



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

RUA NA CONTRAMÃO: POR UMA POLÍTICA DA RUA

Gabriel Schvarsberg (UFBA) *Arquiteto e Urbanista, mestrando do PPGAU-FAUFBA, professor substituto da Faculdade de Arquitetura - UFBA*

Rua na Contramão: por uma Política da Rua

O artigo propõe uma investigação sobre a rua e as variadas forças que a atravessam e produzem na contemporaneidade. A rua – espaço público e de movimento – é ainda lugar onde o cotidiano se realiza, a coexistência e o conflito se apresentam, protagonizando resistências opacas às tendências de homogeneização, privatização e espetacularização dos espaços das cidades. Questionando o modelo político que se estabelece pela proliferação de consensos, do qual as políticas urbanas não têm escapado, propõe-se a apreensão da política da rua. Busca-se qualificar o que configuraria um *estado de rua*, que permitiria a coexistência de fluxos heterogêneos, instaurado no encontro de territorialidades ambulantes com as pulsões de sedentarização da cidade em seus espaços de movimento. Apontando a urgência e as potências inerentes a esse estado como condição para a necessária alteridade política e subjetiva das cidades, pretende-se compreender como se forjam as possibilidades de resistência das *ruas* à produção de *vias*, a sabotagem da velocidade a favor do movimento e dos *usos* nômades sobre a *propriedade* sedentária.

1. Introdução: A rua entre a cidade e o planejamento

Que papel ocupa a Rua no campo de tensões que configuram a cidade contemporânea? Se por um lado, as ferramentas tradicionais do planejamento parecem cada vez mais neutralizadas diante dos poderes do capital imobiliário e financeiro sobre as cidades brasileiras, podemos, por outro lado, observar na dinâmica das ruas, possibilidades que escapam aos padrões hegemônicos de espacialização na cidade. São expressões e apropriações dos e nos espaços urbanos, produzidas na prática cotidiana de indivíduos, que parecem ter a capacidade de subverter as lógicas associadas aos processos que dominam a produção das cidades na contemporaneidade.

É possível identificar hoje dois grandes modelos de planejamento e gestão de cidades no Brasil: o Planejamento Estratégico e o Planejamento Participativo¹ filiado ao Movimento pela Reforma Urbana. Enquanto o primeiro está ligado aos interesses do grande capital imobiliário e financeiro internacional, o segundo está ligado ao ideário do Direito à Cidade. Em teoria esses modelos se apresentam como pólos antitéticos, mas na prática se misturam sendo muitas vezes difícil discernir a opção de um governo por um ou por outro. Isto porque, se o Planejamento Estratégico capturou boa parte do discurso da Reforma Urbana – entre eles o da democracia participativa, do espaço público e da emancipação social (pela geração de empregos) –, o Planejamento Participativo por sua vez, na prática, não é capaz de fazer resistência aos interesses do grande capital, seja nas disputas políticas presentes no próprio interior das estruturas do aparelho de estado, seja na regulação da distribuição sócioespacial na cidade.

As ferramentas clássicas de análise das dinâmicas urbanas costumam utilizar lentes já viciadas de aproximação à cidade real, produzindo representações que fixam territórios sócio-econômicos e baseiam-se em categorizações polarizadas como formal e informal, público e privado, que acabam idealizando um espaço imutável e que parece ter abolido a dimensão processual e temporal. No entanto, desviando o foco dessas lentes, do solo para os fluxos urbanos, observa-se que populações usualmente apresentadas como excluídas, apropriam-se da rua com razoável liberdade enquanto os “incluídos” enclausuram-se cada vez mais, formando uma espécie de “arquipélago capsular” (CAUTER, 2004) como modo de vida.

Considerando-se que no Brasil a apreensão da cidade com ênfase no solo urbano (escolha predileta dos urbanistas) oferece uma perspectiva bastante pessimista – onde o dueto entre a cultura patrimonialista, que institui a necessidade da casa própria, e a falta de regulação do Estado sobre a distribuição social do solo é responsável por um processo de periferização da pobreza que se agrava cada vez mais –, a opção pela apreensão da cidade

com ênfase nos fluxos de circulação, com a flexibilidade que o movimento proporciona aos indivíduos e grupos para se apropriar da cidade, parece fornecer uma perspectiva bem mais otimista.

Mas o que faz de uma rua, Rua? Em tempos de metrópoles brasileiras aspirando à cidades-globais, qual o papel da rua e o que passa (ou não) por ela? Como ler os fluxos que passam pelos espaços de movimento das cidades e que mutações estão em curso pela ação das forças que produzem as cidades? Para desenvolver estas reflexões o artigo propõe um recorte ambulante da cidade por meio do olhar sobre pessoas que trabalham, moram, sobrevivem, se expressam ou simplesmente se deslocam pelas ruas. Mas não se trata de pensar sobre qualquer atividade em movimento. O foco está naquelas relações com a cidade permeadas pelo movimento que não são as hegemônicas, mas aquelas que se constituem como alternativas, seja por que são de fato ilegais, ou consideradas informais; seja porque não obedecem a princípios morais sedimentados na sociedade, ou porque resistem a pressões, ou repressões, sob forma de embates, conflitos diretos, ou simplesmente desviam, se esquivam, tornam-se invisíveis, e assim lutam pelo simples direito de existir. São vendedores ambulantes, catadores de lixo, moradores de rua, ciclistas², loucos – sujeitos ambulantes que utilizam a rua como suporte para suas atividades e cujas trajetórias marcam a paisagem urbana brasileira.

Elabora-se para isso o conceito de *estado de rua*, que não apenas propicia a existência das atividades próprias a estes sujeitos, mas que de forma mais ampla, permite a passagem de fluxos e intensidades urbanas heterogêneas. Como ponto de partida, propõe-se a constatação de que as expansões e reestruturações urbanas contemporâneas no Brasil, não apenas não produzem mais este estado de rua, como têm reduzido sua presença nos locais onde este antes existia, produzindo cada vez mais “vias” que, ao contrário do espaço defendido aqui, servem aos fluxos homogêneos da circulação de automóveis, da publicidade espetacular e da opressão da escala do corpo, levando direta ou indiretamente à redução da diversidade e da urbanidade. Num segundo momento teceremos algumas considerações sobre a prática recente do Planejamento Participativo, tentando identificar seus limites decorrentes da abordagem das questões urbanas pelas esferas jurídicas e institucionais, onde buscaremos um caminho paralelo pelas possibilidades de uma política urbana da rua.

2. Em busca de um estado de rua

Iniciaremos este percurso revisitando algumas reflexões de dois intelectuais brasileiros sobre a rua: Roberto da Matta e Carlos Nelson Ferreira dos Santos. Cabe esclarecer desde já que a rua falada aqui, seguindo a linha desses autores, encerra dinâmicas que não apenas as relacionadas à circulação. Partiremos do princípio de que uma rua só é Rua, se

abriga e protagoniza processos múltiplos de socialização, caso contrário ela é apenas uma Via de transporte urbano.

Ao pensar sobre o papel da Rua e da Casa na construção da sociedade brasileira, Roberto da Matta (1997) eleva-as à condição de categorias sociológicas, onde as compreende como esferas da ação social com as quais a sociedade identifica códigos, posturas e leis próprias e que mantêm entre si, mais do que uma oposição, uma relação dinâmica. A rua, neste nível, abriga o mundo das relações contratuais que regem o convívio e a interação daqueles que não têm outros laços de união além da sua igualdade enquanto cidadãos. Esfera da impessoalidade, lugar dos indivíduos anônimos e desgarrados e domínio público por excelência, a rua é o lugar onde se dão as relações formais, expostas e visíveis, mediadas pela lei e pelo dinheiro. A casa, por outro lado, abriga o domínio da “pessoalização” e das obrigações mútuas que regem este mundo de pessoas. Encontra-se assim, no âmbito das relações informais, familiares e de amizade, regidas pelas regras da moral.

Casa e rua estão caracterizadas aqui num plano idealizado, de modo a facilitar a compreensão de determinados aspectos culturais da sociedade brasileira. Importa aqui, sobretudo, utilizar esta caracterização para ajudar a identificar exatamente os usos do espaço social que fogem a esta regra, especialmente quando é possível encontrar características desta categoria-casa no espaço da rua. MATTA, como vemos, segue este caminho:

Na gramaticalidade dos espaços brasileiros, rua e casa se reproduzem mutuamente, posto que há espaços na rua que são ocupados ou apropriados permanentemente por um grupo, categoria social ou pessoa que ali vivem como se estivessem em casa. É na rua que devem viver os malandros, meliantes, pilantras e os marginais em geral - ainda que esses mesmos personagens em casa possam ser seres humanos decentes ou mesmo bons pais de família. A rua é local de individualização, de luta e de malandragem (...), contexto onde não se aplicam as constelações de valores da casa. O que equivale a abrir mão de um controle social rígido que de certo modo garante a pacificação dos ânimos , aproximando-nos assim do conflito aberto. Por isso, é próprio do espaço da rua, a contradição, que na casa não se admite. (p. 55)

Esta associação da rua ao conflito e à contradição permite uma aproximação ao conceito de *espaço liso* proposto por DELEUZE e GUATTARI (1997) que, diferenciando-se do *espaço estriado* - aquele onde leis, valores, protocolos estão sedimentados, esquadrinhando, assim, os percursos mentais e materiais do homem - , constitui um campo aberto onde as possibilidades se apresentam, onde não há pontos, apenas linhas, e em última instância,

onde o pensamento e a sociedade realizam suas mutações, suas revoluções e seus saltos em direção ao novo e ao desconhecido. Entretanto, seria errado, ou demasiadamente determinista, associar incondicionalmente a materialidade espacial da rua a este conceito. Mas, partindo desta ressalva, parece possível amarrar tais idéias da seguinte forma: a rua pode tornar-se um *espaço liso* nos momentos ou situações em que ela adquire um “estado” produzido pelo seu uso, aberto à produção de significados, dinâmicas sociais e subjetividades outras, diferentes das que já estão aí sendo reproduzidas.

Esta formulação decorre de uma noção de espaço que só pode ser entendido através do uso dado pela apropriação social. No livro *Quando a rua vira casa* (SANTOS E VOGEL, 1985), a rua assume o lugar de protagonista para a crítica dos autores às práticas urbanas em voga e para suas formulações teóricas no âmbito da antropologia urbana e do urbanismo. Segundo eles:

Os significados que um determinado suporte material (esquina, calçada, quintal, rua, etc.) pode assumir, resultam da sua conjugação com uma atividade e mudam de acordo com ela. Assim como a rua é a forma de utilizá-la, o espaço é o uso que permite. (p.48)

Por isso, sempre haverá a possibilidade de *resignificação* de espaços urbanos considerados frios, desumanos ou “sem alma”, pela invenção de novos usos que conferem a eles, sejam estes coletivos ou individuais, partindo sempre de uma perspectiva relacional, na qual espaço e uso se retroalimentam.

As atividades como que “escolhem” seus espaços, apropriando-se deles, conformando-os, e sendo conformadas de volta. A distinção entre forma e fundo perde sentido, pois existem conjugações de espaços e atividades em que os primeiros não são apenas formas que abrigam um conteúdo eventual na medida em que contribuem para a sua realização. Da mesma maneira, o que acontece em um local não constitui somente a essência que, vertida num receptáculo vazio, toma a sua forma, pois contribui decisivamente para moldar e qualificar os ambientes. Em resumo, diríamos que um espaço é sempre o espaço de alguma coisa, assim como as coisas só podem ter lugar em algum espaço. O problema da adequação de forma e conteúdo se revela uma falsa questão. (p.49)

Conjugando então o entendimento de que há uma interferência mútua entre o espaço da rua e as atividades que nela tomam forma, com a idéia de que no espaço da rua há uma coexistência e sobreposição de categorias sociológicas (na acepção de da Matta); e, ao inserir nesta equação o aspecto da temporalidade, onde essas relações estão em constante mutação ao longo do tempo, nos aproximamos da idéia de um *estado de rua*, que pode

estar presente com certa constância em determinadas ruas, mas que também pode se instaurar, mesmo que momentaneamente, dada uma confluência de circunstâncias, até mesmo naquelas *vias* cujo propósito original e rotineiro é apenas servir aos fluxos que ligam lugares outros (que não o seu próprio) da cidade.

3. A política da rua

O confronto com estranhos é uma aventura, de desfecho incerto, portanto. Apresenta aquela dose de fascínio que caracteriza as ruas, lugares do que é estranho. (SANTOS E VOGEL, p. 90)

Se considerarmos a noção de política, no sentido defendido por Jacques Rancière, segundo o qual, a política se instaura no momento em que simplesmente opomos um mundo comum a outro (Rancière, 2005a), ou no momento em que se realiza a “partilha do sensível” (Rancière, 2005b), quer dizer, quando há dissenso na maneira de entender/ agir individual e coletivamente o/no espaço, esta se liberta primeiramente de seus significados demasiadamente carregados, derivados de instâncias jurídicas, estatais e partidárias - o que consideramos uma esfera macropolítica. A partir daí podemos olhar para a rua como campo em que a política é exercida permanentemente, renovando-se mesmo nos contatos sociais mais insignificantes. Afinal, é na rua onde nos deparamos inevitavelmente com o *outro*.

Carlos Nelson e Arno Vogel ressaltam a função de estranhamento que esta categoria - o *outro* - carrega, tanto em sua forma mais radical, como simplesmente considerando-o como “aquele com quem mantemos relações sociais”. Segundo eles, as possibilidades trazidas pela presença do *outro* na rua, através do inesperado e da surpresa, fazem da rua também um palco onde o social adquire traços de espetáculo. “um espetáculo que permite assumir certas identidades, desempenhar determinados papéis e, até certo ponto, escolher os enredos dos quais participar” (p. 83). Mas é um espetáculo onde, mesmo quando optamos pelo papel de espectador (espiando de longe ou apenas escolhendo não tomar parte), os protagonistas são cidadãos comuns como nós. Talvez daí seu fascínio, já que o outro tipo de espetáculo, aquele ligado à esfera do consumo, denunciado por Guy Debord (1997) em seu *Sociedade do Espetáculo*, está tão massificado na vida contemporânea, que já não nos toca com profundidade, não parece real. A este espetáculo liga-se o indivíduo *blazé*, descrito por George Simmel (1976), como aquele morador de grandes centros urbanos que, de tanto estímulo recebido pelas informações produzidas na cidade, seus nervos já não conseguem responder na mesma velocidade com que absorvem, tornando-se um ser anestesiado que nada mais parece assustar ou impressionar. Por isso o lugar do *blazé* hoje não é na rua, mas dentro do automóvel, em locais privados, a consumir sem surpresas ou emoção seus produtos culturais.

Do contato com o outro na rua decorrem aspectos relacionados à segurança e à socialização. Carlos Nelson e Arno Vogel destacam estes dois aspectos como inerentes ao contato na medida em que, por um lado a questão da segurança relaciona-se ao fato de que o contato sempre carrega consigo a possibilidade do conflito e de outro, a socialização o torna possível e o reproduz.

A diversidade, defendida por Jane Jacobs em *Morte e Vida das Grandes Cidades*, como principal aspecto a ser valorizado nas cidades, seria responsável pelos atributos urbanos que garantem “naturalmente” alguma segurança no contato com o outro. “Muitos olhos e muitas mediações permitem incorporar os estranhos sem custos sociais excessivos. (...) A socialização das crianças e o exercício de sociabilidade dos adultos encontram, na diversidade das ruas e do bairro, solo favorável.” (JACOBS apud SANTOS e VOGEL, 1985)

Ao mesmo tempo, a apologia da diversidade, tende a associar-se a um discurso hoje hegemônico, com palavras de ordem como “pluralidade” e do “multiculturalismo”, encontrado desde as plataformas políticas às campanhas publicitárias, passando pela academia. Tal característica já foi associada à pós-modernidade e pode ser identificada como ferramenta para manutenção do status quo, ou como parte da “lógica cultural do capitalismo tardio”, como sugeriu Fredric Jameson (2000), cuja função, além de fortalecer o individualismo na sociedade, seria a de camuflar e mitigar conflitos.

Como apontam Carlos Nelson e Arno Vogel, o conflito é dimensão crucial no processo de apropriação do espaço.

Sua existência não deve surpreender, pois difícil seria imaginar qualquer processo de apropriação de um bem coletivo sem dissensões e discordâncias. Sem choques resultantes da própria dinâmica do sistema. Os espaços não vêm acompanhados de manual de instrução para sua utilização. Ou melhor, nem sempre, o que significa que, às vezes, é o caso. (...) Para além das leis escritas e instituídas, que regem a sociedade, está um direito cujas normas são permanentemente discutidas e negociadas. A comunidade convive com o dissenso. (p. 106).

Considerando a mitigação de conflitos e a formulação de consensos como lemas do modelo de política urbana dominante na atualidade – o planejamento estratégico (ARANTES; VAINER, 2000) - seria, portanto, a possibilidade do conflito o aspecto que se deve ressaltar como principal característica da política da rua³.

4. A política no Planejamento Participativo

Faremos agora um desvio de percurso. Já que adentramos o âmbito da política, levantaremos algumas questões relacionadas à vertente do Planejamento Participativo, fortemente ligado ao Movimento Nacional pela Reforma Urbana, responsável, em parte, pelos atuais rumos da política urbana no Brasil. Este desvio tem por função apontar alguns limites de tal política e fortalecer nossa argumentação em torno da micropolítica da cidade que compõe o *estado de rua* aqui defendido.

Diferentemente da política da rua, a política da Reforma Urbana⁴, fundada na associação de uma intelectualidade urbanística militante com movimentos sociais urbanos de base, especialmente aqueles ligados à luta pela moradia, rapidamente adquire contornos de uma política pela via do direito urbanístico e, portanto, voltada para mudanças no âmbito da legislação urbana e na política de Estado. Era natural no pensamento da esquerda, naquele momento de ascensão do neoliberalismo como “via de mão única”, e o dismantelamento da alternativa socialista no final da década de 80, que a resistência deveria ocorrer no sentido de fortalecer o Estado, visto naquele momento como último bastião capaz de segurar o avanço predatório das forças do mercado. “Nosso saber está, aberta ou secretamente, a serviço do Estado, o deles está, sem complexos, a serviço da empresa” (TOPALOV, 1991). Por isso, todas as ações e reivindicações ocorreram no sentido de inserir no aparelho estatal, leis e ferramentas capazes de garantir a função social da propriedade, protegendo a cidade das nefastas conseqüências que a falta de planejamento e a especulação imobiliária decorrentes da opção neoliberal acarretam ao tecido urbano e social das cidades.

Com a eleição de Lula em 2002, a Reforma Urbana deixa de ser um movimento de resistência e converte-se em política oficial. A princípio, fato que deve ser celebrado, como conquista de tudo o que o movimento buscou através de sua luta. São inegáveis os inúmeros avanços que podem ser verificados pelo montante inédito de recursos públicos investidos nos últimos anos no desenvolvimento urbano das cidades Brasileiras, o que colocou o planejamento das cidades na pauta dos Estados e Municípios.

No entanto, contrariando as expectativas da esquerda quanto ao papel do Estado enquanto resistência às forças do mercado, o que vemos hoje é que as fronteiras entre um Estado forte (welfare state) e um Estado neoliberal são bastante imprecisas. Fato que pode ser conferido pelo papel desempenhado pelos Estados centrais na última crise econômica internacional, salvando bancos e empresas multinacionais. No caso Brasileiro podemos citar a redução do IPI⁵, medida direcionada ao aquecimento da indústria, especialmente a automobilística pelo incentivo à compra de automóveis 0 Km, mesmo com todos os indicadores de esgotamento do modelo de mobilidade baseado na cultura do automóvel e

em contradição com a própria política de Mobilidade Urbana Sustentável difundida pelo Ministério das Cidades. Contradição que também está presente no pacote habitacional “minha casa minha vida” que, se por um lado, investe em habitação social de modo a minimizar o déficit habitacional, por outro, o faz mediante modelo que estimula a construção de conjuntos habitacionais que inevitavelmente serão implantados em terrenos afastados dos centros urbanos, contribuindo para o agravamento dos problemas decorrentes da periferização da pobreza. Modelo que vai de encontro às reivindicações do MRU por habitação integrada ao tecido urbano consolidado, presente também nos discursos oficiais do Ministério das Cidades.⁶

O que se percebe é que o Estado hoje, dificilmente pode ser associado à uma ideologia política, e isto se reflete na política urbana. Quando este se inclina, no âmbito das questões urbanas, às demandas dos movimentos sociais, os problemas urbanos são da ordem do direito à cidade e vemos um fortalecimento da esfera pública; e quando este se inclina às demandas do mercado, os problemas são os de criar facilidades para a circulação e estratégias de atração do capital, quando se vê um fortalecimento do âmbito privado. Cada agenda encontra seus experts, e no atual estado de imbricação das redes econômicas com decisões políticas, e seus reflexos nas questões urbanas, especialmente nas grandes metrópoles, é difícil que uma agenda se sobreponha à outra, mas que estas coexistam, em embate permanente. Como compreenderam Marx e Engels (1974), “o Estado não é outra coisa senão a forma de organização que os burgueses deram a si por necessidade, para garantir reciprocamente sua propriedade e os seus interesses”. Compreensão esta que ainda reverbera, mesmo com a guinada progressista vista na última década no Brasil.

Nesta conjuntura, há uma forte tendência à produção de um discurso consensual, independente da orientação política à que o Estado se incline naquele momento, o que corresponde em outras palavras à neutralização da própria política.

“O consenso é bem mais do que aquilo a que o assimilamos habitualmente, a saber, um acordo global dos partidos de governo e de oposição sobre os grandes interesses comuns ou um estilo de governo que privilegia a discussão e a negociação. É um modo de simbolização da comunidade que visa excluir aquilo que é o próprio cerne da política: o dissenso. (...) O consenso tende a transformar todo conflito político em problema que compete a um saber de especialista ou a uma técnica de governo. Ele tende a exaurir a invenção política das situações dissensuais. (RANCIÈRE, 2005a)

Da mesma maneira em que se denuncia a “cidade do pensamento único” (ARANTES, 2000) – quando nos referimos à proliferação do modelo do planejamento estratégico – é preciso

ter cuidado quando a base discursiva do Estado, dos movimentos sociais urbanos e dos organismos financiadores internacionais se sobrepõe transformando-se num outro pensamento único. Uma consequência desta unificação de discursos e da abordagem jurídico-institucional do MRU pode ser identificada no esfriamento recente dos movimentos sociais urbanos, seja por que suas lideranças são lentamente incorporadas à macropolítica partidária e estatal, seja porque o Estado descobriu as vantagens de falar sua língua. Mas que significa basicamente que se dissolveu uma tensão necessária visto que Estado e Movimentos Sociais têm interesses distintos e sua relação política deve ser, antes de mais nada, antitética e dissensual.

Assim, ainda que sejam baseadas em intenções legítimas, as estratégias de ação do MRU, por seu viés jurídico-regulacionista, têm levado ao “aparelhamento” pelo Estado, capturadas quando necessário, segundo interesses do capital especulativo e imobiliário. Daí o atual estado de neutralização do Movimento diante das forças econômicas hegemônicas presentes também nas engrenagens do Estado.

5. Sujeitos ambulantes e a cidade nômade

Diante da condição de neutralização das ferramentas urbanísticas via aparelho de Estado, voltamos nossa atenção para as possibilidades que se apresentam na política ao nível da rua. Nela nos deparamos com um conjunto heterogêneo de sujeitos que, em suas práticas, carregam consigo um tipo de conhecimento específico, dotado de um potencial de resignificação e reconfiguração do território. As práticas desses sujeitos e as relações que estabelecem com o espaço público e com os diversos poderes da cidade – as tensões e acomodações produzidas –, apontam para a necessidade de ampliação do espectro de atuação de urbanistas, planejadores e demais interessados nas dinâmicas urbanas.

Para aqueles que cruzam a cidade encapsulados em seus automóveis – para os quais a cidade é apenas o tempo (perdido) e a distância (a ser vencida) entre os lugares que freqüentam –, os sujeitos dos quais falamos só existem quando se configuram como obstáculos em seu caminho. No entanto, basta estar na rua, com os sentidos abertos a perceber a movimentação que a anima, para notar sua inevitável presença. São muitos os indivíduos que optam por uma atividade ambulante, geralmente como resposta à dificuldade da geração de renda. Este é o caso do comércio ambulante de alimentos ou produtos baratos, ou da coleta de materiais recicláveis (alumínio, plástico e papel). Outro motivo é o alto custo do transporte coletivo, no caso dos *bicicleteiros*⁷, que se arriscam com ousadia em meio ao “apocalipse motorizado” (LUDD, 2005) das grandes cidades, convivendo com a adrenalina que carrega o risco de acidente iminente. Obviamente não é possível generalizar as condições que levam um indivíduo a optar pela vida na rua, e muitas vezes esta é menos

uma escolha e mais uma conseqüência de dinâmicas psicossociais e/ou econômicas decorrentes da inserção da cidade e de indivíduos nas dinâmicas capitalistas. A força centrípeta que a cidade exerce sobre o campo, o alto grau de pobreza em que vive parte da população, seja ela rural ou urbana, e situações de violência doméstica são fortes fatores que levam à condição de rua.

Determinadas situações de rua ajudam também a expor os limites das soluções tradicionais para habitação social. Se observamos, por exemplo, a apropriação dos espaços públicos pelo morador de rua (sem ignorar sua intrínseca condição de precariedade), podemos nos remeter a uma outra idéia de *habitar*⁸. Este sujeito não tem casa, mas habitando da forma que encontrou, consegue quebrar em algum sentido o padrão de periferização da pobreza operado pela dinâmica de mercado sobre o solo urbano que sedimenta a patrimonialização da “casa própria” e, conseqüentemente, a exclusão dos que não possuem o capital para adquirir tal patrimônio. O morador de rua, pelo contrário, habita os centros e muitas vezes bairros nobres. Os motivos que o levaram à vida na rua podem ser inúmeros, mas muitas vezes, esta escolha não decorre do problema específico da falta de casa (com paredes e teto). Não se trata de defender o morar na rua como solução urbanística a ser replicada, mas enquanto resistência às “soluções” propostas pelas macropolíticas do Estado e do urbanismo que geralmente descolam habitação de renda, quem dirá o que é melhor para aquele indivíduo? Esta situação, possibilitada pela rua, incomoda e desconcerta, pois situando-se no limiar entre o aceitável e o possível coloca em evidência os limites éticos dos profissionais que analisam e propõe soluções para a cidade.

De formas variadas, outros sujeitos ambulantes se apropriam da rua: como vendedores aparelhados com as mais criativas parafernálias e estratégias de venda; os “loucos”, que na rua colocam em prática sua visão de mundo, confrontando o mundo e as regras sociais dos outros; as bicicletas que, andando na contramão do trânsito e da cultura do automóvel, sugerem com sua propulsão humana e sua velocidade mais lenta um devir urbano mais ecológico para o ambiental e o social. Esta rua, por onde passam fluxos humanos de intensidades variadas, às vezes conflituosas ou surpreendentes, é o espaço dos indivíduos anônimos, da lei e do dinheiro, mas é também nela onde as categorias sociológicas de daMatta se misturam produzindo um *estado* propício à produção de novidades.

A partir desta condição de mistura, na qual está presente um componente de *ingovernabilidade* característico da política da rua, emerge uma faceta menos ligada a questões econômicas e mais ao que poderíamos chamar um *devir-rua*: uma potência da Rua enquanto conteúdo simbólico-afetivo que envolve um emaranhado de feixes subjetivos relacionados às idéias de libertação de estruturas morais, familiares, religiosas; assim como desejos de perigo, marginalidade, sexualidade, vagabundagem; a busca de estados

alterados de consciência com o uso de drogas ou mesmo, para os “loucos”, a expressão de suas esquizofrenias e sociopatias. Um *devir-rua* que provavelmente tem sua origem com as primeiras cidades, mas que se intensifica com a modernidade e o processo de urbanização e está presente nas flâneries de Baudelaire no século XIX revisitadas por Benjamin, nas deambulações dadaístas e surrealistas, nas derivas situacionistas⁹. João do Rio, um *flanêur* convicto das ruas do Rio de Janeiro do início do século XX, descreve com lirismo algumas características que poderíamos associar a esse devir:

A rua faz as celebridades e as revoltas, a rua criou um tipo universal, tipo que vive cada aspecto urbano, em cada detalhe, em cada praça, tipo diabólico que tem dos gnomos e dos silfos das florestas, tipo proteiforme, feito de risos e lágrimas, de patifarias e de crimes irresponsáveis, de abandono e de inédita filosofia, tipo esquisito e ambíguo com saltos de felino e risos de navalha, o pródigo de uma criança mais sabida e cética que os velhos de setenta invernos, mas cuja ingenuidade é perpétua, voz que dá o apelido fatal aos potentados e nunca teve preocupações, criatura que pede como se fosse natural pedir, aclama sem interesse, e pode rir, francamente, depois de ter conhecido todos os males da cidade, poeira d'ouro que se faz lama e torna a ser poeira. (RIO, 2007: 27)

Curiosamente, parece ser este devir ao qual o planejamento urbano e os projetos urbanos contemporâneos (operados pelo Estado e pelo Capital) continuam a negar como sempre fez o urbanismo funcionalista, de Haussman a Le Corbusier¹⁰, já criticado nas palavras de Gui Debord (1997): “O esforço de todos os poderes estabelecidos, desde as experiências da revolução francesa, para ampliar os meios de manter a ordem na rua culmina afinal com a supressão da rua”. E podemos completar afirmando que a negação da rua, em última instância, culmina na negação da própria cidade.

Para a subjetividade dominante - cujos artifícios de proteção da consciência se esforçam em subtrair a urgência dos atos desses sujeitos da rua, transformando-os em apenas mais uma camada do chamado “caos urbano” - as trajetórias desses indivíduos constituem o substrato de um corpo social invisível. Mas estas são, simultaneamente, produtoras de uma fluida constelação de forças que, agindo conforme uma micropolítica do cotidiano - produzindo conflitos, trocas e rearranjos sociais no espaço da cidade -, transformam as esferas objetivas e subjetivas da paisagem urbana. Seria possível vislumbrar a partir de seus atos outros devires para a cidade, diferentes daquele produzido pelos informes publicitários do mercado imobiliário? Certamente um devir-favela não seria difícil de imaginar. Mas seria isso necessariamente ruim? Guatarri (1992) chama atenção para o potencial transformador das situações aparentemente caóticas e estranhas ao habitual:

A experimentação social visa espécies particulares de “atratores estranhos”, comparáveis aos da física dos processos caóticos. Uma ordem objetiva “mutante” pode nascer do caos atual de nossas cidades e também uma nova poesia, uma nova arte de viver. Essa “lógica do caos” pede que se examinem bem as situações em sua singularidade. Trata-se de entrar em processos de re-singularização(...).

A busca de um *estado de rua* que abriga uma política “menor” é também uma tentativa de desviar das determinações do mercado sobre a cidade, já que lidamos com fluxos e não com o solo. É imperativo, neste sentido, para as análises urbanas que se experimente outras lentes de observação, diferentes das tradicionais, para acessar aspectos menos visíveis da realidade urbana. O movimento pode ser entendido, neste sentido, como uma lente fundamental. A ela, pode acopla-se uma outra, que podemos chamar de *cidade nômade*. Esta seria uma leitura da cidade que pensa sobre os fluxos – objetivos e subjetivos –, o movimento no espaço e imagens em mutação, em contraponto à leitura da cidade sedentária (preferência entre urbanistas) que pensa sobre e a partir do solo, da propriedade privada, do espaço edificável e sobre um imaginário coletivo sedimentado e hegemônico.

Neste ponto vale recorrer ao conceito de nomadismo como proposto por Deleuze e Gattari (1997) em seu “tratado de nomadologia”. Se num primeiro momento, este recurso vem da simples associação com aquilo que está em movimento, numa camada mais profunda, este revela uma distinção fundamental quanto ao papel e o significado do solo nas sociedades urbanas contemporâneas. Segundo os autores:

*Para o nômade é a própria desterritorialização que constitui sua relação com a terra, por isso ele se reterritorializa na própria desterritorialização. É a terra que se desterritorializa ela mesma, de modo que o nômade encontra aí um território. **A terra deixa de ser terra, e tende a tornar-se simples solo ou suporte.** (grifo nosso) (p. 53)*

Esta reflexão, ainda que originária do campo conceitual onde se realiza a produção destes filósofos, não deixa de ecoar sobre a dinâmica da cidade capitalista, onde a terra é significada em lote, em mercadoria com valor de troca – “*com efeito, a relação do sedentário com a terra está mediatizada por outra coisa, regime de propriedade, aparelho de Estado...*”(ibidem). Assim, o nômade urbano pode ser identificado como aquele que imprime em sua territorialidade outros significados à terra desviando do regime de propriedade ao qual não tem acesso e sobre o qual as ações do urbanismo se fundamentam. Se o solo urbano é, portanto, significado em *propriedade* na cidade sedentária (e no urbanismo), este

é desviado enquanto *suporte para a ação* do sujeito na *cidade nômade* (ou numa nomadologia urbana).

Assim, mais do que romantizar uma vida em movimento, a finalidade aqui é a crítica à cidade baseada na propriedade, mostrando que o urbanismo, em sua prática – mesmo as consideradas progressistas –, quando não se descola desse paradigma, apenas reproduz a cidade sedentária, onde não há transformação, apenas reprodução do estado de coisas.

Debord (1997) já havia colocado o desapego ao solo como condição para novas possibilidades de vida:

*A história que ameaça este mundo crepuscular é também a força que pode submeter o espaço ao tempo vivido. A revolução proletária é a crítica da geografia humana através da qual os indivíduos e as comunidades devem construir os locais e os acontecimentos correspondentes à apropriação, já não apenas de seu trabalho, mas de sua história total. Nesse espaço movente do jogo, e das variações livremente escolhidas das regras do jogo, a autonomia do lugar pode se reencontrar, **sem reintroduzir um apego exclusivo ao solo**, e assim trazer de volta a realidade da viagem, e da vida entendida como uma viagem que contém em si mesma todo o seu sentido. (grifo nosso) (p. 117)*

6. Considerações em processo

Como vimos, mesmo com a invenção de ferramentas de regulação institucionais para garantir a função social da cidade, o capital especulativo também inventa seus mecanismos de modo a fazer prevalecer os interesses privados. E se podemos concluir que, enquanto na *cidade sedentária* a propriedade privada constitui a peça-chave para entender os processos de acumulação de capital, na *cidade nômade* a dissolução da rua pela via parece ser a ferramenta produzida pelos processos capitalistas para neutralizar as resistências nos espaços de movimento, onde podemos falar de uma privatização dos fluxos, considerando o automóvel particular um lote em movimento.

O desafio que se coloca, portanto, é o de atualizar a rua em tempos de metrópoles globais. Como reverter o processo de produção de vias injetando ali um estado de rua? Como travar a velocidade de um fluxo uniforme com fluxos heterogêneos lentos? Como sabotar a velocidade a favor do movimento?

A hipótese aqui levantada é de que deve haver um *estado de rua* que permite a passagem dessas intensidades outras, instaurando a possibilidade de uma micropolítica do urbano nos espaços de movimento. Este estado, que pode ser entendido como uma qualidade presente *a priori* em determinadas ruas– associada a atributos de configuração espacial ou da diversidade de atividades que abriga - resiste e se reproduz também numa esfera menos

objetiva, surgindo através de situações que se instauram nos espaços públicos derivadas de fatores como a oportunidade e o acaso.

Assim, não se trataria apenas de um conjunto de atributos pré-existentes na rua o que permitira a passagem desses sujeitos ambulantes, mas de compreender que estes, em suas trajetórias, também carregam consigo este estado, como um fator incorporado, instaurando-o no momento de sua passagem. Seja com o barulho de sua carroça ou carrinho, com os cachorros que o acompanham, com o cantarolar e os martelantes sons de instrumentos e gritos de guerra dos vendedores ambulantes que chamam à interação transeuntes, moradores, lojistas, porteiros; ativando também relações com outros sujeitos ambulantes ou fixos da rua como flanelinhas, mendigos, crianças, camelôs, pontos de jogo do bicho, taxistas, etc.

No encontro destas práticas é ativada uma atmosfera própria da Rua. É neste nível que a cidade se torna viva e se transforma pela participação efetiva de seus moradores. Sob esta condição política, ativada pela instauração de um *estado de rua*, é possível que o confronto, não apenas direto, mas também de perspectivas e imaginários, engendre novos arranjos nos usos do espaço. Estes podem ser eternamente conflituosos, mas daí pode emergir o novo e a possibilidade de transformação dos sistemas de relações e dos significados impressos no espaço da rua; do que pode ser feito, de quem pode fazer, e do que pertence a quem ou a todos.

A questão que se coloca neste contexto seria, não apenas procurar o que se pode descobrir com isso enquanto estudiosos dos processos urbanos contemporâneos, mas também de que maneira o urbanismo enquanto prática urbana pode atuar junto a esses sujeitos e ao *estado de rua* que compõe suas atividades. De modo que, compreendendo a política que já existe ao nível da rua, podemos também descobrir maneiras de reelaborar nossas formas de fazer política urbana.

Tal compreensão pode também ser útil para pensar sobre o conceito de participação como é hoje compreendido, e sobre novas possibilidades para tentar efetivá-la. No lugar de uma forçosa e verticalizada participação em instâncias jurídico-administrativas demasiadamente burocratizadas (como as audiências públicas de planos diretores), pensar o que o urbanismo pode aprender com a construção cotidiana – e portanto, naturalmente participativa – da cidade real: com a participação horizontal e desorganizada dos cidadãos comuns, que ocorre à margem do planejamento na chamada informalidade. Reinventar ferramentas de ação, colocar em dúvida velhos paradigmas das ciências urbanas, colocar-se em risco. Não se trata de buscar uma alternativa que exclui aquele caminho

macropolítico, mas de pensar possibilidades de transformação da realidade urbana em mais de uma direção. Para isso, pode ser válida a dica de Roberto daMatta(1997):

A chave para a interpretação correta do Brasil jaz na possibilidade de estudar aquilo que está entre as coisas. O importante seria identificar os pontos de conexão entre esses elementos e para descobri-los é preciso ser capaz de captar a sociedade brasileira em seu movimento. (p. 21)

Referências bibliográficas

ARANTES, Otília, VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia. **A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos**. Petrópolis, Vozes, 2000.

CAUTER, Lieven De. **The Capsular Civilization: on the city in the age of fear**. Rotterdam, NAI Publishers, 2004.

DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo**. Rio de Janeiro, Contraponto, 1997.

DELEUZE, Guilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia. Vol. 5**. São Paulo: 34, 1997.

ENGELS, Friedrich. MARX, Karl. **La Ideologia Alemana**. Barcelona: Grijalbo, 1974.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Lisboa: Presença, 1975.

GUATARRI, Félix. **Caosmose: um novo paradigma estético**. São Paulo: Ed. 34, 1992.

JACQUES, Paola Berenstein. **Elogio aos errantes: a arte de se perder na cidade**. Em: Jacques, P. B. e Jeudi, Henri Pierre (orgs.) *Corpos e cenários urbanos: territórios urbanos e políticas culturais*. Salvador: EDUFBA; PPG-AU/FAUFBA, 2006.

JAMESON, Fredric. **Pós-Modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio**. São Paulo: Ática, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado : a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo : Conrad, 2005

MATTA, Roberto da. **A casa & a rua : espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. 5 ed. Rio de Janeiro : Rocco, 1997.

RANCIÈRE, Jacques. *Política da Arte*. Em: **São Paulo S.A. Práticas estéticas, sociais e políticas em debate. Situação 3: estética e política**. (evento ocorrido em São Paulo, 2005a). Disponível em: www.sescsp.org.br/sesc/images/upload/conferencias/206.rtf

_____. **A partilha do sensível: estética e política**. São Paulo: Ed. 34, 2005b

RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**. São Paulo: Martin Claret, 2007.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos; VOGEL, Arno. (orgs). **Quando a rua vira casa**. 3ª Ed. São Paulo: Projeto, 1985.

SIMMEL, George. **A Metrópole e vida mental**. In: VELHO, O. G. (org) *O fenômeno urbano*. Zahar, 1976.

TOPALOV, Christian. **Os saberes sobre a cidade: tempos de crise**. In: *Espaço & Debates* nº 34, 1991.

¹ A escolha desta denominação tem o objetivo apenas de estabelecer a distinção em relação ao planejamento estratégico. Não existe, no entanto, uma classificação oficial e cada governo que adota ações ligadas a essa vertente costuma nomear seu modelo de planejamento. Mas pode-se afirmar sua filiação ao *urbanismo participativo* que se desenvolve a partir dos anos 60 e ao enfoque *advocacional* (advocacy planning) desenvolvido junto a movimentos e associações de moradores nos Estados Unidos. Ideologicamente está ligado à vertente marxista que se debruça sobre a questão urbana dentro do ideário da justiça social e do Direito à Cidade e relaciona-se ao surgimento dos novos movimentos sociais urbanos.

² Chamamos aqui “bicicleteiros”, não o ciclista por esporte ou por lazer, nem o que circula por ciclovias, mas aquele que se locomove pelas ruas, sem equipamentos de segurança, enfrentando os automóveis geralmente na contra-mão.

³ Podemos pensar uma distinção entre a “política da rua” e a “política na rua”. Esta última estaria mais relacionada às manifestações, passeatas, “marchas”, organizadas previamente. Aqui a política é significada em “ato político” e a rua, escolhida estrategicamente em função da visibilidade, do impacto no sistema de circulação da cidade, etc. A rua é palco. Já a primeira estaria relacionada à co-existências, dissensos e rearranjos cotidianos que se dão nas interações sociais nos e com os espaços (sintaxe) e significados (semântica) da rua. A rua é também protagonista. É claro que a “política da rua” surge invariavelmente quando acontecem atos políticos na rua. Não se trata de defender uma em detrimento da outra, mas de esclarecer o recorte escolhido.

⁴ O Movimento pela Reforma Urbana desenvolveu-se na década de 80. Embalado pela atmosfera de redemocratização do país, sua mobilização culminou na inclusão de artigos na constituição federal de 1988 referentes à função social da cidade e mais recentemente na lei do Estatuto da Cidade em 2001 e na criação do Ministério das Cidades, em 2003.

⁵ Imposto sobre Produto Industrializado.

⁶ Sobre as contradições do pacote habitacional ver ROLNIK, R, NAKANO, K. As armadilhas do pacote habitacional. In: *Le Monde Diplomatique Brasil*. (Março 2009) ou MARICATO, H, *O “Minha Casa” é um avanço, mas segregação urbana fica intocada*. In: *Carta Maior*. (maio 2009). Vale lembrar que ROLNIK E MARICATO estavam entre as lideranças intelectuais do MRU, ocuparam altos cargos do Ministério das Cidades e deixaram o governo federal, em desacordo com os rumos políticos do governo.

⁷ Chamamos aqui “bicicleteiros”, não o ciclista por esporte ou por lazer, nem o que circula por ciclovias, mas aquele que se locomove pelas ruas, sem equipamentos de segurança, enfrentando os automóveis geralmente na contra-mão.

⁸ Lefebvre (1991) descreve um *habitar* a cidade integralmente em sua pulsão de alteridade, em oposição ao *habitat* criado em função da dinâmica industrialização/urbanização e desenvolvido em larga escala pelo urbanismo moderno quando isola a habitação em função, descolada de uma saudável heterogeneidade no entrelaçamento das dinâmicas sociais com a arquitetura da cidade. Engels (1975) realiza uma longa descrição do esfacelamento deste *habitar* em consequência da industrialização das cidades inglesas e uma caracterização deste novo *habitat* ao qual foi conduzida a população operária da Inglaterra no século XIX. Não parece necessário citar exemplos para afirmar que a lógica do *habitat* é a que predomina ainda hoje nas políticas habitacionais no Brasil.

⁹ Sobre a *flanerie*, as deambulações e derivas ver o “pequeno histórico das errâncias urbanas” em: JACQUES, 2006.

¹⁰ Cujá célebre frase “É preciso matar a rua”, representa o urbanismo funcionalista abstrato em sua faceta mais desumana.