

URBANO COMO LIBERTAÇÃO – UMA LEITURA SOBRE LEFEBVRE*

Helton Ricardo OURIQUES**

Este texto tem por objetivo central discutir o significado do urbano em Henri Lefebvre, um dos maiores pensadores do Século XX. Apresenta o ponto de vista do autor sobre a sociedade, sobre o domínio capitalista na cidade e sobre os problemas da vida urbana. Discute também a *sociedade urbana* como possibilidade de emancipação humana.

Palavras-chave: Cidade; Urbano; Cotidiano; Revolução.

Este texto tiene por objetivo central discutir el significado de lo urbano en Henri Lefebvre, uno de los mayores pensadores del siglo XX. Presenta el punto de vista del autor sobre la sociedad, sobre el dominio capitalista en la ciudad y sobre los problemas de la vida urbana. Discute además la *sociedad urbana* como posibilidad de emancipación humana.

Palabras clave: Ciudad; Urbano; Cotidiano; Revolución.

Em dúvida, ousadia é uma palavra que pode, de maneira clara, caracterizar o pensamento de Lefebvre. Em sua obra, somos alertados para os perigos da fragmentação e da redução em formas distintas de reducionismo e de simplificação. Por isso, foi um crítico de todas as formas de totalitarismos (em especial o político e o científico), mostrando os equívocos dos métodos históricos, sociológicos e econômicos. A preocupação que perpassa sua obra é o desafio de apostar na *sociedade urbana* como caminho possível para a instauração do reino de Marx.

Em meio a uma avalanche de pré-conceitos, Lefebvre nos inquieta e nos faz refletir. Só isso já dá uma ideia de sua importância, num tempo em que a produção científica caracteriza-se, demasiadamente, pela repetição de verdades absolutas. Mas, para além da inquietação metodológica e teórica, há neste autor uma profunda reflexão sobre o sentido da urbanização da cidade e sobre a miséria da vida cotidiana e sobre o domínio capitalista no espaço urbano. O objetivo deste texto é apresentar sucintamente essas reflexões, presentes na obra *Urbanização e a cidade*.

* Este texto é parte da avaliação da disciplina Urbanização e Produção da Cidade, ministrada pela Professora Maria Encarnação Beltrão Sposito no primeiro semestre de 2000.
** Helton Ricardo Ouriques, doutor em Geografia da UNESP, Campus Presidente Prudente. Professor do Departamento de Economia da UFSC. Correio eletrônico: heltonricardo@ig.com.br
Atualmente, Helton Ricardo Ouriques, aliás, que Lefebvre tenha escrito um livro sobre Hegel, Nietzsche e Marx que, em sua opinião, poderiam ser considerados os melhores livros sobre o Pensamento do Século XIX.
** Este texto está no limite deste tipo de trabalho um estudo aprofundado do conjunto da obra de Lefebvre. Assim, basearemos este texto em *O direito à cidade*, *A revolução urbana*, *A vida cotidiana no mundo moderno* e *O pensamento urbano e a cidade*.

1 A URBANIZAÇÃO DA SOCIEDADE

A urbanização da sociedade aparece em Lefebvre como uma tendência, um processo possível. Para ele, a sociedade urbana é uma necessidade teórica: “contra o empirismo que constata, contra as extrapolações que se aventuram, contra, enfim, o saber em si mesmo, pretensamente comestíveis, é uma teoria que se anuncia a partir de uma hipótese teórica”.

O percurso que vai da cidade política à cidade industrial, passando pela cidade comercial, é analisado de forma sintética, mas complexa⁴. Importa aqui reter que a passagem da cidade comercial para a industrial é marcada pela “inflexão do agrário para o urbano”. Esta cidade constituída a cidade industrial, entra-se no que é denominado de zona crítica, isto é, o movimento de implosão – explosão. Sob o domínio da indústria coexistem, de forma complexa, várias lógicas: “a da mercadoria (levada ao limite de tentar a organização da produção de acordo com o consumo); a do Estado e da lei; a da organização espacial (planejamento do território urbano); a do objeto; a da vida cotidiana; a que se pretende extrair da linguagem, da informação e da comunicação, etc.”⁵.

Mas Lefebvre não deixa de assinalar enfaticamente o denominador comum: a lógica do capital, já que a cidade, “ou o que dela resta, ou o que ela se torna” é o espaço da produção, da realização e da distribuição da mais valia.

O percurso em direção à sociedade urbana é também detalhado em outros termos, em três tempos ou domínios: rural, industrial e urbano. Cada um destes corresponde, respectivamente, ao predomínio das lógicas da necessidade, do trabalho e da fruição. O primeiro implica a “orientação, a demarcação, a capacidade de se apossar dos sítios e nomear os lugares”⁶. É o tempo da distinção cidade – campo, que corresponde, como destacado no *Direito à Cidade*, “...à separação entre o trabalho material e o trabalho intelectual, e por conseguinte entre o tempo e o espiritual”⁷. É o tempo da produção submetida à natureza, ou como diz Lefebvre, “o predomínio de períodos de fome e escassez”.

Já o industrial é a “substituição das particularidades naturais, ou supostas como tais, por uma homogeneidade metódica e sistematicamente imposta”⁸. Ou seja, da racionalidade capitalista que domina a natureza e a cidade. É o espaço - tempo da mais – valia. Mas esta dominação, também produção da natureza e da cidade, produção do espaço do e para o consumo. Assim, “em escala mundial, o espaço não é somente descoberto e ocupado, ele é transformado a tal ponto que sua ‘matéria- prima’, a ‘natureza’, é ameaçada por esta dominação que não é senão a apropriação. A urbanização geral é um aspecto desta colossal extensão”⁹.

Quanto à era do urbano, Lefebvre adverte que é necessário abandonar o olhar do passado: “sua fonte, sua origem, seu ponto forte, não se encontram mais na empresa. Ele não pode colocar-se senão do ponto de vista do encontro, da simultaneidade, da reunião, ou seja, dos traços específicos da forma urbana”¹⁰. O urbano, em processo de constituição, seria o espaço - tempo da fruição, da superação da vida cotidiana alienada.

Afirmamos “em processo de constituição” porque ainda estamos, no dizer de Lefebvre, no momento em que “todas as condições se reúnem para que exista uma dominação perfeita para uma exploração apurada das pessoas, ao mesmo tempo como produtores, como consumidores de produtos, como consumidores de espaço”¹¹. Daí o espaço urbano ser uma “contradição concreta”.

³ Lefebvre, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte, Ed. da UFMG, 1999, p. 18.

⁴ Ver o primeiro capítulo de *A revolução urbana*.

⁵ Idem, p. 43.

⁶ Idem, p. 41.

⁷ Lefebvre, H. *O direito à cidade*. São Paulo, Moraes, 1991, p. 28.

⁸ Lefebvre, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte, Ed. da UFMG, 1999, p. 42.

⁹ Lefebvre, H. *O pensamento marxista e a cidade*. Póvoa de Varzim, Ulissea, 1972, p. 169.

¹⁰ Lefebvre, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte, Ed. da UFMG, 1999, p. 44.

¹¹ Lefebvre, H. *O direito à cidade*, p. 26.

... concretização concreta porque, ao mesmo tempo em que a segregação e as decupagens se desenvolvem no urbano, este aponta a possibilidade de um novo humanismo, o "humanismo na sociedade urbana", porque também há encontros, desencontros, desejos que se realizam no espaço da urbanidade. A leitura dialética que ele faz a favor e contra a rua, a cidade e o monumento ilustram que o urbano é, ao mesmo tempo "... um campo de tensões complexas; é uma virtualidade, um possível – impossível que atrai para si o realizado, a presença – ausência sempre renovada, sempre exigente"¹². Neste sentido, a urbanização da cidade não é a sociedade urbana, que é um objeto virtual, ou objeto possível, que deve ser entendido como processo e como práxis.

CIDADE, DOMINADA PELO CAPITAL

A cidade, que no passado fora o espaço do lúdico e do uso (em uma palavra: a festa), a cidade do modo de produção capitalista é produzida e reproduzida como lugar de consumo e, ao mesmo tempo, como consumo de lugar, idéia que Lefebvre evidencia em várias obras de seus livros.

Em *O direito à cidade*, por exemplo, de início somos alertados para o sentido do valor histórico e arquitetônico dos núcleos urbanos antigos nas cidades modernas: "as funções estéticas desses antigos núcleos desempenham um grande papel na sua manutenção. Não são apenas monumentos, sedes de instituições, mas também espaços apropriados para as ruas para os desfiles, passeios, diversões. O núcleo urbano torna-se, assim, produto de uma alta qualidade para estrangeiros, turistas, pessoas oriundas da periferia, etc."¹³.

Lefebvre insiste que o domínio do valor de troca e a conseqüente disseminação da mercadoria pela industrialização trazem em si a tendência de destruir a cidade e a realidade urbana que subordinam o uso aos imperativos da lógica capitalista. Daí ele afirmar que a lógica capitalista criou o centro de consumo.

Neste sentido, a centralidade é inserida no contexto de produção e reprodução das mercadorias de produção, pela mediação do consumo, seja através da circulação de mercadorias (mercado de venda), seja pelo consumo do centro urbano enquanto obra: "nesses lugares aglomerados, o consumidor também vem consumir o espaço; o aglomerado dos objetos nas vitrines, mostras, torna-se razão e pretexto para a reunião de pessoas; elas vêem, olham, falam-se. E é o lugar do encontro, a partir do aglomerado das coisas. Aquilo que se diz e se vê é antes de mais nada o mundo da mercadoria, a linguagem das mercadorias, a glória e a lógica do valor de troca"¹⁴.

Em *A vida cotidiana no mundo moderno*, Lefebvre escreve brilhantemente sobre os novos significados do automóvel na vida urbana. A destacar aqui que o espaço acaba sendo produzido em função das necessidades do automóvel. A livre circulação dos veículos subjuga o espaço dos homens na cidade. Em suma, o automóvel conquista a cidade, mas não sem efeitos colaterais: "... no trânsito automobilístico, as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam e se encontram. É um caso surpreendente de simultaneidade sem troca, ficando cada elemento numa caixa, cada um bem fechado na sua carapaça. Isso contribui também para deteriorar a vida urbana e criar a psicologia, ou melhor, a psicose do motorista"¹⁵.

¹²Lefebvre, H. *A revolução urbana*, p. 47.

¹³Lefebvre, H. *O direito à cidade*, p. 14.

¹⁴Ibidem, p. 131.

¹⁵Lefebvre, H. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo, Ática, 1991, p. 111.

O automóvel, expressão máxima do domínio do capital sobre a cidade, impõe – e impõe a – prioridade absoluta na produção do espaço. Em nome do sistema viário mais eficiente e adequado, “a cidade se defende mal”, no dizer de Lefebvre. As necessidades do trânsito (circular) substituem as necessidades do imóvel (do habitar). A planificação do cotidiano urbano é, na verdade, o urbanismo das necessidades do automóvel. Por isso “... o cotidiano em larga proporção hoje em dia, é o ruído dos motores, seu uso racional, as exigências da produção e da distribuição dos carros, etc.”¹⁶.

O urbanismo, aliás, é duramente criticado por Lefebvre. Todos os tipos de urbanismo – o dos homens de boa vontade, o dos administradores públicos e o dos promotores de negócios – singularmente descritos em *O direito à cidade* – expressam uma estratégia global de transformação do espaço urbano em *locus* privilegiado da formação, realização e distribuição da ordem social global. O urbanismo é visto como uma superestrutura da sociedade burocrática de consumo dirigido, pois “organiza um setor que parece livre e disponível, aberto à ação racional: o espaço habitado”¹⁷.

O urbanismo, que se pretende sistema, totalidade, não é a ordenação do caos urbano. Para Lefebvre, o urbanismo é o próprio caos, sob uma ordem imposta. A “ilusão urbanística” existe porque o urbanista não compreende o urbano: “ele substitui, tranquilamente, a prática por suas representações do espaço, da vida social, dos grupos e de suas relações. Ele não sabe onde tais representações provêm, nem o que elas implicam, ou seja, as lógicas e as estratégias que servem. Se sabe, isso é imperdoável, e sua cobertura ideológica se rompe, deixando aparecer uma estranha nudez”¹⁸.

A ilusão urbanística dissimula o sentido fundamental das estratégias capitalistas do espaço urbano: a reprodução das relações de produção. Por isso, Lefebvre insiste na perspectiva da produção do espaço: “o capitalismo parece esgotar-se. Ele encontrou um novo alemão na conquista do espaço, em termos triviais, na especulação imobiliária, nas grandes obras (de infraestrutura) fora das cidades), na compra e na venda do espaço. Esse é o caminho (imprevisível) da socialização das forças produtivas, da própria produção do espaço”¹⁹.

O urbanismo se constitui e se consolida como uma ideologia do capital, uma estratégia de dominação: “declarar que a cidade se define como rede de circulação e de consumo, que o centro de informações e de decisões é uma ideologia absoluta; esta ideologia, que procede a uma redução – extrapolação particularmente arbitrária e perigosa, se oferece como verdade e dogma, utilizando meios terroristas. Leva ao urbanismo dos canos, da limpeza pública, dos medidores”²⁰.

Inegavelmente, Lefebvre está muito distante dos planejadores urbanos, mesmo os da esquerda. Oscar Niemeyer, como que isentando-se do resultado de sua obra máxima, refere-se a Brasília da seguinte forma: “hoje algumas pessoas criticam Brasília, acusam-na de ser desumana, fria, impessoal. Vazia, em suma. (...) Não temos culpa se ela tornou-se vítima das injustiças da sociedade capitalista”²¹. Para os que, como nós, concordam com a análise de Lefebvre sobre o urbanismo, brevemente exposta neste texto, não é possível isentar o arquiteto. A obra de Niemeyer, questão, para além dos monumentos, confirma o predomínio do automóvel e, portanto, da ideologia individualista. Ela é o que é porque sua forma original, projetada, planejada e executada racionalmente, definiu seu sentido: expressa as injustiças do capitalismo porque seu urbanismo enquanto ideologia e prática, é um urbanismo de classe, um urbanismo do capital.

¹⁶ Idem, p. 111.

¹⁷ Lefebvre, H. *A revolução urbana*, p. 150.

¹⁸ Idem, p. 141.

¹⁹ Idem, p. 143.

²⁰ Lefebvre, H. *O direito à cidade*, p. 43.

²¹ In: *O correio da Unesco*. Rio de Janeiro, ano 27, n. 8, agosto de 1999, p. 30.

COTIDIANO: ENTRE A MISÉRIA E A EMANCIPAÇÃO

A crítica da vida cotidiana efetuada por Lefebvre chama a atenção para o predomínio do valor de troca na cidade, em detrimento do valor de uso (aliás, esse é um argumento - chave em suas análises). No mundo moderno, as ricas subjetividades possíveis do cotidiano tornam-se produto de uma organização social: "o cotidiano deixou de ser *sujeito* para se tornar *objeto*"²². Há, nessas passagens das obras estudadas, referências a esta colonização do cotidiano.

Em *A vida cotidiana no mundo moderno*, Lefebvre argumenta que o cotidiano existe como objeto de atuação capitalista: "o cotidiano torna-se objeto de todos os cuidados: domínio da organização, espaço - tempo da auto - regulação voluntária e planificada. Bem cuidado, ele constitui um sistema com um bloqueio próprio (produção - consumo - produção). Ao se perceber as necessidades, procura-se prevê-las; encurrala-se o desejo. A cotidianidade se tornaria, a curto prazo, o sistema único, o sistema perfeito..."²³. O cotidiano é visto, portanto, não apenas um setor à parte, como algo secundário. Lefebvre o coloca no centro das discussões porque pelo cotidiano e pelo cotidiano que são produzidas e reproduzidas as relações sociais capitalistas.

Em outra obra, Lefebvre vai conceituar o cotidiano como "...lugar social de uma organização refinada e de uma passividade cuidadosamente controlada. A cotidianidade não se situa no seio do *urbano* como tal, mas na e pela segregação generalizada: a dos momentos da vida como a das atividades"²⁴. Essa exploração refinada *se inscreve* na cidade pela fragmentação dos momentos da vida: um morar periférico - um trabalhar central - um divertir (para os que vivem) distante. E a passividade? As grandes avenidas, o predomínio, já comentado, da circulação sobre a reunião, individualizam o cotidiano: eis a cidade do automóvel!²⁵

A vida cotidiana fragmentada é taxativamente retratada como miséria generalizada: basta abrir os olhos para compreender a vida quotidiana daquele que corre de sua moradia para o trabalho próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para voltar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para o dia seguinte"²⁶. Essa imagem, a princípio estereotipada, de um cotidiano pautado pela rotina, pela monotonia, é surpreendentemente reforçada quando Lefebvre se refere à questão dos lazeres que também são como fuga do cotidiano, mas que também fazem parte - são o outro lado - do cotidiano.

Isso aparece com toda a ênfase na reflexão sobre o consumo turístico: "em Veneza, o turista não devora Veneza, mas o discurso sobre Veneza: discursos dos guias (escritos), dos folhetos, dos discursos orais, dos gravadores e discos. Ele escuta e olha. O artigo que lhe é fornecido para o pagamento, a mercadoria, o valor de troca, é o comentário verbal sobre a praça São Marcos... (...). O valor de uso, a coisa em si (a obra) escapa ao consumo devorador"²⁷. Fimado o consumo da Festa, resta o espetáculo.

O mal - estar causado pela vida cotidiana, que se projeta na fuga do cotidiano, também é capturado pela lógica do valor de troca: "...como não querer fugir do cotidiano? Bem compreendido, esse desejo, essa aspiração, essa ruptura e essa fuga são rápida e facilmente manipuláveis: organização do turismo, institucionalização, programação, miragens codificadas, organização em movimento de vastas migrações controladas"²⁸.

Lefebvre, H. *A vida cotidiana no mundo moderno*, p. 68.

idem, p. 82.

Lefebvre, H. *A revolução urbana*, p. 129.

Quando se trata do predomínio da circulação, lembramos aqui que Lefebvre detalha, em *O direito à cidade*, os efeitos da "renovação urbana" na Paris da segunda metade do Século XIX. A abertura das avenidas expulsou, para ele, o proletariado do centro urbano e da própria cidade. Afinal, depois da Comuna de Paris, a burguesia percebeu que a organização espacial também era importante enquanto estratégia de classe: as barricadas não seriam mais encerradas.

Lefebvre, H. *O direito à cidade*, p. 117.

Lefebvre, H. *A vida cotidiana no mundo moderno*, p. 144.

idem, p. 94.

Assim, mesmo os espaços destinados ao lúdico são, para Lefebvre, simulacros. ele chama de "espaço livre" dos encontros e jogos. Inclusive os espaços verdes nas cidades modernas são "símbolos cuja presença marca a ausência"²⁹ e reforçam a vida cotidiana fria e fria (desumana), da cidade produzida pelo capital. Os lazeres entram para a vida cotidiana porque a expansão dos tempos livres, em decorrência da automatização, é captada em tempo pela "burguesia dirigente"³⁰; "se expande os tempos livres, [a burguesia] só o faz subordinado à mais – valia através da industrialização e da comercialização desses mesmos tempos livres em espaços que lhes correspondem"³¹. Desta forma, se é permitida (e até mesmo incentivada) a evasão através das férias e do turismo é porque já estão colocados os mecanismos lucrativos de apropriação capitalista dos momentos de *fuga do cotidiano*. Enfim, foge-se do cotidiano para reforçá-lo posteriormente e a própria fuga é um evento cotidiano.

CONCLUSÕES: O URBANO, TEATRO DA REVOLUÇÃO

Pela exposição precedente, poder-se-ia concluir que Lefebvre não vê saídas, pois parece caminhar para a dominação perfeita. Contudo, apesar de toda a miséria e do capitalismo, a cidade e o cotidiano encerram as possibilidades da revolução. O urbano deve ser realizado como prática social através do exercício do direito à cidade, eis o caminho apontado.

Há uma insistência, em todos os livros que neste texto foram utilizados, na afirmação de que o primeiro passo é a inversão da dominação do valor de troca sobre o valor de uso: o uso do uso se inscreve como necessidade social para a criação da sociedade urbana. Assim, o direito à cidade "...se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualidade na sociedade, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito de apropriação (bem distinto do direito de propriedade) estão implicados no direito à cidade"³².

Especificamente em relação à apropriação, importante papel desempenha a centralidade da cidade urbana. Lefebvre destaca que, para além das funções criadas pelo capitalismo (centro de decisões, local de convergência das comunicações e informações), deve-se reafirmar o papel do lugar dos encontros e de vivência do lúdico, porque o verdadeiro projeto é acabar com as separações "...cotidianidade – lazeres ou vida cotidiana – festa. O problema é restituir a festa transformando a vida cotidiana. A cidade foi um espaço ocupado ao mesmo tempo pelo trabalho produtivo, pelas obras, pelas festas. Que ela reencontre essa função para além das funções da sociedade urbana metamorfoseada"³⁴.

Portanto, caberia retomar a centralidade³⁵ e recuperar a Festa, restituindo o uso e gozo da cidade (a Obra). O projeto político³⁶ delineado por Lefebvre traduz-se na construção da sociedade urbana, o espaço – tempo da fruição, do uso e do gozo emancipatório da cidade e da Festa, hoje caricaturada em espetáculo. Se é esse o caminho possível, cabe vivenciá-lo na prática.

²⁹ Lefebvre, H. *A revolução urbana*. p. 38.

³⁰ Essa conclusão aparece no último capítulo de *O pensamento marxista e a cidade*.

³¹ Lefebvre, H. *O pensamento marxista e a cidade*, p. 171

³² Em *A revolução urbana*, Lefebvre assinala a necessidade de se compreender o urbano para além das ciências parcelares. Propõe, inclusive, uma "ciência do urbano", a ciência de um "novo humanismo".

³³ Lefebvre, H. *O direito à cidade*, p. 135.

³⁴ Idem, p. 129.

³⁵ A centralidade é fundamental no projeto político de Lefebvre porque, como destacado em *A revolução urbana*: "não existem lugares de lazer, de festa, de saber, de transmissão oral ou escrita, de invenção, de criação, sem centralidade" (p. 93)

³⁶ Para detalhes sobre as estratégias políticas apontadas por Lefebvre, ver: a) em *A vida cotidiana no mundo moderno* o capítulo V; b) em *O direito à cidade*, os capítulos XII, XIII e XIV; c) em *A revolução urbana*, os capítulos VII e IX.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- LEFEBVRE, Henri **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999. 178 p.
- LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991. 216 p.
- LEFEBVRE, Henri **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.145 p.
- LEFEBVRE, Henri . **O pensamento marxista e a cidade**. Póvoa de Varzim: Editora Ulisseia
175 p.