

## Ensaio

Texto de autor convidado. Recebido em: 21 set. 2023. Texto aprovado em: 20 fev. 2024.

SILVA, José Borzacchiello da. Reflexões em torno da cidade e do urbano. *Estudos Universitários: revista de cultura*, UFPE/Proexc, Recife, v. 40, n. 2, p. 53-75, jul./dez. 2023.

<https://doi.org/10.51359/2675-7354.2023.261677>

ISSN Edição Digital: 2675-7354



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons  
**Atribuição 4.0 Internacional.**

# REFLEXÕES EM TORNO DA CIDADE E DO URBANO

CONSIDERATIONS ABOUT THE CITY AND THE URBAN SPACE

## **José Borzacchiello da Silva**

Universidade Federal do Ceará e Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro  
Doutor em Geografia

*E-mail:* borzajose@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0001-5546-2737>

 <http://lattes.cnpq.br/9915761557849189>

## Resumo

O texto discute a cidade e o processo de urbanização decorrente da incorporação de atividades desenvolvidas a partir de inovações no campo da ciência e tecnologia resultantes da Revolução Industrial, na segunda metade do século XVIII. Os primeiros estabelecimentos fabris e trechos de ferrovia foram construídos na Inglaterra e, posteriormente, noutras regiões da Europa. A propagação dessas inovações deu-se de forma rápida, chegando a vários países. Entretanto, a distribuição dessas inovações na cidade não se deu e não se dá de forma homogênea, produzindo assim vários territórios marcados pela desigualdade. Mesmo nas sociedades tidas como socialmente mais avançadas, as densidades técnicas e inovadoras acontecem de forma diferente nos espaços. Uma multiplicidade de formas e de arranjos caracteriza as cidades. Essas variações hierárquicas de tamanho e centralidade tem se tornado cada vez mais complexas, o que dificulta, muitas vezes, uma leitura aperfeiçoada da cidade, a qual facilitaria a sua análise. O texto também destaca a maneira como se deu a urbanização no Brasil.

**Palavras-chave:** cidade. urbano. urbanização. desenvolvimento.

## Abstract

The text discusses the city and the urbanization process resulting from the incorporation of activities developed from innovations in the field of science and technology resulting from the Industrial Revolution, in the second half of the 18th century. The first factories and railroads were built in England and, later, in other regions of Europe. The propagation of these innovations took place quickly, reaching several countries. However, the distribution of these innovations in the city was not and is not homogeneous, hence, it produced and produces several territories marked by inequality. Even in societies considered to be socially more advanced, technical and innovation densities happen differently across spaces. A multiplicity of forms and arrangements characterize cities. These hierarchical variations in size and centrality are becoming more and more complex, often making it difficult getting a perfected reading of the city, which would facilitate its analysis. The text also highlights how Brazilian urbanization happened.

**Keywords:** city. urban. urbanization. development.

A cidade, o urbano e o processo de urbanização permanecem no imaginário do dia-a-dia de várias áreas do conhecimento. A passagem de uma vila à condição de cidade e de cidade à metrópole pressupõe um movimento tempo-espacial que permanece instigante. A história registra o apogeu de várias cidades, hoje transformadas em ruínas, como a Roma Imperial e Atenas. Outras, como Dubai e Doha, vinculadas à economia do petróleo, tornaram-se centros de atração do capital convertidos em polos técnicos e financeiros e de entretenimento, emergindo com uma força capaz de alterar a cartografia urbana. Seus aeroportos são *hubs* importantes da aviação mundial. Assim, ao discutir a cidade em suas diferentes configurações, surgem muitas indagações.

A história registra um momento excepcional marcado pela paulatina redução da população do campo e aumento desmesu-

rado de áreas já povoadas, especialmente junto ou nas imediações das fábricas, o que dá origem à cidade contemporânea: a urbanização no contexto da Revolução Industrial. Nesse momento, a cidade vincula-se à fábrica, abrigoando uma massa de trabalhadores precarizados, que, nesse processo de mobilidade, buscavam novas oportunidades de trabalho e de moradia. Sendo assim, é um período de rupturas com as práticas tradicionais, típicas do mundo rural (Silva, 1997). As novas atividades exigiam a instalação de grandes equipamentos capazes de transformar com maior rapidez e eficiência as matérias-primas, agora modificando a estrutura da cidade e a distribuição dos grupos sociais em seus diferentes territórios (Roncayolo, 1982), fortemente dependentes da mão de obra.

Diante do êxodo rural, a cidade, mesmo incompleta e socialmente injusta, além de suja, desconfortável e poluída, propiciou um novo modo de vida, responsável pela instauração do urbano. Isto se deve ao fato da concentração da população acompanhar a concentração dos meios de produção, visto que, como já afirmava Lefebvre (1991), a cidade e o urbano não podem ser compreendidos sem as instituições oriundas das relações de classe e propriedade. Ademais, a cidade historicamente é concebida como local de liberdade, de um novo modo de vida, onde as inovações e o moderno ajustam-se a novas funções sociais, reforçando o papel urbano de centro de comando e de controle.

Com suas formas e estruturas distintas, cada cidade é única. Em seu processo de afirmação enquanto realidade espacial, ela foi se consolidando no território e produzindo a sua região, posto que não há cidade sem região. É bom lembrar que a cidade, enquanto materialidade, não passa de um emaranhado de edificações e de vias. É a dinâmica social caracterizada pelo novo modo de vida que

garante a sua fisionomia e afirma sua imagem nas relações intra e extraurbanas. Diz-nos Le Goff (1997) que, apesar da desruralização da cidade no século XIX e desindustrialização no século XX, a essência da cidade contemporânea, que é ser um lugar de troca, de encontro entre profissionais e especialistas, permanece.

Quando lida sob a ótica da acumulação, a cidade é também *locus* da concentração do capital em suas diferentes fases. Sob a perspectiva do neoliberalismo, Dardot e Laval (2016) fazem uma discussão focada na passagem do Capitalismo Fordista ao Capitalismo Financeiro, com regras sob o controle das empresas. Os teóricos afirmam que a privatização do setor público justifica o peso maior dos investidores institucionais privados na estrutura da propriedade das empresas, o que torna a cidade extremamente dependente do capital rentista, no contexto neoliberal em que vivemos. Essa fase de financeirização da sociedade e de produção da cidade naqueles setores mais prementes – implantação de infraestrutura básica, de equipamentos e de serviços – é mediada pelo acesso à propriedade privada da habitação.

No Brasil Colonial, o mundo urbano, ainda incipiente, restringia-se, principalmente, à função administrativa localizada nas capitais das províncias. As fazendas de café e as senzalas alojavam os escravizados e, assim, deram origem a pequenos núcleos que animavam a incipiente vida social nesses povoados. Estes, por sua vez, cresceram e se tornaram as cidades brasileiras, as quais, de um modo geral, passaram a apresentar problemas característicos da metrópole a partir da década de 1930. Dessa forma, o início do século XX consolidou um processo de urbanização que se desenhava desde as campanhas abolicionistas.

A Lei de Terras, que consolidou a formação do mercado de terras

no Brasil, foi fundamental na estruturação do mundo agrário brasileiro marcado pela presença excessiva de trabalhadores rurais sem-terra. A titulação das terras dava origem à propriedade privada no país. O cultivo comercial do café consolidou esse mercado de terras e a formação de enormes fazendas localizadas no Vale do Rio Paraíba do Sul, que abrangem hoje territórios dos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo. Foi nesse último que o cultivo do café conheceu o seu auge. Para além disso, abolição da escravidão em 1888 resultou no surgimento de um sujeito social original – os homens negros livres que perdiam alojamento, alimentação e, desamparados e precarizados, seguiam para as cidades sem qualificação e sem meios de ajuste a um novo ambiente, o que explica, em parte, a formação de favelas e periferias das cidades brasileiras. Já Diniz (2017, p. 19-20), a propósito da dinâmica da sociedade brasileira, afirma que

Passadas as fases colonial e escravista, de uma agricultura mercantil para fora e natural para dentro, a agropecuária brasileira assumiu, historicamente, dois padrões predominantes, que perduraram de meados do século XIX até a segunda metade do século XX. O primeiro, por uma agricultura mercantil, liderada pelo café não escravista e por uma agropecuária mercantil de alimentos e, posteriormente, pela produção de matérias-primas. Esse padrão produtivo se localizou, inicialmente, no estado de São Paulo, estendendo-se para seus vizinhos, de Minas Gerais ao Rio Grande do Sul, embora houvesse dentro desta ampla região sub-regiões ou grupos populacionais dedicados predominantemente a atividades de subsistência. O outro padrão produtivo se caracterizou pela predominância da subsistência ou de relações de trabalho não assalariadas, o que ocorreu nas regiões de ocupação antiga e estagnadas, como os casos de parcela do território mineiro e do Nordeste. Neste último, há que ressaltar a

remanescente atividade açucareira na região da mata nordestina, com trabalho assalariado, mas com precárias condições e relações de trabalho.

É importante destacar novamente que há uma forte relação entre a formação desse contingente de sem-terras que buscava meios de sobrevivência nas cidades e o surgimento de favelas, que datam do fim do século XIX, aparecendo, primeiramente, no Rio de Janeiro, capital do extinto Império e da nascente República. A dificuldade de acesso às condições de moradia, de emprego e de transportes, como também de condições sanitárias adequadas, explica a ocupação de morros, várzeas e manguezais com a construção de moradias precárias, feitas, na maioria das vezes, pelo próprio morador com a ajuda de parentes e amigos. Com o passar dos anos, essa paisagem urbana revelou uma configuração de miséria e pobreza e tornou-se dominante nas grandes cidades, especialmente nas metrópoles, estando também presente nas cidades de porte médio e, de forma menos comum, pequeno. Lefebvre (1991, p. 68-69) é incisivo quando defende que

Atualmente, a relação cidade-campo se transforma, aspecto importante de uma mutação geral. Nos países industriais, a velha exploração do campo circundante pela cidade, centro de acumulação do capital, cede lugar a formas mais sutis de dominação e de exploração, tornando-se a cidade um centro de decisão e aparentemente de associação. Seja o que for, a cidade em expansão ataca o campo, corrói-o, dissolve-o.

No Brasil, a região Sudeste teve na cultura cafeeira a base de sua economia, o que criou as condições necessárias para o processo de industrialização e conseqüente urbanização. No início, as fazendas

eram os núcleos da vida cotidiana. O rápido aumento das lavouras intensificou o comércio e logo as cidades se firmaram, tornando-se importantes polos financeiros, criando as bases do processo de desenvolvimento econômico e social responsável por profundas mudanças, marco de um novo ponto de partida que, aos poucos, se delineava.

Concomitante aos ganhos da lavoura cafeeira, o setor manufatureiro também atraiu enormes contingentes para a região a partir dos anos 1940. Na década de 1950, com a indústria automobilística e sua cadeia produtiva, o Sudeste, especialmente São Paulo, transformou-se em um dos mais importantes centros industriais da América Latina. Mais recentemente, o urbano, com outras características, destaca-se na região Centro-Oeste devido ao crescimento das lavouras ligadas ao agronegócio e à pecuária, atividades caracterizadas pelo alto nível tecnológico e uso reduzido de mão de obra, daí o aumento dos índices de população urbana. Essa relação entre a cidade decorrente da industrialização e a da agricultura moderna é discutida por Monte-Mór (2006, p. 11), que diz:

Cidade e campo, elementos socioespaciais opostos e complementares, constituem a centralidade e a periferia do poder na organização social. As cidades garantem a diversidade e escala da vida social, bem como a competição e cooperação, características da vida humana contemporânea. Os campos, por sua vez, tão diversos entre si, garantem, também, diversidades dentro da sua homogeneidade extensiva e de suas escalas de produção, quando tomados de forma abrangente. Contém, do mesmo modo, processos de competição e cooperação, mesmo que gerenciados pelas cidades e limitados pela auto-suficiência relativa que ainda mantêm.

No fim da década de 1950, iniciou-se a construção de Brasília, o que fez o país passar por mudanças que resultaram em um espaço totalmente novo a caminho do oeste. Juscelino Kubitschek, então presidente do Brasil, elaborou um Plano de Metas pautado num projeto de modernização iniciado em 1º de fevereiro de 1956, cujo objetivo era alcançar o almejado desenvolvimento do país. Posteriormente, nos anos sessenta, a crise do modelo fordista de desenvolvimento se caracterizava pela perda de eficácia do complexo modo de regulação e pela sucessiva destruição dos quadros de reprodução dominante. Estava em curso o processo de desintegração, além do surgimento e afirmação de um novo bloco hegemônico de classe. Vivia-se a fase da reestruturação produtiva que reconfigurava o mundo do trabalho com redes técnicas, robótica, automotivas e inovadoras nas formas de produção e de consumo. A cidade não ficou imune a tantas mudanças e, seguindo as tendências, também alterou sua forma e suas relações, o que resultou na sua fragmentação e na formação de novos centros planejados, especialmente de compras, loteamentos murados, condomínios residenciais, industriais e corporativos. Trata-se do início de um período do domínio da cidade difusa.

Esse lugar preponderante atribuído à inovação baseia-se na forte associação entre os conceitos de desenvolvimento e de cidade. A propósito, escreveu Rist (1996, p. 43): “é surpreendente como cinquenta anos depois de que sua extensão aos países do Sul apareça na ordem do dia da comunidade internacional, não se tenha conseguido o ‘desenvolvimento’ ainda”. No Brasil, essa crença perdura e o discurso desenvolvimentista está presente na narrativa do planejamento oficial governamental. Nem mesmo a construção de cidades novas foi capaz de resolver antigos proble-

mas, visto que estas, apesar de gerarem empregos, não reduzem a pobreza e a miséria. De fato, não houve e não há ruptura com a velha ordem. Nesses casos, as novas cidades rompem a aparente rigidez de seu traçado e, apesar disso, a segregação social se escancara.

A nova lógica do planejamento governamental estava centrada no desenvolvimentismo através de programas oficiais que privilegiavam a reestruturação produtiva. As diversas abordagens explicativas do desenvolvimento exerceram peso preponderante sobre a adoção de políticas públicas no Brasil, especialmente as de cunho compensatório. Dentre elas, as teorias clássicas<sup>1</sup> foram constantemente adotadas como modelo para alavancar o desenvolvimento urbano e regional. Para Lago (2000, p. 28),

Um novo modelo de diferenciação socioespacial nas grandes cidades, marcado pela segregação excludente ou mesmo pelos enclaves, é o resultado dessa nova racionalidade subjacente aos grandes empreendimentos urbanos/imobiliários. O processo de *gentrification* nas áreas centrais é uma das expressões dessa nova racionalidade e não deve ser entendido apenas como um conjunto de projetos de reabilitação residencial de áreas degradadas direcionados para as novas camadas médias, mas como uma faceta da reestruturação econômica, social e espacial em curso.

Enquanto política oficial, as metas e os projetos alteraram substancialmente o espaço brasileiro. A alocação de recursos fora do Sudeste, região tradicional do país associada à política voltada à

---

1 Exemplo disso são as Teorias da Localização reunidas por Ferreira (1989) e as Teorias da Cidade (Freitag, 2006).

produção de veículos motorizados, inaugura o período do rodoviário e acompanha essa fase de muitas obras devido à transferência da capital do Rio de Janeiro para Brasília. Um enorme canteiro de obras erigia a nova cidade, exigindo a construção de novas estradas e o aumento das condições de transporte de mercadorias, modificando e invertendo significativamente o mapa de ocupação e de expansão do povoamento do país com o desenho de novos fluxos migratórios, o que provocou grandes mudanças internas nos últimos 70 anos. A construção de Brasília alterou a rede urbana brasileira com o reforço de algumas cidades e surgimento de outras nas áreas ao longo do traçado das novas rodovias que foram implantadas.

No Centro-Sul do Brasil, é atribuído à industrialização o papel propulsor da proliferação de cidades e instauração de um modo moderno de vida urbano. Entre nós ainda são insatisfatórias as fronteiras teóricas que tentam explicar as diferenças entre o urbano e o rural e conceituar cada termo. É necessário buscar compreender as relações decorrentes da interiorização da indústria e seus vínculos com os antigos percursos realizados que garantiram as bases do povoamento e o crescimento das cidades, a formação de um sistema de redes de integração do território com suas temporalidades diferenciadas. As cidades, especialmente as de porte médio, devem ser discutidas sob os aspectos de sua expansão urbana e da organização do seu espaço. São hoje lugares difusores de inovações e de comando com forte papel na triagem dos fluxos migratórios para as capitais e para os espaços metropolitanos.

Essa fase de crescimento vertiginoso do Brasil urbano e a expansão desmesurada da malha urbana deflagraram a instalação de grandes estruturas comerciais e industriais, fragmentando o tecido

urbano e segregando severamente a população. No que tange às relações intraurbanas, o mais evidente foi o esvaziamento dos centros históricos, reconhecidos, anteriormente, como verdadeiros polos políticos e econômicos das cidades até os anos 70 (Rybczynski, 1996). As crescentes centralidades mudavam a fisionomia das cidades, especialmente as metropolitanas, e novos equipamentos eram implantados, fragmentando o tecido urbano.

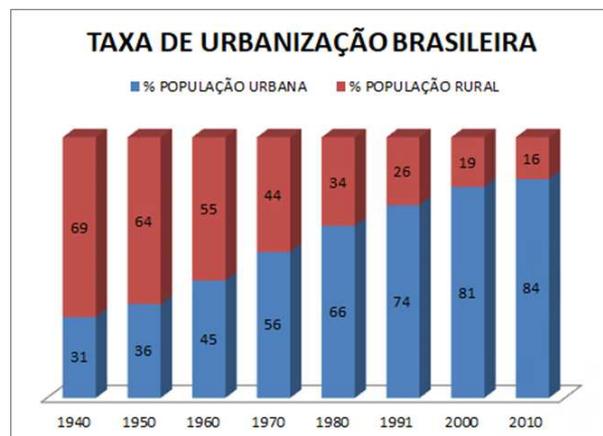
Guardando uma tradição de construir cidades novas como Teresina (1850), Belo Horizonte (1897) e Goiânia (1935), a transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília em 1960 fez do urbanismo brasileiro tema de discussão aqui e no exterior. A experiência da nova capital do país correu o mundo. Com suas formas e desenhos inusitados, o Plano Piloto e a estética de vários edifícios como a Catedral, o Ministério das Relações Exteriores, os Palácios Alvorada e do Planalto, entre outros, provocavam interesse e curiosidade. Esse caráter inovador do país na produção de cidades permanece com a criação de Palmas em 1990, capital do estado de Tocantins, a mais recente experiência brasileira na construção de cidades novas. Além das capitais, várias cidades foram planejadas no país, especialmente no Norte do Paraná e no Mato Grosso. Essa dinâmica urbana expressava as tendências do urbanismo mundial.

De modo simultâneo, o espaço brasileiro acompanha o movimento do capital e o país, essencialmente agrícola, se industrializa e, rapidamente, se metropoliza, em consonância com o novo regime de acumulação. As múltiplas mudanças se dão ajustadas ao modo de produção e de consumo, através de complexo sistema de trocas comerciais, acordos e convenções, fundados nos pilares institucionais pautados pela regulação das relações sociais, as quais induzem a uma reestruturação espacial de toda a sociedade,

além de redefinirem o conteúdo ideológico dos espaços e estabelecerem uma nova divisão social e espacial do trabalho, a partir da criação de novos espaços de produção e de consumo. Para Brandão (2016, p. 1099),

Em um país continental, moldou-se uma urbanização paradoxal, com metropolização e concentração, interiorização e espraiamento, com centros regionais intermediários e uma miríade de cidades locais-pequenas-quase-rurais. O que tem em comum é que todos esses portes de cidade parecem reproduzir as mazelas sociais e a destituição de direitos à maioria de suas respectivas populações.

À medida que as cidades cresciam, aumentava o índice de população urbana e reduzia o de população rural, processo que pode ser visto na Figura 1.



**Figura 1.** Taxa de urbanização brasileira  
Fonte: Censos do IBGE (1940 - 2010).

Observa-se na Figura 1 a inversão ocorrida a partir da década de 1940, quando apenas 31% da população brasileira morava em cidades. O crescimento da população urbana foi acentuado até

1991, com uma taxa de 74%. O aumento das taxas de urbanização do país num contexto de desigual distribuição de renda expressa o processo de seletividade sócio-espacial que tende a eliminar as ocupações populares, tornando a cidade, fundamentalmente, um espaço de expressão e conflito onde se manifestam os diferentes conteúdos sociais.

Todos os grupos marcam seu espaço definindo seus territórios e suas formas particulares de habitação, de relação com os recursos naturais e com o patrimônio construído, ocasionando assim um complexo processo de apropriação e controle. Os bairros mais distantes da área central formam setores da cidade com denominações diferenciadas – subúrbio, periferia, arredores, cercanias ou arrabaldes – que revelam a mesma coisa: uma condição espacial presente no território. Todos possuem forte carga pejorativa que expressa, de uma forma ou de outra, o mesmo aspecto: são lugares distantes, destituídos daqueles atributos característicos dos bairros conhecidos como nobres, ou porções seletas da cidade. Ser longe, estar distante, não significa ser periferia, ser subúrbio. Periferia pressupõe sempre a existência do centro. O conceito de periferia aplicado nos estudos, interpretações e análises das cidades adquire um caráter social, perdendo seu sentido geométrico. O centro integra sempre a parte mais equipada da cidade, independentemente de sua localização, o que comprova que a cidade pode ter múltiplas centralidades. A modernização do setor de transportes ampliou a malha urbana, estendendo linhas de transportes coletivos para as áreas mais recônditas, desprovidas de infraestrutura, de equipamentos e de serviços urbanos. Os enclaves dos segmentos sociais mais pobres expõem o processo de favelização

que contraria o significado geométrico do conceito de periferia, visto que, em muitos casos, essa periferia, constituída de favelas, estava no centro.

Salvo as grandes cidades e algumas de porte médio, o urbano resultou mais do peso da agricultura e da pecuária na organização de seu território, impedindo a criação de um espaço regional integrado. O urbano no Brasil se enquadra no contexto da conjuntura global, o que significa dizer que as metrópoles já não crescem em termos demográficos nos mesmos ritmos registrados até a década de 1980, ideia reforçada por Pochmann (2022, n. p) quando este afirma que “Enquanto as cidades médias, sobretudo as ligadas ao agronegócio exportador, se expandem, grandes centros urbanos estão estagnados. Sem dinamismo produtivo, imperam o inchamento dos serviços, os trambiques, os bicos e a vida débito-crédito”.

De imediato, surgiu a necessidade da análise de mapas e de dados capazes de mostrar esse movimento da malha urbana brasileira e as transformações dos diferentes processos de urbanização. Também chamou muito a atenção a redução do ritmo de crescimento das metrópoles já consolidadas, com acréscimo demográfico diminuto a partir dos resultados censitários obtidos desde 1980.

Em suma, o Censo de 2022 confirmou que o Brasil é um país com uma população decrescente e em processo rápido de envelhecimento vivendo em famílias cada vez menores, mas ainda fortemente concentrada nas áreas urbanas de uma parte mínima do enorme território nacional na qual, em que pese o aumento significativo do número de domicílios, um enorme e crescente segmento da população vive em condições de precariedade habitacional enquanto

há um número gigantesco e crescente de construções mantidas vazias. Esse é um modelo profundamente perverso de urbanização – caro, irracional, ineficiente, poluidor, excludente, segregador, injusto – que não pode mais ser ignorado, tolerado ou justificado (Fernandes, 2023, n. p).

Produtora de mercadorias, a cidade constrói templos para expor seus produtos e provocar desejos de consumo, adquirindo sua condição de grande vitrine. Antes eram as grandes exposições universais que revelavam a alta rotatividade da produção industrial, atraindo um público ávido por novidades que para elas afluíam. As instalações eram magníficas, imensas e efêmeras, gerando uma acirrada competição com aqueles tidos como verdadeiros proprietários da cidade. Recorro ao ponto de vista de Antolini e Bonello (1995, p. 128, tradução nossa) que assim se colocam:

Mas a infelicidade social e a segregação urbana, o confronto entre a riqueza ostensiva e a pobreza que se verifica nas cidades nunca destruíram a cidade enquanto conceito, porque são contradições que sempre soube absorver no seu seio, pelo menos até a revolução industrial.

O contexto de contradições sociais perdurou e fomentou as lutas por melhorias e mudanças no quadro político do país, que por sua vez, tomaram maior vigor na efervescência dos movimentos sociais, inclusive, os sindicais, focados na redemocratização do país e na formação partidária de militantes de esquerda, organizados e mobilizados a partir do chão das fábricas com a participação efetiva de profissionais e intelectuais de outras áreas. Esses movimentos eclodiram com a abertura política no país com lutas contínuas que

sinalizavam um processo de redemocratização. Essas ações contavam com expressivo apoio do segmento da Igreja Católica engajado na organização de Comunidades Eclesiais de Base, fundamentadas na Teologia da Libertação.

A sociedade clamava por mudanças e o Movimento Nacional pela Reforma Urbana ensejava uma luta que ultrapassasse uma mera demanda pela construção de moradias populares. O movimento continuou reivindicando a democratização das condições sociais de acesso aos espaços das cidades. Após a promulgação da Constituição Federal de 1988, os movimentos sociais envidaram esforços para a articulação de suas reivindicações por meio da organização do Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU). No Brasil, o direito à cidade está descrito no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), no artigo 2º, incisos I e II, que dispõem sobre o direito a cidades sustentáveis. O Estatuto regulamenta os artigos referentes à política urbana no âmbito federal (artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988). Com isso, importantes avanços foram alcançados, embora não sejam suficientes para o atendimento das demandas reprimidas, conforme o artigo 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Conforme dispõe o artigo 182, § 1º: “O Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”. O Plano Diretor não deve ser negociado e não pode ser tratado como mercadoria, pois é um instrumento de justiça social cujo objetivo é corrigir as assimetrias sociais, partindo do pressuposto de que a cidade

é um lugar de todos. Trata-se de um mecanismo de gestão capaz de fazer da cidade, na condição de sede do município, um lugar de referência. Permite pensar a malha de relações intra e extramunicipal para fazer do município um lugar de todos, de encontro e de solidariedade dentro do quadro das diferenças. Não é um instrumento para fazer pessoas iguais, mas que visa, perante a lei, distribuir direitos iguais entre as pessoas em seus diferentes modos de vida no que se refere ao credo, à cor e à ideologia política de cada uma. Essa noção de direito é muito ampla e contempla, inclusive, a acessibilidade e o direito ao lazer. Vale lembrar que

O espaço público é um conceito jurídico (porém não unicamente): um espaço submetido a uma regulação específica por parte da administração pública, proprietária ou que possui a faculdade do domínio sobre o solo e que garanta a acessibilidade a todos e fixe as condições de utilização e de instalação de atividades (Borja; Muxi, 2003, p. 44-46, tradução nossa).

Seguir as diretrizes do Plano Diretor exige conhecimento e sensibilidade dos gestores, os quais devem estar atentos à formação e composição de equipes. Quando seus membros se preparam para trabalhar a proposta de saneamento básico, devem, no momento da discussão da escolha de ruas que receberão melhorias, pensar também no transporte coletivo, na redução de velocidade para que a rua adquira a função de local de recreação e na agregação entre as pessoas e a rua, identificando assim as diferenças numa perspectiva igualitária.

As cidades brasileiras foram atropeladas pela expansão desmesurada da malha urbana. A instalação de grandes estruturas comerciais e industriais fragmentou o tecido urbano, segre-

gou severamente a população e sacrificou os centros históricos, reconhecidos como verdadeiros polos políticos e econômicos das cidades até os anos 70. Os centros tradicionais foram ajustados à condição de centros de pedestres, com excessivo uso das calçadas, disputadas pelos que por elas circulam, lojistas e os vendedores ambulantes, gerando sucessivos conflitos. O centro é, apesar de tudo, um espaço importante de sociabilidade urbana. Nele, ruas, praças e calçadas ainda garantem a riqueza cultural do encontro, da festa, reproduzida na circulação frenética da população traduzida como multidão. Nos centros e nos bairros, as ruas resistem. Nos conjuntos habitacionais, as ruas e calçadas funcionam como expansão da casa. No encontro do povo nas ruas, há a reprodução e a permanência dos valores cidadãos.

A precariedade do sistema de transporte coletivo alimenta o desejo de se consumir o automóvel, assim, este se torna um produto de primeira necessidade, especialmente para as camadas médias. No entanto, por ser um produto de acesso restrito, o automóvel está mais presente na paisagem urbana das áreas mais abastadas das cidades. Nos bairros distantes, a rua ainda exerce múltiplas funções, inclusive a de congregação comunitária.

Velhas e novas tecnologias são reclamadas na composição do quadro social e ecológico da cidade. A tecnologia de ponta é capaz de inserir a cidade num rol elitista e restrito. As velhas tecnologias ligadas às artes construtivas, conquistadas nas primeiras fases da Revolução Industrial, especialmente as ligadas à habitação e ao saneamento básico, já davam respostas capazes de proporcionar o bem-estar social. Entretanto, uma enorme distância separa a fase das conquistas e a não implementação de políticas públicas de largo alcance. A sociedade contemporânea passou por suces-

sivas mudanças nos últimos decênios, especialmente a partir do século XXI. A Internet, as inovações na área das tecnologias digitais e dos dispositivos móveis, além da propagação das redes sociais, transformaram o telefone celular em um instrumento de comunicação e de trabalho com os seus aplicativos (apps). Essas conquistas marcam um novo momento na história. A automação e a robótica controlam o cotidiano de todos os cidadãos através do mundo dominado pelas plataformas digitais e o *e-commerce*. A empresa Uber controla a mobilidade em vários países, especialmente os deslocamentos no interior das cidades. Com ela surge uma nova prática espacial conhecida como uberização, assim conceituada por Pochmann (2016, n. p): “O que estamos denominando de uberização é uma nova fase, que é praticamente a autonomização dos contratos de trabalho. É o trabalhador negociando individualmente com o empregador a sua remuneração, seu tempo de trabalho, arcando com os custos do seu trabalho”.

A cidade, enquanto nó de redes técnicas, aposta no reforço ou na mudança de sua imagem. O impacto da imagem é a ideia-força que integra os interesses de setores públicos e privados. Essa relação ultrapassa os limites do físico, adquirindo outra dimensão. São sábias as palavras de Bachelard (1990) quando afirma: “A imagem não é apenas captação de um objeto já percebido. Ela é um acontecimento lógico e é apreendida através dela própria, possuindo um discurso irreduzível”.

Todos os caminhos nos conduzem à cidade, o que faz com que o urbano interpenetre todas as atividades de nosso cotidiano. Na cidade pequena, média, metrópole, independentemente do tamanho, o modo de vida é urbano. No campo, na fazenda, nos lugares mais recônditos de nosso planeta, as redes técnicas fazem

sua cobertura. Os grandes eventos transmitidos para milhões e milhões de pessoas pelo mundo afora desafiam a lógica dos fusos horários. A cidade, por sua vez, garantirá o seu lugar hierárquico dependendo de sua centralidade e de sua capacidade de conexão na rede mundial. Diante do exposto, a cidade se apresenta com duas facetas, sendo determinada pelas demandas sociais daqueles que a habitam e a rodeiam e sendo também uma espécie de destinação a que estamos submetidos. Como disse Cauquelin (1982, p. 191, tradução nossa):

O amor pelas cidades invade o mundo. Desenha no horizonte incerto dos séculos as formas fantasiosas, seguindo ruínas, no limite do real e da ficção que nos assombra, quando, sentados, às nossas mesas de escriba, percebemos o barulho das ruas, e, levantando a cabeça, podemos ver por trás da fachada da casa oposta, as torres em construção de uma interminável Babel.

## REFERÊNCIAS

ANTOLINI, A.; BONELLO, Y. *Les Villes du désir*. Paris: Galilée, 1995.

BACHELARD, G. *A Poética do Espaço*. Rio de Janeiro: Eldorado, 1990.

BORJA, J.; MUXI, Z. *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa, 2003.

BRANDÃO, C. Espaços da destituição e as políticas urbanas e regionais no Brasil: uma visão panorâmica. *Nova Economia*, v. 26, n. Especial, 2016, p. 1097-1132.

BRASIL. *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/)

leis\_2001/l10257.htm. Acesso em: 5 dez. 2023.

CAUQUELIN, A. *Essai de Philosophie Urbaine*. Paris: PUF, 1982.

DARDOT, P.; LAVAL, C. *A Nova Razão do Mundo*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DINIZ, C. Dinâmica regional e ordenamento do território brasileiro: desafios e oportunidades. *Revista Catarinense de Economia*, Criciúma, v. 1, n. 1, 2017, p. 1-27. Disponível em: <https://doi.org/10.54805/RCE.2527-1180.v1.n1.2>. Acesso em: 5 dez. 2023.

FERNANDES, E. O modelo perverso da urbanização brasileira. *Consultor Jurídico*, 2023. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2023-jul-16/edesio-fernandes-modelo-perverso-urbanizacao-brasileira>. Acesso em: 13 ago. 2023.

FERREIRA, C. M. C. As Teorias da Localização e a organização espacial da economia. In: HADDAD, P. (org.). *Economia Regional: teoria e métodos de análise*. Fortaleza: BNB, 1989.

FREITAG, B. *Teorias da Cidade*. Campinas: Papirus Editora, 2006.

LAGO, L. *Desigualdades e Segregação na Metrôpole*. Rio de Janeiro: Revan/FASE, 2000.

LE GOFF, J. *Pour l'amour des Villes*. Paris: Textuel, 1997.

LEFEBVRE, H. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

MONTE-MÓR, R. O que é o urbano, no mundo contemporâneo. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 111, p. 09-18, jul./dez. 2006. Disponível em: [https://www.dpi.inpe.br/Miguel/UrbisAmazonia/Monte\\_Mor\\_UrbExtensiva\\_RPDesReg\\_2006.pdf](https://www.dpi.inpe.br/Miguel/UrbisAmazonia/Monte_Mor_UrbExtensiva_RPDesReg_2006.pdf). Acesso em: 5 dez. 2023.

POCHMANN, M. A desmetropolização regressiva do Brasil. *Outras Palavras*, 2022. Disponível em: <https://outraspalavras.net/cidadesemtranse/pochmann-a-desmetropolizacao-regressiva-do-brasil/>. Acesso em: 5 dez. 2023.

POCHMANN, M. A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores. *Escola Politécnica de Saúde Joaquim*

Venâncio, 2016. Disponível em: <https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>. Acesso em: 26 ago. 2023.

RIST, G. *Le Développement: Histoire d'une croyance occidentale*. Paris: Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1996.

RONCAYOLO, M. *La ville et ses territoires*. Paris: Gallimard, 1982.

RYBCZYNSKI, W. *Vida nas Cidades*. Rio de Janeiro: Record, 1996.

SILVA, J. Discutindo a cidade e o urbano. In: SILVA, J.; COSTA, M.; DANTAS, E. (orgs.). *A Cidade e o Urbano*. Fortaleza: Edições UFC, 1997, p. 86.