cidade (caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos), a rua se enquadra no que a pesquisa identificou como o principal elemento estruturador da percepção: os “caminhos”.

Nesse entendimento, como um elemento físico do espaço, instiga-se tanto a noção construída quanto a percepção imaginária no que cabe ao direito à cidade. O elemento físico da rua permite o meio estruturante para abrigar infraestruturas essenciais à qualidade de vida urbana, como saneamento básico, drenagem e iluminação, além de morfologicamente ser essencial para a delimitação do espaço público frente ao privado. Em paralelo, entra a noção territorial de direito a cidade, que compõe a sobreposição de sistemas de coisas criadas pelo ser humano e valor simbólico, que inclusive ajuda a explicar as causas de falta de infraestrutura em determinadas regiões. É necessário ainda, ressaltar o direito ao acesso, que se trata de um conceito mais amplo de acessibilidade, que implica no acesso à cidade, ao direito à oportunidade de serviços urbanos, comunitários e aspectos físicos e sociais, compondo o acesso à cidade (BAHIA et al., 1998).

3.2.3. A Rua como Mobilidade

Mobilidade é a capacidade das pessoas circularem pela cidade e também da cidade circular pelas pessoas, no sentido das transformações dinâmicas que ocorrem em sociedade (SANTARÉM, 2021). Praticamente toda a mobilidade urbana passa pelas ruas (GONÇALVES, 2020), podendo ser um elemento tanto de oportunidade de circulação, quanto restritivo. Esse escopo se relaciona diretamente ao corpo social inserido no espaço, que tem gênero, cor, etnia e condição financeira (SANTARÉM, 2021). Nesse âmbito, inclui-se as disposições de interesses e poder sobre infraestrutura física nos modais de transporte e nas construções políticas de mobilidade.

Mobilidade urbana é um conceito irmão do direito à cidade (SANTARÉM, 2021). Pensando em cada complexidade existente do corpo social, as condições de mobilidade seriam limitadas por além de uma infraestrutura física de circulação. Do ponto de vista racial, por exemplo, a mobilidade está ligada tanto aos fatores históricos escravocratas quanto da subjetividade estrutural que destes partem, envolvendo desde a exclusão socioeconômica do espaço até uma dominação psíquica de restrição ao uso do território (SANTARÉM, 2021). Assim, a liberdade de acessos, que é um direito básico instituído no direito à cidade limita-se tanto pelas barreiras físicas, quanto pelas visuais e simbólicas do espaço (CARR et al apud LIBÂNIO, 2014).

3.2.4. A Rua como Vida Pública

A rua é palco da vida pública em todas as dimensões e atua como espaço fundamental para as relações sociais e políticas, definindo a própria ideia de cidade (GONÇALVES, 2018). Pela rua compor o tecido urbano, entende-se que este não se limita à morfologia, ele é suporte de um modo de viver, de fenômenos de vida social e cultural, e aos sistemas de objetos e valores (LEFEBVRE, 2001). As ruas estão entre os lugares mais inclusivos para o encontro de todos os grupos que compõe a sociedade (GONÇALVES, 2020), destacando sua natureza institucional, função econômica e significados (KOSTOF, 1999). É na rua que as pessoas vivenciam o cotidiano, pelos deslocamentos à moradia, ao trabalho ou estudo, às tarefas domésticas, atividades de consumo, esporte, lazer e outras práticas da vida urbana. Desse modo, a rua é híbrida, complexa e mista, é um lugar de experiências, simbolismos, memórias, cotidianos, dinamismos e potencialidades (BARTALINI, 2018; DA SILVA, 2014; MACEDO; CUSTÓDIO; DONOSO, 2018; QUEIROGA, 2012). Somado a isso, a esfera pública está em constantes metamorfoses, em que dá lugar a novas hierarquias urbanas e novas práticas de vida pública (MACEDO; CUSTÓDIO; DONOSO, 2018). Por ter a possibilidade de encontro de diferentes grupos sociais, a troca pode se consolidar diretamente e indiretamente - pela simples presença do outro num campo distante, ou pela interação comunicativa direta. Considera-se que o ambiente é uma construção mental, criado e valorizado de formas diferentes entre grupos sociais conforme seus meios (CARMONA, 2003), sendo diferentemente ocupado em função das classes de renda em que se divide a sociedade (SANTOS, 1994).

Logo, neste recorte, representa associação ao direito à cidade principalmente no conceito Lefebvriano (2001) que diz respeito à vida urbana e aos locais de encontro e de trocas. Neste ponto, inclui o acesso à informação e à cultura que pode ter como consequência a geração de oportunidades e de potencialidades que permitem o deslocamento do sujeito, contribuindo para a redução das desigualdades, individuais ou sociais (LIBÂNIO, 2014). Quanto mais viva a rua, mais reflete no caráter forte da sociedade civil (OLIVEIRA, 2016), que pode inclusive ser representada no engajamento político.

3.2.5. A Rua como Política

Ruas são lugares de manifestações no mundo todo, em que mesmo com novos recursos tecnológicos de comunicação, elas continuam sendo utilizadas para fazer político (GONÇALVES, 2020). Nas cidades, diversas manifestações e atos políticos marcaram momentos históricos no espaço da rua. No Brasil, alguns exemplos que se destacaram foi: a Revolta da Vacina (1904), as greves operárias (início do século XX), a passeata dos 100 mil (1968), os Comícios das Diretas Já (1984), o Impeachment de Collor (1992), e as manifestações de Junho de 2013 (GUIA DO ESTUDANTE, [s.d.]). As instrumentalizações dos atos envolvem o bloqueio de avenidas e eixos importantes de acesso a cidade de capitais, mercadorias e pessoas (COLOSSO; MARICATO, 2020). Esses eventos exemplificativos demonstram que as ruas, através do tempo seguem cumprindo seu histórico papel da vida política e dos conflitos sociais das sociedades ocidentais, mesmo com as adversidades que ameaçam tal espaço de convívio (GONÇALVES, 2018). Além disso, observa-se que o meio da rua se faz concomitantemente de palco e plateia, uma vez que política não está meramente numa manifestação ou ato público, mas na própria convivência entre sociedade. Por abrigar tamanha heterogeneidade de funções, usos e intelectualidades humanas, o espaço propulsiona trocas entre diferentes, gerando ricos debates, participação política e até mesmo fortalecimento da democracia (CARMONA, 2003; GEHL, 2013; GONÇALVES, 2020; JACOBS, 1961; LEITE; LEVY, 2020; LERNER, 2011; QUEIROGA, 2012; SANTOS, 2006).

Aqui, o direito à cidade estaria ligado ao direito de participar de transformações da cidade, de ser cidadão ativo, recuperando o sentido da obra, da consciência urbana e da capacidade criadora (LEFEBVRE, 2001).

3.3. Complexidades Contemporâneas da Rua no Brasil

Observa-se que a cidade, a partir de suas origens, é capaz de responder e abrigar às necessidades mutáveis da sociedade que cresce, adquire formas mais complexas juntamente a uma herança social acumulada (MUMFORD, 2004). Tais transformações se tornam perceptíveis à sociedade na escala da rua, tanto pela aproximação da escala humanizada, tanto pela ampla presença e distribuição no tecido urbano. O traçado viário mostra-se como um dos elementos mais persistentes e duráveis das cidades, que perpassaram guerras, transformações urbanas e acréscimos permitindo-se investigar transformações nos usos e no papel das ruas na organização das atividades urbanas e sua vida pública (GONÇALVES, 2020). Atualmente, a noção de rua reúne um leque de significações que abrange espaços,

sujeitos, práticas urbanísticas, acontecimentos e dinâmicas de fusão do espacial e social e atravessados do espaço público (ORLANDI, 2001).

A contemporaneidade torna-se um acúmulo resultante dos processos que precederam e que de certa forma ainda se fazem presente, seja no espaço cultural social imaginário, seja na memória física. Considera-se aqui a contemporaneidade no sentido de atualidade, que exprime as teorias e práticas das últimas duas décadas vividas no século XXI.

Em uma análise estruturalista, o avanço do capitalismo e suas políticas neoliberais regem a crescente desigualdade socioespacial. A "liberdade" que tanto pregam as políticas de livre mercado acabam por reduzir a individualidade e personalidade de cada cidadão. Ao passo que todas as coisas se reduzem ao valor do dinheiro, cria-se uma objetificação no tratamento dessas e dos seres humanos, afetando o caráter total que o espírito público compartilha e depreciação da própria personalidade (SIMMEL, 1995). Com isso, a lógica do mercado domina sobre a lógica das pessoas, do cidadão, em que este assume-se como mero consumidor (SANTOS, 1998). A produção e expansão urbana se torna cada vez mais automatizados e se distanciam a respeito de funções sociais as quais deveriam servir (MUMFORD, 2004), em que o social urbano é negado pelo econômico industrial (LEFEBVRE, 2001). O consumo da atualidade parece estar ligado a uma finalidade de isolamento do indivíduo da cidade e do contato com o "outro" (SCHVARSBERG, 2012). Assim, enfraquecemos a noção de solidariedade e moralidade pública, onde produzimos pré-condições de fragmentação e desordem, visíveis no comportamento dos territórios (SANTOS, 2006). A escala da rua sofre os sintomas através de privatizações, isolamentos, murificações, acelerações e desidentificações.

O crescente número de condomínios fechados nas cidades médias e grandes institucionaliza a privatização da rua, transfigurando suas origens identitárias como espaço público. A identidade, continuamente reconstruída ou negociada (BURKE, 2008), se relaciona com o ser humano e observa a sua construção na sociedade moderno-contemporânea pelo pertencimento a vários grupos, redes e círculos sociais (VELHO; KUSCHNIR, 2003). Dessa forma, pelo crescente isolamento entre muros altos, o ser humano percebe hostilidade em algumas ruas, na crescente política do medo cotidiano, mantendo as pessoas longe dos espaços públicos e afasta a busca da arte das habilidades necessárias para compartilhar a vida pública (BAUMAN, 1999). O direito à cidade então se torna ameaçado por essas políticas que incentivam o distanciamento e desvalorização do sentido público do espaço.

Aliado a esse fenômeno, analisa-se como fator chave a noção de tempo. A lógica capitalista de produção incorpora a monetização do tempo, que faz alusão a incessante busca pela riqueza (ou mera sobrevivência) pelas incessantes horas de trabalho e alienação ao mundo da vida. Nessa mesma conjuntura, se intensifica a simultaneidade e há uma aceleração da comunicação, principalmente nos grandes centros, em que se aguça a vida nervosa com mudanças rápidas e ininterruptas de impressões (LEFEBVRE, 2001). Assim, o cotidiano das ruas tendenciam à constante fuga do momento presente e ameaçam a escassez de práticas

de ócio, lazer e de mobilização política. São produzidas cada vez menos "ruas" (entendidas como espaço humano e político) e mais "vias" (representando fluxos homogêneos), que reduzem a urbanidade nos espaços públicos, especialmente naqueles onde predomina o movimento (SCHVARBERG, 2012). A instantaneidade imposta por pressões monetárias capitalistas globalizantes enteva em um sentido transversal o direito à cidade. A falta de tempo para acessar e desfrutar de pontos de interesse nas cidades retira uma camada cidadã dos habitantes. Nesse contexto, faz-se menção ao direito à cidade na explanação de Lefebvre (2001) sobre ritmo de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais.

Em coexistência a concepção estruturalista, a contemporaneidade também despertou uma ampliação desses grandes eixos de explicação que vem dado pela trilha Marxista, culminando em avanços bibliográficos pós-estruturalistas e pós-colonialistas. As pesquisas vão redirecionar o campo explicativo, tecendo novos caminhos para entender a realidade e possibilitar a compreensão de outras questões através da abertura de campos laterais e lentes que antes não eram observadas. Em algumas das linhas dessas novas pesquisas, tais como as propostas por Aníbal Quijano, Enrique Dussel, Boaventura de Souza Santos, Jennifer Robinson, entre outros, intensificam-se destaques autênticos e valorização para culturas invisibilizadas ou ao menos desvalorizada, como a latino-americana.

Compreende-se que o território consiste em um dado ativo, não meramente "reflexo" da sociedade, uma vez que depende da economia, cultura, e da realização do ser material e imaterial (SANTOS, 1998). Nesse sentido, a rua brasileira desempenha um papel bastante significativo e autêntico se analisada suas bases históricas, culturais e sociais. Desde a época colonial, em que se importou os modelos de urbanização europeus (SANTOS, 1993), se identifica a perduração de forças hegemônicas dominantes no espaço, representadas por políticas de investimento, especulação imobiliária, restrições de acessos em infraestruturas públicas e fragmentações socioespaciais. Por outro lado, foram vários os exemplos de resistência, identidades, memórias e simbolismos da cultura brasileira que marcam os territórios da rua até o dia de hoje. Um olhar para esses aspectos pode ser o que Santos (2008) chama de "rugosidades" e "espaços opacos" dos espaços urbanos, que atuam através do meio ambiente construído, herança de períodos diversos, de diversidade de classes sociais, diferenças de renda e dos modelos culturais. São elementos em potencial de resistência aos processos de acumulação e às dinâmicas da contemporaneidade acelerada, responsáveis por atenuar o tamanho da crise das grandes cidades (SANTOS, 2008). No contexto brasileiro, essas rugosidades podem ser representadas por dinâmicas públicas cotidianas na rua, tais como comércios informais, ambulantes, recicladores, moradores de rua, roda de capoeira, exposição de arte e artesanato, festas abertas, comemorações religiosas, eventos culturais, entre outras. Mesmo com toda pressão de marginalização e até criminalização, estes grupos reinventam modos de existir e tem práticas flexíveis que são em grande parte responsáveis por manter estados de rua repletos de cotidianidade (SCHVARBERG, 2012).

A cultura da mobilidade é complexa e se diferencia conforme o nível econômico e aspectos identitários de cada país (HEREÑÚ, 2016). Por influências externas de novas correntes teóricas do urbano, como o Novo Urbanismo na década de 90, desenvolvem-se políticas no Brasil que começam a mudar o paradigma da mobilidade. Entre elas, destaca-se, a nível federal o Código de Trânsito Brasileiro (1997), o Estatuto da Cidade (2001), o Código Civil (2002) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012). Hoje em dia há um grande número de grupos que denunciam diversas situações e temáticas que se relacionam diretamente com a qualidade e o tratamento das ruas e pressionam gestões municipais das cidades brasileiras cobrando ações como resposta aos problemas identificados no cotidiano (GONÇALVES, 2020). No Brasil, vem se notando uma mudança de paradigma e maior valorização de modos de mobilidade alternativas ao automóvel (HEREÑÚ, 2016), quiçá também aliado a fatores econômicos de desigualdade de renda que restringem possibilidades de consumo de automóveis.

Além disso, ambientes da mobilidade assumiram um papel de protagonismo na rede de espaços públicos, atuando como pontos de referência, locais de encontro e destinos em si mesmo (HEREÑÚ, 2016). A UN-Habitat (2013) reporta que as ruas atualmente estão buscando reassumir o papel enquanto lugar de engajamento social de todos usuários em sua diversidade, tendo maior planejamento para recuperar os usos comunitários.

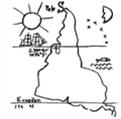
4. Reflexões

O direito à cidade é um conceito que clama por novas abordagens e proposições para tornar o que há de mais justo e inclusive, constitucional. Observa-se que a rua é multifacetada e representa diversas noções de direito à cidade, e é mutante, o que significa que essas frentes se transformam conforme novas temporalidades e ritmos históricos.

Na contemporaneidade, usufruímos de uma herança social acumulada de toda a história e transformações que já perpassaram pelas ruas, que traz novas complexidades emergentes que precisam ser analisadas. Nesse sentido, argumentou-se que as ruas são cenários importantes para percepção desses reflexos, pois atuam na escala do cotidiano e estiveram amplamente presentes no percurso das cidades.

Nota-se uma ameaça do direito à cidade com avanço do neoliberalismo e cultura capitalista penetrada cada vez mais na essência do ser humano, que se afasta de sua condição de cidadão, e se aproxima do ser “consumidor”. Regido pela lógica do mercado, se perde a função social dos avanços tecnológicos e atenuam as relações de solidariedade coletiva. Com isso as práticas de individualização segregam o “diferente” da vida cotidiana, culminando em políticas do medo.

Por isso, deve-se criar um alerta para nos libertar da ideia limitante da dominação do modelo econômico e buscar um novo modelo cívico em que os cidadãos se tornam ativamente



participantes e representantes da política, criando um tipo de cidadania que ofereça respeito à cultura (SANTOS, 1998).

Alinhado a essa ideia, alguns avanços pós-colonialistas de valorização a culturas locais mostram oportunidades para compreensão dos territórios de forma mais autêntica. Observou-se que ainda há “rugosidades”, “horizontalidades” (SANTOS, 2006, 2008) no território e flexibilidades tropicais da cultura urbana brasileira (SCHVARBERG, 2012), que mostram uma resistência às verticalidades hegemônicas da dominância globalizada (SANTOS, 2006, 2008), sendo possível incorporar aos procedimentos de ação crítica e política para a construção de caminhos alternativos de pensamento, prática e resistência na cidade (SCHVARBERG, 2012). Para isso, julga-se essencial trabalhar de forma interescalar, partindo da escala da rua, na base das dinâmicas cotidianas, passando por políticas municipais, estaduais e federais. No Brasil, percebe-se avanços na atuação da rua em diferentes níveis e para diversas funcionalidades, desde diretrizes constitucionais, até ações pontuais em ruas específicas.

Portanto, considerando a capacidade da essência humana de enxergar e lutar (SANTOS, 1998), é necessário questionar-se sobre práticas contemporâneas nas especificidades da rua urbana brasileira, uma vez que demonstram ser fundamentais à condição básica de cidadania: o direito à cidade. A visão crítica e a busca por transversalidades de compreensão desse direito colaboram para ampliar a perspectiva de atuação política no cenário urbano, uma vez que denunciam processos de conflito, inclusão e exclusão de sujeitos da cidade, que estão em constante transformação e afetam decisoriamente a vida pública urbana.

Referências:

- BAHIA, S. R. et al. **Município & Acessibilidade**. [s.l.] Ministério da Justiça, Secretaria Nacional dos Direitos Humanos, Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência-CORDE, 1998.
- BARTALINI, V. Paisagens Surgentes. Tese (Livre Docencia em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. **São Paulo**, 2018.
- BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. . 1997.
- BRASIL. Estatuto da Cidade. . 2001.
- BRASIL. Código Civil. . 2002.
- BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana. . 2012.
- CARMONA, M. **Public places, urban spaces: the dimensions of urban design**. Oxford ; Boston: Architectural Press, 2003.
- COLOSSO, P.; MARICATO, E. As cidades são centrais para o bem-estar social: especificidades da produção do espaço urbano no Brasil. In: CASTRO, J. A. DE; POCHMANN, M. (Eds.). . **Brasil : Estado de bem-estar social? : limites, possibilidades e desafios**. São Paulo: Brasil : Estado de bem-estar social? : limites, possibilidades e desafios, 2020. p. 277–300.
- DA SILVA, C. O. **A rua na dimensão da história**. Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (III ENANPARQ). **Anais...2014**
- GEHL, J. **Cidade para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.
- GONÇALVES, F. M. O Estudo dos Espaços Livres Associados ao Sistema Viário das Cidades Brasileiras. In: MACEDO, S. S.; CUSTÓDIO, V.; DONOSO, V. G. (Eds.). . **Reflexões sobre Espaços Livres na Forma Urbana**. São Paulo: FAUUSP, 2018.
- GONÇALVES, F. M. **Rua, o lugar da vida pública: conceitos, especificidades e desafios**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2020.
- GUIA DO ESTUDANTE. **Relembre manifestações populares que marcaram a história do Brasil**. Disponível em: <<https://guiadoestudante.abril.com.br/coluna/atualidades-vestibular/relembre-manifestacoes-populares-que-marcaram-a-historia-do-brasil/>>. Acesso em: 1 jul. 2022.
- HEALEY, P. et al. **Managing Cities: The New Urban Context**. [s.l.] Wiley, 1995.
- HEREÑÚ, P. E. R. **Arquitetura da mobilidade e espaço urbano**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2016.
- INSTITUTO PÓLIS. **O que é Direito à Cidade? - Instituto Pólis**. Disponível em:

<<https://polis.org.br/direito-a-cidade/o-que-e-direito-a-cidade/>>. Acesso em: 3 jul. 2022.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 1961.

KOSTOF, S. **The City Assembled**. [s.l.] Thames & Hudson, 1999.

LEFEBVRE, H. **Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITE, C.; LEVY, W. Interação, democracia e governança urbanas. Um ensaio sobre cidades inteligentes. **Vitruvius**, n. 237.01, 24 nov. 2020.

LERNER, J. **Acupuntura urbana**. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

LIBÂNIO, C. DE A. As Múltiplas Dimensões do Acesso à Cidade e o Papel do Capital Cultural e das Redes. p. 19, 2014.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACEDO, S. S. M.; CUSTÓDIO, V.; DONOSO, V. G. Lugar Público e Forma Urbana na Urbanização Contemporânea Brasileira. In: **Reflexões sobre espaços livres na forma urbana**. São Paulo: FAUUSP, 2018. p. 80–105.

MAGNOLI, M. M. Espaço livre - objeto de trabalho. **Paisagem e Ambiente**, v. 21, p. 175–197, 2006.

MARICATO, E. Direito à Terra ou Direito à Cidade. **Vozes**, v. 6, 1958.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

OLIVEIRA, V. **Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities**. [s.l.] Springer, 2016.

ORLANDI, E. P. **Cidade Atravessada : Os Sentidos Públicos no Espaço Urbano**. [s.l.] Editora Pontes, 2001.

QUEIROGA, E. F. Dimensões Públicas Do Espaço Contemporâneo : p. 284, 2012.

SANTARÉM, P. D. Ensaio sobre a mobilidade racista. In: SANTINI, D.; ALBERGARIA, R.; SANTARÉM, P. D. (Eds.). **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 56–79.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: [s.n.].

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M. **O Espaço do Cidadão**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1998.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência**

universal. Rio de Janeiro: Record, 2006. v. 13

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional.** 5. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.

SCHVARBERG, G. A Rua e a Sociedade Capsular. **Oculum Ensaios**, p. 138–149, 2012.

SIMMEL, G. As Grandes Cidades e a Vida do Espírito. **Gesamtausgabe**, v. 7, p. 116–131, 1995.

UN-HABITAT. **Streets as public spaces and drivers of urban prosperity.** Nairobi: [s.n.].