



*Artigo
da capa*

O espaço da metrópole, o tempo dos velhos e a alienação urbana

[Artigo 1, páginas de 8 a 31]





César Simoni Santos

*Professor do Departamento de Geografia da USP, autor do livro *A fronteira urbana: urbanização, industrialização e mercado imobiliário no Brasil* e membro do Grupo de Estudos de Geografia Urbana Crítica Radical (Gesp).*
cesarsimoni@usp.br



Artigo 1

O espaço da metrópole, o tempo dos velhos e a alienação urbana

RESUMO

Este artigo traz reflexões sobre o espaço urbano na metrópole contemporânea. A modernidade é marcada pelo fenômeno econômico e social da industrialização, signo da abundância: o objeto central de uma sociedade que fez a opção pelo quantitativo. O ritmo das máquinas tomou a cidade. A máxima do *time is money*, transformando todo tempo em tempo produtivo. Embora tome como ponto de partida destas reflexões o espaço urbano, quero discutir, também, a noção de temporalidades distintas, fazendo remissão, mais explicitamente, aos tempos da prosa, da brincadeira, do romance e do flerte, da economia, do cotidiano, da reflexão, dos velhos e dos jovens. Enfim, da multiplicidade de tempos que definem, coabitam e, muitas vezes, disputam o espaço da metrópole.

Palavras-chave: temporalidade; tempo; urbanização; velhos e a cidade.

ABSTRACT

This article provides reflection about the urban space in the contemporary metropolis. The modern age is marked by the economic and social phenomenon of industrialization, sign of abundance and the central object of a society that has chosen quantity over quality. The rhythm of the machines has taken over the cities. The saying "time is money" is turning all the time into productive time. Although the starting point of these reflections is the urban space, I also want to discuss the notion of different periods, making remission, more explicitly, the prose of the time, the joke, romance and flirtation, economy, everyday, reflection, the old people and the young people. Finally, the multiplicity of the times that define, coexist and often compete for the space of the metropolis.

Keywords: temporality; time; urbanization; old people and the city.

INTRODUÇÃO

Apesar de o ponto de partida destas reflexões estar condicionado ao espaço urbano da metrópole contemporânea, o tema é exigente de uma reflexão sobre o tempo. Mas não só o tempo do envelhecimento ou aquele da história, nos quais uma linha mestra parece ordenar os eventos a serem tomados em consideração. Penso também naquela noção que permite a consideração de temporalidades distintas e em convívio, senão em luta. Falo, mais explicitamente, dos tempos da prosa, da brincadeira, do romance e do flerte, da economia, do cotidiano, da reflexão, dos velhos e dos jovens. Falo, enfim, dessa multiplicidade de tempos que definem, coabitam e, muitas vezes, disputam o espaço da metrópole. O corte é, portanto, de natureza espacial e dá ênfase, por isso, mais à simultaneidade que à sucessão como registro do pensamento ou do fenômeno social.

De acordo com Henri Lefebvre, o espaço urbano, capturado em toda sua potência na noção de centralidade, é o espaço por excelência do encontro. O lugar onde os diferentes se confrontam e convivem, a condição crucial, portanto, de onde deverá emergir uma nova sociedade, mais tolerante em relação às diferenças. Evidentemente, na condição de um pensador radical, Lefebvre não estava procurando qualquer tipo de condescendência em relação às desigualdades, que são produto do atual regime econômico e social. Ele procurava lançar luz sobre o patrimônio das diferenças sociais que vinha sendo dilapidado pela história da modernização e esquecido pelas principais vertentes da resistência. Esse universo de tensões pode muito bem ser apreendido na metrópole contemporânea.

DA SOCIEDADE NO ESPAÇO AO ESPAÇO SOCIAL

No último quarto do século XX, as disciplinas acadêmicas mais diretamente ligadas à compreensão das dinâmicas espaciais urbanas aprenderam a observar o espaço não simplesmente como um plano homogêneo e vazio, sinônimo da extensão dos corpos e suporte das atividades e das coisas – como o foi frequentemente para a física, uma plataforma a priori que se antepõe a tudo o mais e à prática social. Nesse momento, o espaço assumia, no campo das ciências humanas, a condição de um produto social. Tratou-se de uma revolução no âmbito das concepções do espaço: ele foi, assim, incorporado de forma mais apropriada e orgânica ao entendimento sobre as relações humanas e tinha deixado de ser, por isso, um elemento ou fator estranho às dinâmicas sociais. Nessa mudança de concepção, mais do que



Para essa perspectiva de análise, o espaço é a materialização do tempo, esse acúmulo das mais variadas épocas passadas manifestas simultaneamente na paisagem que envolve o fazer dos vivos.

compreender os processos sociais no espaço, as ciências humanas passavam a observar muitos de seus problemas como pertencentes às dinâmicas propriamente espaciais, sendo elucidados pelos processos de produção do espaço. A chave que orientou a investigação acadêmica a partir desse momento se deslocou de um entendimento que via a sociedade e suas dinâmicas no espaço para uma compreensão que procurava observar as dinâmicas do espaço como dimensão da prática social. Não era mais o espaço abstrato, newtoniano, um espaço supostamente neutro e impermeável às ações da humanidade aquele que figurava nas considerações críticas das ciências humanas, mas o espaço como produto das ações dos homens sobre a terra.

Muitos pesquisadores e intelectuais participaram desse movimento de renovação crítica da concepção de espaço. No entanto, por força do ofício, foi no âmbito da ciência geográfica que as considerações sobre o espaço foram feitas de forma mais sistemática. Os trabalhos do professor Milton Santos e dos geógrafos reunidos no Laboratório de Geografia Urbana da USP (Labur) têm um importante papel nesse campo e ajudaram a demarcar com maior clareza as linhas gerais e o sentido dessa revolução. A partir desse momento, a categoria “trabalho”, entendida como princípio da atividade social implicada na transformação da natureza, assume certa centralidade no pensamento geográfico e passa, com isso, a explicar os fundamentos do espaço social, resultado, portanto, da ação transformadora do homem sobre a natureza.

Outro aspecto importante no âmbito conceitual ligado a essa revolução do entendimento foi o corte operado no interior daquela categoria central, o que resulta numa distinção importante entre o que se entende por “trabalho vivo” e aquilo que passou a ser associado

ao que se chama de “trabalho morto”. Buscando extrair uma chave de interpretação do fenômeno urbano da mesma matriz teórica que já vinha inspirando a mudança de concepção sobre o espaço, a cidade, as infraestruturas e as edificações foram também interpretadas como parte do estoque de trabalho morto, um produto social, portanto, que define a materialidade da vida urbana; eram, assim, interpretadas como sendo resultado do trabalho cristalizado nas formas socialmente produzidas do espaço urbano. Desse ponto de vista, o trabalho pretérito se presentifica no espaço urbano atual por intermédio das construções antigas, das marcas não apagadas nos muros da cidade, do já e sempre insuficiente sistema de arruamentos, fazendo do espaço o resultado do acúmulo de tempos. Neste sentido, cada momento da história, cada instante da vida deixado para trás, cada flash que se perde no fluxo temporal irresistível da história, mas deixa no espaço o seu registro, acaba por deixar o próprio espaço como registro para as futuras gerações. Para essa perspectiva de análise, o espaço é a materialização do tempo, esse acúmulo das mais variadas épocas passadas manifestas simultaneamente na paisagem que envolve o fazer dos vivos. Um pouco nesse espírito, buscando dar conta dessas dimensões da prática social, o professor Milton Santos (1996) irá falar do espaço como um “sistema de ações e um sistema de objetos”, observando também as “rugosidades” de um espaço que resultam de um acúmulo seletivo de tempos variados.

No conceito, a cidade é produto do trabalho humano, mas não de um indivíduo isolado ou de um grupo particular. Ela é, nas considerações de Henri Lefebvre (1991 e 1999), “obra” da humanidade. Cada gesto, cada empenho de energia e de trabalho, cada solução espacial ou forma de organização das atividades em condições urbanas sugerem uma ação produtiva que resulta numa dada forma espacial e lhe atribuem seus conteúdos sociais. Isso significa que um princípio de identificação entre o habitante urbano e sua cidade constitui o fundamento dessa relação. O problema, no entanto, é que o princípio conceitual se realiza, na prática, pelo avesso, e o espaço urbano, que é socialmente produzido, passa a ser privadamente apropriado. Esse é também um dos entendimentos sobre a problemática urbana que pode ser extraído dos trabalhos realizados pelos pesquisadores do Labur durante as décadas de 1980 e 1990. Esse entendimento constitui, aqui, para nós, uma das portas de entrada para a compreensão do que chamaremos de alienação urbana; a noção a partir da qual se torna possível desembaraçar os sentidos da inversão da tendência à identificação e à elaboração de um sentimento de pertencimento entre o habitante e a metrópole.

Artigo 1O espaço da metrópole, o tempo
dos velhos e a alienação urbana**A INDIFERENÇA E A ACELERAÇÃO DO TEMPO NA CIDADE MODERNA**

A modernidade é marcada pelo fenômeno econômico e social da industrialização. A indústria, a seu tempo, foi signo da abundância, o objeto central de uma sociedade que optou pelo quantitativo. A produção tornou-se maior, a produtividade do trabalho também, a exploração do trabalhador seguiu o mesmo caminho, somente o tempo de produção é que diminuiu significativamente. Foi contra o tempo lento que a indústria venceu a batalha. Prenhes de um potencial utópico emancipatório, a indústria e o maquinismo do século XIX, que prometiam libertar o homem do reino das necessidades e dos limites impostos pela natureza, impuseram-se efetivamente como um poder estranho e superior, capaz de submeter a humanidade às leis hostis da acumulação de capital.

A frieza e a indiferença do cálculo diante do universo do qualitativo equalizavam todas as substâncias na base comum da economia de mercado. A serviço da troca, o imperativo da intercambialidade fazia abstração das diferenças concretas entre as coisas e as pessoas, reduzidas agora ao *quantum* de valor por elas representado. Numa economia que elege o valor de troca como elemento central da organização social e na qual toda diferença pode ser equalizada com base no ajuste de suas quantidades, faz-se tábula rasa das qualidades. O império do dinheiro ergue-se sobre o valor sem conteúdo, a mera representação abstrata do tempo de trabalho. Enquanto as máquinas tornavam indiferente o trabalho executado sob os seus domínios e igualavam, portanto, o trabalhador aos outros tantos objetos intercambiáveis, os salários ratificavam essa indiferença para além do momento da produção. Como notou um importante pensador do século XIX, nesse regime social “o homem é só a carcaça do tempo. Não é uma hora de homem que vale a hora de outro homem, mas o homem de uma hora que vale outro homem de uma hora”¹.

Se o domínio do maquinismo na era moderna representava a vitória da razão sobre a natureza, ele demarcava também a derrota, o aprisionamento no campo do folclórico, do pensamento tradicional. A ciência, veículo da razão, é a forma mental e de conhecimento mais solidária com a Revolução Industrial. Se no âmbito da economia que resulta na industrialização a indiferença é o princípio que assegura o intercâmbio, para a ciência que busca universalidade, o princípio e a lei são a unidade de troca a partir da qual as particularidades são reduzidas. Inaugurando a física moderna, o enunciado totalizante de Galileu sobre a lei da inércia abre mão dos objetos

¹ O fragmento completo pode ser encontrado em *A miséria da filosofia*, de Karl Marx, nas páginas 48 e 49 da edição de 2004, da Editora Ícone (Coleção Fundamentos de Filosofia).

particulares e das diferenças concretas para reuni-los, todos, sob um princípio que lhes é estranho e pertence ao universo da razão. Ao mesmo tempo, na França, Descartes reduz toda existência à razão, ao princípio da dúvida metódica que funda, para ele, a possibilidade do conhecimento verdadeiro. A ciência econômica e, mais tarde, as ciências sociais representaram a extensão do princípio de dominação do homem (da razão) sobre a natureza para o universo das relações humanas, servindo de álibi, a partir de suas próprias operações redutoras – o *homæconomicus* –, para a dominação que pesa sobre o próprio homem². O império das máquinas, com a generalização da indústria como princípio de ordenação social, organiza o tempo, os gestos, os hábitos e completa a subsunção real do homem ao capital.

O aumento do poder físico da humanidade acrescera em muito as possibilidades de produzir bens, mas destruíra de forma irrecuperável o antigo *edifício social*. O quadro resultante da introdução dos princípios da mecânica na vida dos homens, assustador pelo ineditismo e profundidade do conflito, apresentava pessoas incapazes de darem conta do que acontecia a sua volta (BRESCIANI, 1984, p. 41).

Mas a revolução não seria, para a modernidade, um evento isolado, inicial ou simplesmente disparador dos novos tempos, permanecendo preso na posição original. Ela é o seu próprio conteúdo, seu estado permanente, aquele que arranca a consciência humana do repouso nas tradições e não deixa novamente ela se estabilizar. A modernidade é, por isso, o ambiente por excelência do estranhamento.

O espírito dessa revolução contaminou as cidades e a vida urbana. Notícias enviadas pela alta literatura do século XIX nos informam de que as cidades haviam se tornado o campo da mais explícita indiferença e a mais importante fonte do estranhamento como fun-

2 Reúno aqui as contribuições daquilo que considero alguns dos importantes trabalhos para a compreensão da modernidade. Menciono entre eles: o texto de Martin Heidegger (1962), intitulado *L'époque des conceptions du monde*, com respeito ao papel da ciência; *A dialética do esclarecimento*, de Adorno e Horkheimer (1985), com respeito ao princípio da dominação do homem sobre a natureza como fundamento da dominação do homem sobre o próprio homem; e a crítica de Michel Aglietta e André Orléan (1990) dirigida à ficção do *homæconomicus* criada e difundida pelo pensamento econômico, em *A violência da moeda*.



Se o domínio do maquinismo na era moderna representava a vitória da razão sobre a natureza, ele demarcava também a derrota, o aprisionamento no campo do folclórico, do pensamento tradicional.

Artigo 1

O espaço da metrópole, o tempo dos velhos e a alienação urbana

damento da estrutura básica da sensibilidade. O espaço urbano assumia seu primeiro significado como um espaço distanciado da natureza, um espaço no qual a vida acontece com relativa independência dos ciclos elementares da temporalidade natural: o passeio e a extensão da noite agitada nos centros urbanos invadem o antigo domínio de magia da temerosa escuridão; o trabalho deixa de ser sinônimo do contato com a terra e seus caprichos sazonais; e as relações sociais passam a ser mais importantes que a produção direta para os fins da subsistência. A cidade foi, por isso, o espaço que permitiu e consagrou a vitória do tempo histórico, um tempo socialmente produzido, em progresso e de natureza cumulativa, sobre o tempo cíclico e repetitivo da natureza. Esses espaços de grande densidade – de acúmulo não só de pessoas, mas de produtos do trabalho presente e passado, de nexos e relações – tornam a sociabilidade mais intensa, mas, contraditoriamente, fugidia: é essa a contradição que deverá acompanhar a sorte das cidades modernas.

A ficção policial de Edgar Allan Poe pinta um dos mais expressivos quadros da cidade moderna do século XIX. Em *O homem na multidão*, a cidade, os lugares públicos tomados pela massa sem identidade dos passantes, é o lugar da indiferença e do anonimato. O personagem desconhecido do conto de Poe acompanha as massas e manifesta o entusiasmo da indiferença: perder-se na multidão é fazer parte dela, é, assim, abdicar de sua própria identidade. Ao contrário do que se poderia imaginar a partir dessa chave de leitura, a multidão que se aglomera nas cidades não é o fermento das relações sociais. Como nos diz Walter Benjamin, o homem da multidão carrega, essencialmente, o espírito antissocial daquele que procura desaparecer na indiferença das massas, nas quais o singular não existe senão como o mesmo que se soma em número aos demais³.

Para Charles Baudelaire o *flâneur* não carrega a negatividade que tem em Poe. Baudelaire tinha ainda razões para procurar no *flâneur*

3 “Para Poe, o *flâneur* é, acima de tudo, alguém que não se sente seguro em sua própria sociedade. Por isso busca a multidão [...]. A diferença entre o antissocial e o *flâneur* é deliberadamente apagada em Poe.” (BENJAMIN, 1989, p. 45)



A cidade foi, por isso, o espaço que permitiu e consagrou a vitória do tempo histórico, um tempo socialmente produzido, em progresso e de natureza cumulativa, sobre o tempo cíclico e repetitivo da natureza.

a oposição à ordem emergente: a cidade guardava também uma dimensão solidária e acolhedora aos ritmos que diferiam daquele entoado pelas máquinas da revolução fabril-productiva⁴. A cidade era o lugar da diferença e a possibilidade do tempo lento. Diferentemente da Londres de Poe, na Paris de Baudelaire, escreve Benjamin,

Ainda se apreciavam as galerias, onde o flâneur se subtraía da vista dos veículos que não admitem o pedestre como concorrente. Havia o transeunte que se enfia na multidão, mas havia também o *flâneur*, que precisa de espaço livre e não quer perder a sua privacidade. Ocioso, caminha como uma personalidade, protestando assim contra a divisão do trabalho que transforma as pessoas em especialistas. Protesta igualmente contra a sua industriiosidade. Por algum tempo, em torno de 1840, foi de bom tom levar tartarugas a passear pelas galerias. De bom grado, o *flâneur* deixava que elas lhe prescrevessem o ritmo de caminhar. Se o tivessem seguido, o progresso deveria ter aprendido esse passo (BENJAMIN, 1989, p. 50-51).

Mas não foi bem assim! O ritmo das máquinas ganhava terreno na tomada da cidade. Não era mais uma influência indireta marcada pelo ritmo do trabalho. A máxima do *time is money* transformou todo tempo em tempo produtivo.

Já na primeira metade do século XX, o cotidiano começava a ser moldado também pelo apelo do consumo. As cidades eram pensadas em função do automóvel e essas duas características vão marcar profundamente as transformações da vida urbana ao longo do século passado. Tratava-se, no entanto, de uma extensão da lógica industrial. O lucro da produção, que está, por natureza, comprometido com a aceleração do tempo de rotação do capital, exige do espaço externo aos muros da fábrica a sua complacência. Se o século XIX assistiu à generalização das locomotivas e dos barcos a vapor anunciando o encurtamento dos caminhos, o século XX verá nas cidades os efeitos dessa lógica incontida. O imperativo do aumento da velocidade de circulação de mercadorias e pessoas, que passam a se confundir cada vez mais, ordenou muitas das reformas urbanas das quais temos lembrança, com a abertura de vias expressas, a construção de infraestruturas de transporte e a cambiante logística que modificava as permanências e os fluxos no espaço urbano. Mas, também, esse mesmo imperativo definiu a cadência da moda, que fun-

4 No trabalho de tradutores, comentadores e especialistas tem sido mantido o emprego do termo em francês. No dicionário francês *Le Petit Robert*, o verbo *flâner* traz como primeira definição a ideia de “passear sem compromisso, abandonando-se à impressão e ao espetáculo do momento”, mas guarda também o sentido do “trabalhar lentamente”. Verbo correspondente pode ser encontrado em português com o nosso “flanar”. Partindo daí o *flâneur*, que pode ser traduzido como vadio, preguiçoso ou indolente, seria também aquele que flana, que passeia e se deixa levar pelo espetáculo ao seu redor, o “flanador”. Com Baudelaire o termo ganha significado forte para o olhar sobre a vida urbana na modernidade do século XIX, um sentido explorado com pertinência por Walter Benjamin.



O tempo abstrato da produção e do lucro, o tempo regulado na imagem e no instrumento do semáforo, impunha-se sobre os ritmos da vida por meio da nova espacialidade produzida. Assim como o apito foi para a fábrica, o semáforo traz como representação o domínio de uma temporalidade abstrata aplicada à regulação do espaço urbano.

ciona como um sistema de ordenação social do consumo, tornando os gestos mais previsíveis e definindo a obsolescência do gosto, dos objetos, dos valores, dos hábitos – agora, todos moldados pelo mercado e programados para uma duração relativamente curta.

OS VELHOS, O ESTRANHAMENTO E ALGUMAS FACES DA SEGREGAÇÃO NA METRÓPOLE

A cidade, a rua, o parque, a praça, o bairro, o pequeno comércio local (a vendinha), o alpendre aberto para a rua foram ambientes de uma sociabilidade diferente, acolhedora e de proximidade. O sentimento de pertencimento vinha dessa proximidade, mas vinha também do autorreconhecimento no espaço, da capacidade de poder ver a si próprio nas marcas que davam os contornos significativos do espaço. Nos trabalhos de pesquisa levados adiante durante os anos 1990, período de grandes e profundas transformações na metrópole de São Paulo, foram frequentes os relatos de velhos a respeito de suas lembranças, lembranças estas que se teciam em relação com a cidade: lembrança dos amigos, dos lugares, das formas de uso dos espaços. A lembrança que o velho tem da rua, de quando era criança e brincava naquele que era o domínio da brincadeira, revela a rua para além do lugar de passagem de automóveis, revela a rua como lugar de uma sociabilidade afável: a vizinhança.

Na cidade do automóvel, do tempo rápido da produção e do lucro, a rua assumiu uma funcionalidade exclusiva: lugar de passagem eficaz para os valores e trabalhadores transportados pela cidade. A funcionalização da rua exigiu a segregação dos usos. O emblemático caso da construção de um sambódromo para abrigar o carnaval foi, por muito tempo (e quem sabe ainda o seja), a declaração de morte do carnaval de rua, a sentença que extirpou a festa da vida do bairro. Hoje, a festa de rua é esporádica e controlada já que, por isso, tornou-se também subversiva. A brincadeira, o futebol, o longo papo

nas calçadas, a *flânerie* foram banidos da sociabilidade urbana da era do automóvel. O *flâneur* tornou-se inviável. A diversidade de tempos deixa de fazer parte do grande patrimônio das cidades. Assim, sem lugar, os velhos, de caminhar lento, não se veem mais em seu espaço.

O trabalho da professora Ana Fani Alessandri Carlos traz o registro de um evento importante. Quando da abertura do novo trecho da Avenida Faria Lima, que cortou os bairros do Itaim Bibi e da Vila Olímpia durante a década de 1990, conectando-se a um complexo viário de proporções metropolitanas, a referida intervenção cirúrgica no espaço urbano de São Paulo acabou por deixar “cicatrizes” bastante visíveis. A avenida, além de marcar a linha divisória que separa cada um dos bairros em dois, funcionou também como uma linha de fronteira, uma barreira, sobretudo para os idosos que, guardiães naturais do tempo lento, não conseguiam mais atravessar de um lado ao outro de seu bairro. Isso ocorreu não somente pela insegurança de ter de atravessar as oito ou mais pistas da nova avenida, mas, principalmente, porque o tempo dos semáforos era incompatível com o caminhar dos velhos (CARLOS, 2001, p. 210). A segregação espacial das múltiplas temporalidades da metrópole foi responsável pelo confinamento dessa parte da população. O espaço contínuo da memória não correspondia mais ao urbano em fragmentos. Os amigos, o comércio, os pontos de encontro estavam separados agora por uma avenida que contraditoriamente repelia o tempo lento. Um equipamento cuja única finalidade remonta ao deslocamento expressava, assim, o caráter incontornável dessa mobilidade seletiva. A noção de eficiência, nesse caso, é estratégica e está ligada aos ritmos da acumulação, ela é avessa a todos os demais. Além da monumentalidade opressiva dos grandes números manifesta nos novos equipamentos metropolitanos, o ritmo da metrópole contemporânea demonstrava sua hegemonia e intolerância. O tempo abstrato da produção e do lucro, o tempo regulado na imagem e no instrumento do semáforo, impunha-se sobre os ritmos da vida por meio da nova espacialidade produzida. Assim como o apito foi para a fábrica, o semáforo traz como representação o domínio de uma temporalidade abstrata aplicada à regulação do espaço urbano. Trata-se da imposição de um tempo que não advém da prática, mas se sobrepõe a ela; uma sequência de unidades homogêneas e vazias às quais sua única função seria fornecer uma medida idêntica e abstrata para a ação social, transformando o homem numa extensão, apêndice ou, verdadeiramente, num instrumento do próprio relógio⁵.

5 Essa é a sugestão da imagem criada por Julio Cortázar quando ele inverte criticamente em seu *Preâmbulo a las instrucciones para dar cuerda al reloj* a relação entre a oferenda e quem é presenteado: “*Cuando te regalan um reloj [...] no te regalan um reloj, tú eres el regalado, a ti te ofrecen para el cumpleaños del reloj*” (*Contos completos – 1*. Montevideu: Alfaguara, 1996. p. 424).



A fisionomia da metrópole transforma-se e as formas de uso do espaço também. Os lugares tradicionais do encontro já não existem ou perderam vivacidade. Os lugares de referência para gerações foram destruídos: sobra, para os mais velhos, a sensação de devastação.

Não é incomum, também, observar algum tipo de constrangimento nos *shoppings*, grandes magazines ou mesmo nas estações de metrô quando, diante da escada rolante, ou das esteiras automáticas, alguns velhos hesitam e se sentem no centro das atenções ou como motivo de algum transtorno. As escadas e esteiras rolantes que organizam o deslocamento ao imprimir-lhe uma velocidade única mimetizam, assim, o símbolo maior da grande indústria fordista da produção em massa e indiferenciada de objetos sem identidade. A hesitação guarda, por isso, um sentido subversivo, mesmo que repleta de algum tipo de sentimento negativo e como expressão de uma das dimensões da segregação urbana. Esse poderoso mecanismo que fragmenta os espaços, filtra os seus conteúdos, redefine suas formas de uso e segmenta a sociedade pode ser lido nos mais diversos tipos de equipamentos urbanos. É neste sentido também que “as tecnologias do urbano, como por exemplo o automóvel, a televisão, os vídeos... colonizam a vida cotidiana, reforçando as separações [...]. Elas alcançam o plano da vida imediata e nele aprofundam as separações originárias, como, por exemplo, as de sexo e idade” (SEABRA, 2003, p. 31).

Além do espaço ritmado pela acumulação, que é cada vez mais exigente de velocidade, impõe-se uma cambiante geografia urbana, resultado de um processo de produção do espaço urbano solidário à mesma lógica da valorização. Orientado por esse imperativo, o processo de produção do espaço urbano dá origem a um espaço cada vez mais homogêneo e instável, destruindo as referências concretas da vida capazes de sustentar os elementos definidores da identidade. A memória tem no desenho tátil do espaço, em escalas que compreendem desde as imperfeições do pavimento, muito bem aproveitadas para os jogos de bolinhas de gude, até aquelas que comportam os elementos de uma paisagem do poder assentado nas regiões centrais, boa parte de sua substância. Assim, os objetos da cidade “fazem parte do derradeiro patrimônio de cada indivíduo, de suas fantasias,

da aspiração de viajar ‘em sentido inverso ao da morte’” (MATOS, 1982, p. 50). Esse direito foi, passo a passo, sendo retirado dos habitantes da metrópole, atingindo com maior violência a população dos mais velhos e constituindo, agora, parte do acervo do tempo roubado da velhice.

A ordenação dos processos de reforma urbana e de substituição das formas da cidade não é dada exclusivamente pela velocidade do deslocamento na cidade. A elaboração de novos padrões de consumo, exigidos pelo atual estágio de desenvolvimento das forças produtivas, implicou uma reelaboração dos hábitos e da disposição dos equipamentos urbanos destinados ao escoamento da produção. Primeiramente os supermercados vêm substituir as mercearias, “vendinhas” ou os empórios de bairros. Depois, o fenômeno dos *shopping centers*, dando continuidade, esvazia o comércio de rua. Como se não bastasse, as grandes redes de *fast-food* e os funcionais restaurantes por quilo substituem o botequim e os restaurantes tradicionais. A fisionomia da metrópole transforma-se e as formas de uso do espaço também. Os lugares tradicionais do encontro já não existem ou perderam vivacidade. Os lugares de referência para gerações foram destruídos: sobra, para os mais velhos, a sensação de devastação. Numa sociedade conduzida pela moda e pela velocidade do consumo, as formas espaciais são efêmeras e a geografia urbana é mutante. A velocidade da moda cadencia o ritmo das transformações do espaço que repelem, por sua própria natureza, a formação de identidades que sejam mais duradouras que aquelas impostas para uma única estação. A velocidade das transformações aniquila a sensação da durabilidade do mundo, das relações, do universo conhecido, domesticado e familiar. Impõe-se o estranhamento como estrutura elementar da sensibilidade contemporânea ao mesmo tempo em que esse espaço amnésico, como o nomeou Ana Fani Alessandri Carlos (2001), torna-se fundamento da condição metropolitana⁶.

Quando a cidade se transforma num canteiro de obras e a paisagem urbana se modifica, seja a cada intervenção urbanística ou, ainda mais rapidamente, a cada ciclo da campanha publicitária (sobretudo nas cidades nas quais o revestimento de *outdoors* é importante), torna-se difícil reter algo para constituir os elementos fortes da memória. Com ela, o sentimento de pertencimento se esvai, implicando um déficit de identificação: condição para a massificação dos costumes. A sensação despertada diante do elemento material da memória preservado, do vínculo físico da lembrança ainda presen-

⁶ Seguindo essa orientação, podemos considerar o estranhamento como sendo, em parte, o resultado da “contradição entre o tempo da vida [...] e o tempo das transformações na morfologia urbana” (CARLOS, 2001, p. 32).

Artigo 1

O espaço da metrópole, o tempo dos velhos e a alienação urbana

te, constitui, nas palavras de Proust, pertinentemente recuperadas por Ecléa Bosi, “uma prova da verdade do passado que ressuscitava”. As coisas que envelhecem conosco “nos dão a pacífica impressão de continuidade” (BOSI, 1994, p. 441). Mas, aqui, o progresso aniquila o conforto do repetitivo e do conhecido que retorna. A “espoliação das lembranças”, também nos termos de Ecléa Bosi (1994, p. 443), “um dos mais cruéis exercícios da opressão econômica”, atinge mais diretamente os velhos.

A Faria Lima, como cicatriz de uma operação irreversível, significa para uns perda e estranhamento; para os jovens, uma operação comum que vai ligar o bairro a outros, diminuindo o tempo de percurso até a escola, à casa dos amigos, ao *shopping center*; para outros, “ela ficou bonita e o progresso é assim mesmo”; é mais difícil para os velhos, que construíram uma história no bairro, com o ritmo de seus passos (CARLOS, 2001, p. 212).

Os laços de identidade que se formam com o espaço a partir da experiência constituem o terreno seguro da memória e, nesses termos, sugerem formas de uso e apropriação do espaço urbano em extinção. A compreensão do espaço como produto e condição da vida social permitiu desvendar essa relação de proximidade e pertencimento. Quando a professora Ana Fani se utiliza da formulação benjaminiana segundo a qual “habitar é deixar rastros”, ela procura demonstrar o sentido mais profundo do espaço como produto social, de um espaço constituído a partir das marcas deixadas pelos homens e de um espaço que é produto do trabalho. Nessa metrópole onde “tudo que é sólido desmancha no ar”, não só o *flâneur* é



Os outdoors, os elementos temáticos das novas lanchonetes e as vitrinas que remetem a um mundo da fantasia procuram substituir as lembranças vividas reais por um mundo de imagens que se tornam pouco a pouco mais familiares que as próprias experiências concretas dos indivíduos.

inviável como a memória se torna impossível. “Destruindo os suportes materiais da memória, a sociedade capitalista bloqueou os caminhos da lembrança, arrancou seus marcos e apagou seus rastros. A memória das sociedades antigas se apoiava na estabilidade espacial e na confiança em que os seres de nossa convivência não se perderiam, não se afastariam.” (CHAUI, 1994, p. 19) Soma-se a isso, no entanto, o fato de que, como produto de uma estratégia de mercado, novas identidades começam a ser forjadas a partir das imagens de um mundo que não é o local ou o da experiência direta, imagens que trazem a rememoração daquilo que não foi vivido, num esforço de substituição das lembranças por um imaginário fabricado na velocidade das imagens que circulam no mercado mundial. Os *outdoors*, os elementos temáticos das novas lanchonetes e as vitrinas que remetem a um mundo da fantasia procuram substituir as lembranças vividas reais por um mundo de imagens que se tornam pouco a pouco mais familiares que as próprias experiências concretas dos indivíduos. Estamos, assim, talvez, um passo à frente da violência denunciada contra os velhos por Ecléa Bosi quando ela apontava para o peso massacrante da “história oficial celebrativa”. Estamos diante das identidades de mercado como limitação e horizonte exaurido, quase exclusivo, da memória.

O processo de modernização imprimiu suas formas no espaço urbano. Não somente de forma espontânea, os impulsos da indústria orientavam a nova fisionomia das cidades. O urbanismo, portador da capacidade de se antecipar ou de responder em escala às demandas dos novos tempos, produziu formas absolutamente ajustadas às exigências econômicas e do poder. O funcionalismo corbusiano, que transformou a cidade numa verdadeira “máquina de morar”, era intolerante em relação às “imperfeições” dos traçados tradicionais, das curvas de um caminhar não definido pelo automóvel. Em seu livro *Urbanismo*, ao opor o “caminho das mulas” ao “caminho dos homens”, Le Corbusier associa ao primeiro os traçados repletos de curvas que acompanham indolentemente as solicitações do terreno e, exaltando o segundo, faz ode ao traçado e ângulo retos como formas elementares da razão. O espaço concebido nas planilhas, esse espaço abstrato, posto no lugar do espaço real, esvaziava o espaço social das marcas de seus produtores, esvaziava o próprio espaço social de seus conteúdos sociais. A racionalidade do planejamento pretendeu aniquilar a história marcada nas curvas, nas dobras e imperfeições do espaço social, ela pretendeu

Artigo 1

O espaço da metrópole, o tempo dos velhos e a alienação urbana

substituir a história pela lógica. Brasília parece nos oferecer um exemplo completo a esse respeito.

Em *A cidade modernista*, James Holston (1993) convida-nos a uma reflexão a respeito do papel da esquina, do comércio e da rua na sociabilidade urbana brasileira quando se volta para a análise das intenções do Plano Piloto. A funcionalidade dos elementos urbanísticos da nova capital repeliu os conteúdos sociais diversos que acompanham a aparição desses mesmos elementos em cidades portadoras de história. Na história de elaboração da sociabilidade urbana brasileira, as formas cotidianas de uso dos espaços dotaram de identidade e tornaram plenas de sentido essas estruturas elementares do convívio nas cidades: a esquina é tradicionalmente lugar de encontros e onde se situa o botequim; o comércio voltado para a rua impede o uso exclusivo da rua como lugar de passagem, ela se torna também lugar de apreciação das vitrinas, da moda, das tendências, dos comportamentos; e a rua, mais que isso, é a extensão da casa. Isso é o que se registra nas lembranças de velhos: a rua, a calçada, os terrenos “são também seu ambiente doméstico” (BOSI, 1994, p. 438). Em Brasília, apontada como expressão da vocação mais essencial da cidade moderna, tudo isso foi aniquilado em nome da funcionalidade. Lá não há esquinas, não há calçadas; as ruas são o equipamento funcional por excelência do deslocamento veloz do automóvel, tanto que o próprio comércio foi planejado para ficar voltado não para a rua. A funcionalidade é segregadora por natureza. Como cada elemento espacial urbano exerce uma determinada função, rejeitando as demais formas de uso, o convívio de atividades e funções é reduzido ao mínimo. Por isso temos os setores residenciais, os setores de governo, o setor bancário, o setor hoteleiro, as vias de tráfego rápido, as vias de tráfego lento, tudo sem se misturar. Essa segregação é expressão, no limite, da separação entre o espaço e seus conteúdos sociais, de uma materialidade extraída (subtraída) da história. A imposição e a quase vitória da lógica sobre a história traz as marcas de um aplainamento do espaço urbano: no Plano Piloto não somente a identificação das ruas se faz sem qualquer referência à memória coletiva, trazendo simplesmente o código de identificação no sistema urbanístico, tal quais W3, L1, L2, etc. (em vez de nomes de personalidades, de marcos referenciais e de acontecimentos), como a homogeneidade derivada da repetição das soluções formais impede a identificação do habitante.



Os hábitos de consumo, a padronização culinária e do gosto em geral, a moda e a grife, etc. são elementos de forte implicação sobre os costumes e as relações sociais, que apontam, por isso, para uma nova fonte de sujeição.

Na cidade moderna da segunda metade do século XX, a homogeneização do espaço atravessou as antigas formas da vida urbana, fosse a partir das ações coordenadas pelo Estado, fosse a partir das imposições do mercado. Em cidades com uma presença menos marcante do planejamento estatal, as ordens vindas dos centros de gestão das grandes redes mundiais – as lanchonetes, as grandes lojas e o tipo de comércio de luxo ou de massa – tendem a apresentar um padrão formal de impacto espacial idêntico no mundo todo, com poucas diferenças entre si. Não só a fachada e as exigências com relação ao tráfego viário de acesso são elementos dessa homogeneização. Os hábitos de consumo, a padronização culinária e do gosto em geral, a moda e a grife, etc. são elementos de forte implicação sobre os costumes e as relações sociais, que apontam, por isso, para uma nova fonte de sujeição. Neste mesmo sentido, a aniquilação da diferença presente na paisagem sonora, nos cheiros da cidade e no horizonte visual, naturalmente permissiva em relação à memória e à identidade, traz em bloco as imagens de uma identidade estranha. Os referenciais visuais tradicionais da paisagem local são superpostos pelas imagens das mercadorias globalizadas; os luminosos passam a povoar o imaginário urbano e as formas de identificação social, como nas aventuras de Marcovaldo, o personagem de Ítalo Calvino.

Atualmente uma nova dinâmica, para além daquela definida pelos termos de uma sociedade industrial, passa a dar as diretrizes para o processo de produção e reprodução do espaço urbano. Se a sociedade industrial foi “maléfica para a velhice”, como disse Ecléa Bosi (1994, p. 77), a ordenação urbana sob o domínio da acumulação financeira será ainda pior. Hoje, o comando indistinto do capi-

Artigo 1O espaço da metrópole, o tempo
dos velhos e a alienação urbana

tal financeiro sobre os mais diversos ramos da atividade econômica subordina indiferenciadamente toda a economia aos ritmos da acumulação que ocorre no tempo da informação digital. As incorporadoras que se vincularam de forma indissociável ao capital financeiro e roubaram a cena da produção do espaço urbano contemporâneo devem prestar contas e saldar seus compromissos de rentabilidade perante as exigências dessa massa amorfa de valores que pode migrar a qualquer instante para outros ramos ou novas praças. A homogeneização dos ritmos da vida impõe-se, agora, pela força do mercado de capitais e faz-se pesar também sobre o próprio tempo da produção fabril. Isso significa que o tempo de transformação do espaço urbano e de reprodução da metrópole passa a respeitar os ritmos definidos pela lógica abstrata da acumulação financeirizada. Tendo em vista que a indústria da construção depende, para o retorno exigido pelo mercado de capitais, de uma demanda solvável de imóveis e que essa demanda, por estar concentrada nos estratos de mais alta renda, procura terrenos bem localizados, serão as áreas centrais das grandes metrópoles, aquelas já densamente ocupadas e de assentamentos mais estáveis (os bairros), as que se tornarão o alvo predileto das incorporadoras. Frequentemente associada a um aumento do preço local, a reconfiguração dos bairros acaba por expulsar aqueles moradores mais antigos, normalmente pertencentes a outra camada de rendimentos. A esse processo a literatura tem dado o nome de gentrificação (SMITH, 2007), que traduz o fenômeno de substituição de uma camada da população de mais baixos rendimentos por outra, portadora do poder social do dinheiro, que chega às localidades atingidas.

Nesse processo, muitos moradores antigos, que normalmente têm uma história de vida no bairro, são aqueles que mais sofrem com as transformações. Estes, contudo, não serão somente expulsos para as periferias, sendo separados de suas referências mais íntimas, de seus amigos e conhecidos, de uma vida. Os que resistem, ficando



Nesse processo, muitos moradores antigos, que normalmente têm uma história de vida no bairro, são aqueles que mais sofrem com as transformações. Estes, contudo, não serão somente expulsos para as periferias, sendo separados de suas referências mais íntimas, de seus amigos e conhecidos, de uma vida.

residência no espaço que se transforma, sentirão desconforto comparável. A nova morfologia da habitação para as classes médias urbanas envolve, frequentemente, muita grade, câmeras e guaritas. Os condomínios fechados e os prédios superequipados, normalmente portadores de equipamentos de lazer exclusivo, aprisionaram o convívio nos espaços privados e cercados, esvaziando as ruas. Um novo tipo de fratura social elabora-se. A saída de casa, habitualmente de automóvel, é pensada para evitar o encontro e o convívio com o diferente. O medo da violência torna-se fator determinante de uma nova arquitetura e das novas formas de uso do espaço: um uso normatizado, limitado e cada vez mais mediado pelo universo das mercadorias que não param de se multiplicar. De dentro da garagem do prédio direto para os estacionamentos dos *shoppings*, a cidade torna-se estranha, paisagem exterior do mundo privado. A alienação urbana está completa e é posta como norma social. Todo este contexto envolve um reforço à situação de isolamento dos mais velhos, da qual poucos escapam⁷. Mas, claro, o sentido da segregação é sempre mais duro para aqueles que são os mais pobres e estão do lado de fora dos vidros escurecidos dos pomposos carros da classe média e das grades dos atuais condomínios residenciais.

O desajuste das novas soluções urbanísticas enxertadas nos velhos bairros da metrópole e a nova composição de classe nesses antigos locais da sociabilidade urbano-metropolitana são fonte ainda de muitos outros constrangimentos. A partir de um estudo sobre o Bairro do Limão, a professora Odette Seabra capturou, numa cena, as transformações e adaptações que se desenrolam no plano dos hábitos dos velhos moradores de bairros tradicionais atingidos por essa dinâmica geofágica do mercado imobiliário e da logística recente. Muitos deles, vivendo nas brechas da urbanização contemporânea e transitando nas fendas da sociedade de consumo, procuram, com o seu repertório trazido de tempos passados e com as severas limitações de ordem técnica, econômica e social, reproduzir-se na metrópole.

7 A mobilidade e a violência têm sido apontadas entre os principais aspectos ligados ao isolamento da população idosa. Segundo reportagem da Rádio Câmara, divulgada no dia 29 de junho de 2013, “a dificuldade para transitar tem consequências para a população idosa que vão além de limitar o direito de ir e vir. Acaba por impossibilitar esses indivíduos de interagir socialmente e contribui para o isolamento social”.



A alienação urbana está completa e é posta como norma social. Todo este contexto envolve um reforço à situação de isolamento dos mais velhos, da qual poucos escapam.



Aprende-se com este trabalho que o bairro, reduto do tempo lento e morada dos velhos habitantes da metrópole, foi consumido no processo de modernização, desalojando do mundo o idoso que resiste, também por falta de opção, a sua própria e plena integração social na sociabilidade capitalista.

Em certos dias do mês, talvez sejam os de recebimentos de salários ou de proventos de pensões e aposentadorias, não são raros os carrinhos usados para a feira que, conduzidos de modo desconforme, procuram um jeito de entrar pelos caminhos exclusivos de automóveis na loja da rede internacional do Carrefour [...]. Depois que o comércio local foi sendo aniquilado com a centralização do capital nesse setor, o habitante pobre está sujeito a modelos que não lhe correspondem. Os velhos moradores, em sua maioria, não compõem os modelos de classe média a que se destinam tais equipamentos. Eles personificam os resíduos de uma história pregressa (SEABRA, 2003, p. 60-61).

Aprende-se com este trabalho que o bairro, reduto do tempo lento e morada dos velhos habitantes da metrópole, foi consumido no processo de modernização, desalojando do mundo o idoso que resiste, também por falta de opção, a sua própria e plena integração social na sociabilidade capitalista. Se a cidade e o urbano apresentaram sempre as condições de uma sociedade renovada, tolerante e aberta à diferença, o regime econômico e social que por hora impera sobre o espaço urbano e impede a emergência dos conteúdos dessa nova sociedade definiu mais um salto no processo de alienação.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES ANTES DE TERMINAR

Se o tempo do *flâneur* baudelairiano era compatível com o tempo dos velhos, a cidade moderna acompanhou, passo a passo, o aprofundamento da segregação se abater com força sobre essa camada da população. O sentimento de estranhamento evolui até o limite da privação como desdobramento da mesma lógica que extrai a possibilidade de apropriação social do espaço socialmente produzido, num momento em que a população envelhece cada vez mais. Essa metrópole segregada, primeiramente hostil e depois privada, ani-

quila a multidão: a segregação é o contrário da multidão, o passo adiante nos constrangimentos da modernidade. Do ponto de vista da relação sugerida no título deste artigo, aquilo que começa com a espoliação das lembranças acaba no banimento da velhice. O sentimento de desenraizamento, apontado por Maria Stella Bresciani no começo da era industrial, é elevado à última potência quando a cidade se torna também ela refém do ritmo desumano da acumulação financeira. E um dos grupos mais sensíveis a esse fenômeno tem sido, por razões diversas, o dos mais idosos.

Contudo, o princípio teórico do qual lançamos mão aponta não para a passividade como fundamento e ponto de partida. A produção do espaço, que assume o trabalho como elemento central, faz da participação social a condição última das transformações no espaço. Em Brasília, o comércio voltado para o interior das superquadras, livrando a rua do inconveniente do *flâneur* e dos passantes desritmados que se perdem diante das vitrinas, em pouco tempo foi subvertido pelo uso: as práticas redefiniram a sua posição, restaurando alguns conteúdos da rua tradicional. Assim, a perda de significados, a homogeneização da paisagem e dos hábitos e a destruição do universo referencial dos velhos parecem dar mais sentido ao programa utópico lefebvriano, no qual o horizonte desenhado pelas filosofias da *emancipação* deve dar lugar à *apropriação* social do espaço. Henri Lefebvre coloca a apropriação, que se dá pelo uso do espaço (na festa, no futebol, no caminhar, etc.), simultaneamente como elemento de subversão reverso à alienação do espaço social e como horizonte utópico da sociedade urbana, da constituição de uma sociedade que acolhe as diferenças e que, livre da autoridade exclusiva da razão, respeita o corpo, os desejos, as paixões e os ritmos diversos.

Se o que caracterizou a cidade moderna foi o avanço das formas de alienação sobre o urbano, com a perda da base material da identificação, a dissolução dos elementos de ancoragem da memória, o aplainamento do terreno de experiências e a indiferenciação do espaço e da vida urbana, agora a luta que se projeta contra a espoliação das lembranças guarda também uma dimensão do sentido social do espaço. A destruição da paisagem urbana numa cidade devotada aos imperativos das novas soluções de acomodação e velocidade tornou-se tão habitual quanto a elaboração de memórias, tradições e identidades forjadas pelo *marketing*. Neste sentido, “os movimentos de recuperação do espaço urbano são a recusa do instituído e

Artigo 1O espaço da metrópole, o tempo
dos velhos e a alienação urbana

recuperam a dimensão do instante de sua instituição, recusando a ideia de progresso, isto é, a ideia de que o que vem depois é necessariamente melhor do que o que veio antes” (MATOS, 1982, p. 51). Se nós é que temos de lutar pelo velho, como disse Ecléa Bosi (1994, p. 81), essa luta não será exclusivamente pelo outro. A luta pelo velho é uma luta contra a noção abstrata de progresso que agora, tendo potencializado a segregação e o sentimento de estranhamento com a *mise en place* da lógica do capital financeiro, tem promovido os maiores gestos de violência coletiva no espaço urbano. Observado deste ângulo, o envelhecimento da população abre uma janela para uma revolução no campo da experiência urbana que deverá rejeitar a prioridade do lucro e proporcionar a apropriação social do espaço. Assim, espero ter contribuído para a construção do entendimento de que, na relação entre os velhos e a metrópole, há bem mais o que se discutir do que aquilo que pode ser tratado do ponto de vista da “adequação” dos espaços e de seu universo de soluções técnicas e institucionais. ↻

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADORNO, T.; HORKHEIMER, M. *Dialética do esclarecimento*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.
- AGLIETTA, M; ORLÉAN, A. *A violência da moeda*. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- BENJAMIN, W. Paris do Segundo império. In: _____. *Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo*. Trad. José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1989. (Obras escolhidas, v. 3).
- BOSI, E. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- BRESCIANI, Maria Stella. Metrópole: as faces do monstro urbano. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 5, n. 8/9, p. 35-68, set. 1984/abril 1985.
- CARLOS, Ana Fani A. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.
- CHAUÍ, Marilena. Os trabalhos da memória (Apresentação). In: BOSI, E. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. p. 17-34.
- HEIDEGGER, M. L'époque des conceptions du monde. In: _____. *Chemins qui ne mènent nulle part*. Paris: Gallimard, 1962. p. 99-146.
- HOLSTON, James. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- LE CORBUSIER. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.
- _____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- MATOS, O. C. F. A cidade e o tempo: algumas reflexões sobre a função social das lembranças. *Revista Espaço e Debates, Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, ano II, p. 45-52, 1982.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. *Urbanização e fragmentação: cotidiano e vida de bairro na metamorfose da cidade em metrópole, a partir das transformações do Bairro do Limão*. 2003. Tese (Livre-docência)—Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. *GEOUSP: Espaço e Tempo*, São Paulo, n. 21, p. 15-31, 2007.