

DEFINIÇÕES:

CIDADE, RURAL, ESCALAS DO
URBANO, URBANIDADE, SISTEMA
URBANO, GRADIENTES DE
URBANIDADE, REDES E
TERRITÓRIOS

IEB0264 - A cultura anti-urbana das cidades brasileiras

Jaime Oliva

Prognósticos sobre as cidades

“[...] a cidade do futuro estará em todo o lado e em parte alguma será tão diferente da urbe antiga ou contemporânea que provavelmente não chegaremos a reconhecer sua emergência enquanto cidade” (WRIGHT apud ASCHER, 1998, p. 12).

F. L. Wright possuía afinidades com Ebenezer Howard, mentor das cidades-jardins. Em sua utopia estava presente a:

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

“[...] cidade como vasto domínio, sem lugar, simples malha de interconexão composta por transportes visíveis e por redes de comunicação invisíveis, onde a sociabilidade já não se baseia na proximidade, mas sim no movimento” (WEBER apud ASCHER, 1998, p. 13). O que acontece é que “[...] o lugar urbano está sendo substituído pelo domínio do não-lugar urbano” (WEBER apud HALL, 2002, p. 354).

A morte da cidade: a ascensão do urbano

- Françoise Choay: *La mort de la Ville et le règne de l'urbain*
- Melvin Webber: *The Urban Place and the Non-Place Urban Realm*
- Peter Hall: *Cidades do Amanhã – A civilização da Estrada*
- J. G. Ballard: *O reino do amanhã*

O URBANO: um sistema

- Ordem espacial citadina tradicional: contiguidade territorial e evidente delimitação entre a cidade e seu exterior. A cidade que se opõem ao campo desaparece e o rural vai junto nessa desapareição.
- Cidade e urbano não mais coincidem. Por quê?
- Presença dos **espaços reticulares** que levaram ao fim da exclusividade do modelo citadino territorial.
- Componentes do sistema: cidade propriamente (núcleo denso; periurbano – subúrbios americanos; campo urbanizado)
- Novas Escalas do Urbano: local → cidade/metrópole
Regional → Megalópole

Modos de vida na sociedade contemporânea: Rural e Urbano

<i>Dimensão</i>	Rural	Urbano
<i>Econômica</i>	Dominada por atividades agropecuárias, envolvendo praticamente todos os habitantes	Grande diversidade de atividades (indústrias, comércio, serviços, artes, esportes, pesquisa científica etc)
<i>Forças produtivas</i>	A natureza é a força produtiva (solo, água, por exemplo) e a ela o ser humano acrescenta seu trabalho; o tempo dominante é o da natureza	O trabalho humano é a força produtiva dominante. A natureza aqui não tem importância; o tempo dominante é o criado pelo ser humano
<i>Povoamento e habitação</i>	Dispersão para livrar terras; baixas densidades demográficas; moradia no local de trabalho.	Concentração populacional, maiores densidades demográficas; separação local de moradia e local do trabalho
<i>Composição populacional /social</i>	Poucas etnias, nacionalidades, classes sociais, profissões; imigração incomum	Múltiplas etnias, nacionalidades, classes sociais, profissões; imigração é regra
<i>Mobilidade social</i>	Poucas mudanças de status social; tendência é a permanência nas mesmas classes e profissões	Grande potencial de mobilidade social, mais oportunidades e mudanças profissionais; possibilidades de empreender, mudança de classe social
<i>Exposição às informações e as relações sociais em geral</i>	Acesso a quantidades inferiores de informações de outras realidades; acesso a um baixo número de pessoas nas relações sociais	Exposição a uma infinidade de informações locais e de outras realidades; contato direto e indireto com um conjunto enorme de pessoas
<i>Conexão espacial</i>	Baixo número de conexões espaciais com outras realidades; grau maior de isolamento geográfico	Repleto de conexões espaciais (transportes, meios de comunicações e informações) com outras realidades; integração geográfica elevada

Modos de Vida na sociedade contemporânea: Rural e Campo Modernizado

<i>Dimensão</i>	Rural	Campo Urbanizado
<i>Forças produtivas</i>	A natureza é a força produtiva principal e a ela o ser humano acrescenta seu trabalho; o tempo dominante é o da natureza.	O trabalho e a inteligência humana, por meio da tecnologia é a força produtiva dominante. A natureza perdeu importância; os ritmos do tempo já são mais humanos.
<i>Povoamento e habitação</i>	Dispersão para livrar terras; baixas densidades demográficas; moradia no local de trabalho.	Baixas densidades demográficas, porém separação local de moradia e local do trabalho; trabalhadores moram nas cidades.
<i>Mobilidade social</i>	Poucas mudanças de status social; tendência é a permanência nas mesmas classes e profissões.	Potencial de mobilidade social, mais oportunidades profissionais associadas à produção agropecuária tecnológica.
<i>Exposição às informações e às relações sociais</i>	Exposição a quantidades inferiores de informações de outras realidades; acesso a um baixo número de pessoas nas relações sociais.	Vida urbana dos trabalhadores, logo, exposição a uma infinidade de informações locais e de outras realidades; contato direto com um conjunto enorme de pessoas.
<i>Conexão espacial</i>	Baixo número de conexões espaciais com outras realidades; grau maior de isolamento geográfico.	Repleto de conexões espaciais (transportes, meios de comunicações) com outras realidades; integração geográfica elevada.

Modelos de Cidade, segundo sua urbanidade

	<i>Amsterdã</i>	<i>Joanesburgo</i>
Densidade residencial e de atividades	+	-
Compacidade	+	-
Interacessibilidade dos lugares urbanos	+	-
Presença de espaços públicos	+	-
Importância das métricas pedestres	+	-
Copresença habitação/emprego	+	-
Diversidade de atividades	+	-
Heterogeneidade sociológica	+	-
Fortes polaridades intra-urbanas	+	-
Auto-avaliação positiva do conjunto dos lugares urbanos	+	-
Autovisibilidade/auto-identificação da sociedade urbana	+	-
Sociedade política de escala urbana	+	-

Fonte: (LÉVY, 1999, p. 243).

UMA CLASSIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

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

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

FORMAS DE APREENSÃO DA CIDADE

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

GRADIENTES DE URBANIDADE (do sistema urbano)

Central	Núcleo denso - território
Suburbano	Núcleo denso - território
Periurbano	Espaço reticular
Infra-urbano	Espaço reticular
Meta-urbano	Espaço reticular
Paraurbano	Espaço reticular

A AUTOMOBILIZAÇÃO – MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Evolução da motorização na cidade de São Paulo

1950	63 mil
1966	415 mil
1993	4,1 milhões

Fonte: (CALDEIRA, 2000, P. 228)

VEÍCULOS CADASTRADOS MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 1995 / 2000

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

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

Concentração automobilística (Núcleo denso)

TAXA DE MOTORIZAÇÃO (1997)

(Zonas do Município de São Paulo)

Agregação Espacial		Taxa (1)
Divisão do Município de São Paulo	Zona Central	245
	Zona Centro-Sul	406
	Zona Leste I	276
	Zona Leste II	142
	Zona Norte	201
	Zona Oeste I	386
	Zona Oeste II	217
	Zona Sudeste	235
	Zona Sul I	236
	Zona Sul II	159
Total do MSP		197

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

(1) Número de automóveis por 1.000 habitantes.

a circulação automobilística

**MATRIZ DE VIAGEM POR MODO
(MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – 1997)**

Modo	Nº de viagens	Coletivo	
Ônibus	4.182.268		
Metrô	1.383.171	5.697.100	
Trem	131.661	47,5% (*)	Automóvel
Dirigindo automóvel	3.729.280		5.547.298
Passageiro de automóvel	1.818.018		46,2% (*)
A pé	6.096.953		
Outros	737.087		
Total	18.078.438		

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

(*) Percentual em relação às viagens por veículos.