

Redes e produção do espaço: espacialidades, temporalidades e urbanidades

GABRIEL LEOPOLDINO PAULO DE MEDEIROS

Contato: gabrielleopoldino@yahoo.com.br

Área de Concentração 01, Linha 03: História da arquitetura, do urbanismo e do território

1. INTRODUÇÃO

A instalação das ferrovias e suas estruturas e das linhas de bondes nas cidades brasileiras, entre fins do século XIX e início do XX, representou um momento de modernização urbana decisivo na consolidação da cidade em que vivemos hoje. Esse processo modernizador é, historicamente, calcado pela lógica de transferência e absorção de modelos intervencionistas estrangeiros – leia-se europeus e norte-americanos – fundamentados no âmbito de internacionalização do capital, que se intensifica nesse momento de transição.

As novas funções agregadas aos principais núcleos urbanos trouxeram consigo diversas transformações físicas e que tiveram repercussões nas relações sociais e

na organização do espaço. Novas formas e objetos são incorporados ao ambiente urbano, tais como linhas de transmissão, trilhos, fábricas, oficinas, armazéns portuários, alfândegas, vilas fabris, estações ferroviárias, entre outros. Esses novos componentes modificaram sensivelmente a relação tanto da lógica da produção do espaço, quanto a maneira como os grupos sociais passam a se relacionar com ele – também assim o produzindo. Apesar das incontestes diferenças de escala, tanto a ferrovia, quanto o bonde foram fundamentais para a mobilidade urbana dos mais variados extratos sociais da cidade no referido período.

Dessa forma, a partir desse momento histórico específico, as redes de transporteⁱ se consolidam como elementos

indispensáveis no entendimento das relações entre espaço e sociedade nas diferentes escalas territoriais. Por conseguinte, o entendimento dos sistemas das redes técnicas a partir de uma óptica tecnicista oferece uma visão muito simplificada da realidade empírica da cidade e do território. Além do significado técnico, a instalação de redes técnicas de transporte também engendra e/ou aprofunda relações sócio-espaciais complexas e que ajudam a entender a materialidade do espaço intra e interurbano atuaisⁱⁱ

Procuramos estabelecer, portanto, neste trabalho, uma análise inicial do caráter desses sistemas e o seu papel na produção do espaço da cidade. É importante frisar que o presente artigo é produto das discussões e interlocuções desenvolvidas ao longo das disciplinas “Gestão Urbana, Território e Meio Ambiente” e “Seminário de Tese I”, ministradas, respectivamente, pelas Professoras Doutoras Dulce Bentes e Gleice Azambuja Elali nos períodos 2013.1 e 2013.2 do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU-UFRN).

2. OBJETIVOS

Traçar elementos para a discussão teórica inicial acerca da natureza das redes e sua relação com o processo de produção do espaço da cidade, atentando para o entendimento de como tal mecanismo modifica as relações espaciais, participando do processo de construção do território e do espaço intraurbano¹.

3. MÉTODO

Baseia-se, sobretudo, na relação de conceitos e temas atrelados à problemática e trabalhados por referências bibliográficas seminais, na tentativa de fazer uma construção teórica acerca da relação entre “rede” e “produção do espaço”, aprofundando, destarte, o tema que vem sendo estudado durante o curso do Doutorado.

4. DESENVOLVIMENTO

O geógrafo Roberto Lobato Corrêa, em seu livro “O Espaço Urbano” (1989, p. 05), afirma que o interesse em estudar a cidade reside no fato de ser ela o lugar onde vive uma parcela crescente da população e onde os investimentos de capital são

maiores – atividades e produção do urbano –, além de ser o principal lugar dos conflitos sociais.

O espaço intra-urbano, em um primeiro momento, é, portanto, um “conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si” (CORRÊA, 1989, p. 07), condição que o torna ao mesmo tempo fragmentado e articulado, pois as suas partes mantêm relações espaciais com as demais, que se manifestam empiricamente a partir do fluxo de pessoas – consumo, trabalho e lazer – e mercadorias no espaço da cidade.

A articulação, no entanto, não se resume apenas aos fluxos “físicos”, mas também com base na circulação de “decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia” (CÔRREA, 1989, p. 08). As relações espaciais entre as diversas partes, dessa forma, passam a apresentar um núcleo articulador que, tradicionalmente, se torna o centro da cidade.

Como o espaço intra-urbano é formado por partes distintas que se inter-relacionam entre si, então esse espaço é composto por uma estrutura urbana, que entendemos como a “[...] localização relativa dos elementos espaciais e suas relações, ou

seja, dos centros de negócios (não só o principal, mas também os demais) das áreas residenciais segregadas e, finalmente, das áreas industriais” (VILLAÇA, 1998, p. 33).

O estudo do espaço intra-urbano é, destarte, a análise de sua estrutura, cujo entendimento não corresponde somente ao estudo de suas formas físicas, mas também das relações sociais que estão na causa e que são engendradas no processo.

Assim, o conceito de produção do espaço, atende mais incisivamente à diretriz analítica que se pretende adotar. Segundo Ana Fani Carlos (2013, p. 53) está relacionada à reprodução social, uma vez que a sociedade “ao produzir-se, o faz num espaço determinado, como condição de sua existência”. Porém, segundo a autora, por meio dessa ação, “ela também produz, consequentemente, um espaço que lhe é próprio”ⁱⁱⁱ.

Logo, o espaço afirma-se como condição, meio e produto da reprodução social. É condição fundamental no processo produtivo, uma vez que une atos de distribuição, troca e consumo de mercadorias, se produzindo, portanto, enquanto materialidade (redes de

infraestrutura viária, luz, esgoto, água, entre outros).

Espaço e reprodução social, dessa forma, seriam indissociáveis^{iv} (apud CARLOS, 2013). Ao mesmo tempo em que o espaço é produzido pela sociedade, ele produz novas relações sociais, em um processo que apenas pode ser entendido pelo método dialético de abordagem. O espaço se torna mercadoria na lógica capitalista e isso reflete uma contradição de sua natureza: é produzido socialmente por um conjunto de relações sociais, porém tem uma apropriação privada.

A produção do espaço, como reflete uma ordem social, reflete também as disparidades dessa ordem e, portanto, formas morfológicas específicas. Dessa forma, atua como condição e meio da realização das atividades humanas em sua totalidade. Assim, a noção de estrutura urbana seria resultado da relação entre as formas distintas construídas socialmente e historicamente. O estudo das relações corrobora o entendimento da produção espacial e nesse âmbito as redes técnicas urbanas – em especial as de transporte – exercem um papel indiscutível.

As relações entre as partes – como determinado por Roberto Lobato Côrrea

(1989) e corroborado por Flávio Villaça (1998) – componentes da estrutura da cidade e que permitem, assim, a noção do todo, apenas são possíveis a partir dos diversos fluxos que compõem o cotidiano e que acontecem por meio de redes técnicas na malha ou tecido da cidade. Os fluxos, portanto, dão suporte à estrutura urbana e materializam as localizações na cidade, o que, conseqüentemente, define o grau de acessibilidade das diferentes frações do espaço urbano.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como discutido, a relação entre produção do espaço e redes técnicas de transporte urbano é mediada pela condição da acessibilidade das diferentes partes da estrutura da cidade. Essa condição, portanto, confere maior possibilidade de deslocamento humano e isso interfere diretamente na importância de determinadas “localizações”^v. Os pontos dos centros com maior grau de acessibilidade – o que apenas é possível a partir da presença de infraestrutura urbana – passam a concentrar as principais zonas de serviços e comércio nas cidades, fato que agrega valor.

A relação entre as áreas edificadas e as redes técnicas está intrinsecamente vinculada à densidade residencial, variável chave no desenvolvimento das últimas. Resultam desse estabelecimento as várias formas de normalização, relacionando a construção dos imóveis aos serviços oferecidos pelas redes, induzindo, assim, novos usos dos espaços urbanos (DUPUY, 1998, p. 48).

Uma vez que os potenciais de acesso à terra urbana são diferenciados, essa distinção se manifesta espacialmente. A diferença no grau de acessibilidade e, como corolário, no valor da terra urbana ocasiona também um diferente acesso a esse bem pelos diversos extratos sociais que compõem a estrutura social das cidades.

Como as redes técnicas de transporte são responsáveis pela articulação entre as partes e, portanto, pela efusão dos fluxos e pelas diferentes acessibilidades urbanas, o controle das redes denota – assim como na escala regional – uma relação de poder, exercido pelas administrações públicas que fazem uso de aparatos legislativos e ideológicos de controle das massas urbanas.

6. AGRADECIMENTOS

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior pela bolsa de doutorado concedida e ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFRN.

7. REFERÊNCIAS

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A Produção do Espaço Urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2013.

CÔRREA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

DUPUY, Gabriel. **El urbanismo de las redes**. Barcelona: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1998. (Colección Redes y Territorios, 01).

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 2. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. (Coleção Milton Santos; 1).

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: FAPESP/Studio Nobel, 1998.

NOTAS

ⁱ As redes – sejam elas de transporte, como nesse caso, ou de outra natureza – pressupõem, antes de qualquer coisa, o movimento, os fluxos, seja de mercadorias, informações ou capital. A capacidade de integração ou exclusão – solidarizando ou marginalizando os diferentes pontos e nós nos territórios e nas cidades – demonstra o caráter político que envolve tanto o planejamento, como o controle das redes.

ⁱⁱ Esse caráter é corroborado pelo geógrafo Milton Santos (2006) que afirma que as redes são caracterizadas tanto pelo seu aspecto material, quanto pelo social.

ⁱⁱⁱ Dessa forma, a relação entre o espacial e o social se estabelece com bases dialéticas e que “têm uma dimensão histórica com especificidades ao longo do tempo e nas diferentes escalas e lugares do globo”. Carlos, dessa forma, atesta que o conceito de produção do espaço deve ser analisado tanto sob a óptica “da realização do processo de acumulação capitalista – e, por consequência, de justificativa das ações do Estado em direção à criação dos fundamentos da reprodução – quanto do ângulo da (re)produção da vida, que se realiza em espaços-tempos delimitados reais e concretos” (CARLOS, 2013, p. 14).

^{iv} A pressuposição dessa relação dialética entre espaço e sociedade já havia sido levantada por Henri Lefebvre ao formular a ideia de que em certo momento da história, o processo de reprodução social – sob o comando do capital – realiza-se a partir da produção do espaço.

^v O conceito de localização pode ser definido como “[...] aquela na qual as relações não podem existir sem um tipo de contato: aquele que envolve deslocamentos dos produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo” (VILLAÇA, 1998, p. 23).