

14

ano 4 | setembro 2013

Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais

@metropolis



revista eletrônica *e-metropolis*

ISSN 2177-2312

Publicação trimestral dos alunos de pós-graduação de programas vinculados ao Observatório das Metrôpoles.

A revista eletrônica *e-metropolis* é uma publicação trimestral que tem como objetivo principal suscitar o debate e incentivar a divulgação de trabalhos, ensaios, resenhas, resultados parciais de pesquisas e propostas teórico-metodológicas relacionados à dinâmica da vida urbana contemporânea e áreas afins.

É direcionada a alunos de pós-graduação de forma a priorizar trabalhos que garantam o caráter multidisciplinar e que proporcionem um meio democrático e ágil de acesso ao conhecimento, estimulando a discussão sobre os múltiplos aspectos na vida nas grandes cidades.

A *e-metropolis* é editada por alunos de pós-graduação de programas vinculados ao Observatório das Metrôpoles e conta com a colaboração de pesquisadores, estudiosos e interessados de diversas áreas que contribuam com a discussão sobre o espaço urbano de forma cada vez mais vasta e inclusiva.

A revista é apresentada através de uma página na internet e também disponibilizada em formato “pdf”, visando facilitar a impressão e leitura. Uma outra possibilidade é folhear a revista.

As edições são estruturadas através de uma composição que abrange um tema principal - tratado por um especialista convidado a abordar um tema específico da atualidade -, artigos que podem ser de cunho científico ou opinativo e que serão selecionados pelo nosso comitê editorial, entrevistas com profissionais que tratam da governança urbana, bem como resenhas de publicações que abordem os diversos aspectos do estudo das metrôpoles e que possam representar material de interesse ao nosso público leitor.

A partir da segunda edição da revista incluímos a seção ensaio fotográfico, uma tentativa de captar através de imagens a dinâmica da vida urbana. Nessa mesma direção, a seção especial - incorporada na quarta edição - é uma proposta de diálogo com o que acontece nas grandes cidades feita de forma mais livre e de maneira a explorar o cotidiano nas metrôpoles.

Os editores da revista *e-metropolis* acreditam que a produção acadêmica deve circular de forma mais ampla possível e estar ao alcance do maior número de pessoas, transcendendo os muros da universidade.

Observatório das Metrôpoles
Prédio da Reitoria, sala 522
Cidade Universitária - Ilha do Fundão
21941-590 Rio de Janeiro RJ

Tel: (21) 2598-1932
Fax: (21) 2598-1950

E-mail:
emetropolis@bservatoriodasmetrolopes.net

Website:
www.emetropolis.net

editor-chefe

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro

editores

Ana Carolina Christóvão
Carolina Zuccarelli
Eliana Kuster
Fernando Pinho
Juciano Martins Rodrigues
Marianna Olinger
Patrícia Ramos Novaes
Renata Brauner Ferreira
Samuel Thomas Jaenisch

assistente

Daphne Besen

conselho editorial

Prof^a Dr^a. Ana Lúcia Rodrigues (DCS/UEM)
Prof Dr. Aristides Moysés (MDPT/PUC-Goiás)
Prof Dr. Carlos de Mattos (IEU/PUC-Chile)
Prof Dr. Carlos Vainer (IPPUR/UFRJ)
Prof^a Dr^a. Claudia Ribeiro Pfeiffer (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Emilio Pradilla Cobos (UAM do México)
Prof^a Dr^a. Fania Fridman (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Frederico Araujo (IPPUR/UFRJ)
Prof^a Dr^a. Héléne Rivière d'Arc (IHEAL)
Prof Dr. Henri Acserald (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Hermes MagalhãesTavares (IPPUR/UFRJ)
Prof^a Dr^a. Inaiá Maria Moreira Carvalho (UFB)
Prof Dr. João Seixas (ICS)
Prof Dr. Jorge Natal (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Jose Luis Coraggio (UNGS/Argentina)
Prof^a Dr^a. Lúcia Maria Machado Bógus (FAU/USP)
Prof^a Dr^a. Luciana Corrêa do Lago (IPPUR/UFRJ)
Prof^a Dr^a. Luciana Teixeira Andrade (PUC-Minas)
Prof Dr. Luciano Fedozzi (IFCH/UFRGS)
Prof Dr. Luiz Antonio Machado (IUPERJ)
Prof Dr. Manuel Villaverde Cabral (ICS)
Prof Dr. Marcelo Baumann Burgos (PUC-Rio/CEDES)
Prof^a Dr^a. Márcia Leite (PPCIS/UERJ)
Prof^a Dr^a. Maria Julieta Nunes (IPPUR/UFRJ)
Prof^a Dr^a. Maria Ligia de Oliveira Barbosa (IFCS/UFRJ)
Prof Dr. Mauro Kleiman (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Robert Pechman (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Robert H. Wilson (University of Texas)
Prof^a Dr^a. Rosa Moura (IPARDES)
Ms. Rosetta Mammarella (NERU/FEE)
Prof Dr. Sergio de Azevedo (LESCE/UENF)
Prof^a Dr^a. Simaia do Socorro Sales das Mercês (NAEA/UFPA)
Prof^a Dr^a Sol Garson (PPED/IE/UFRJ)
Prof^a Dr^a. Suzana Pasternak (FAU/USP)

Editorial

nº 14 ▪ ano 4 | setembro de 2013

Estamos chegando ao final do quarto ano de vida da revista e-metropolis com a nossa 14ª edição. Continuamos, como já reafirmamos algumas vezes, pretendendo ser um espaço para reunir contribuições sobre o fenômeno urbano, metropolitano e regional. Além dos artigos científicos, temos tentado manter espaços para reflexões mais livres, muitas delas através de imagens, sendo que todas têm a capacidade de impulsionar nosso questionamento sobre a vida urbana e os aspectos múltiplos que se inserem nessa discussão, sejam eles físico-espaciais políticos ou sociais.

Iniciamos essa edição como o artigo de capa de Marcelo Gomes Ribeiro, “Bem-estar urbano das metrópoles brasileiras 25 anos depois de promulgação da constituição cidadã”. Nele, o autor recupera as questões que estavam em pauta durante o processo de elaboração da Constituição Federal de 1988, ressaltando que apesar de avanços em muitas áreas como saúde, educação e renda, as desigualdades urbanas permanecem uma questão a ser resolvida no país. O autor parte dos resultados do Índice de Bem Estar Urbano - indicador recentemente divulgado pelo Observatório das Metrópoles - para mostrar que ainda existem variações significativas nas condições de bem-estar no interior das metrópoles brasileiras além de diferenças regionais importantes entre as quinze principais aglomerações urbanas do Brasil.

Damos prosseguimento com a reflexão “Uma Proposta de Análise de Cenários Urbanos do Rio de Janeiro, a partir de perfis de consumo”, de Luiz Coelho, no qual o autor apresenta a teoria dos cenários urbanos como possibilidade de análise da correlação entre a distribuição geoespacial de padrões de consumo e os diversos perfis urbanos. Sua proposta é aplicar tal teoria para na análise dos Cenários Urbanos da cidade do Rio de Janeiro.

Em “Um herói cordial: pensando a identidade nacional brasileira a partir de Raízes do Brasil e Macunaíma”, são discutidas - a partir da obra de Mário de Andrade e Sergio Buarque de Holanda - as questões e tensões que envolveram o processo de modernização do Brasil durante as primeiras décadas do século XX. Segundo a autora, ambos contribuíram para o debate a partir de suas proposições sobre a identidade e cultura nacional, que buscavam articular um projeto de modernidade de caráter urbano mas que não negasse as particularidades dos costumes e tradições reconhecidos enquanto genuinamente brasileiros.

No texto seguinte, Juciano Martins Rodrigues trata da questão da mobilidade urbana no Brasil, abordando especialmente as atuais condições de deslocamento no Brasil e na metrópole do Rio de Janeiro, onde já estão acontecendo importantes intervenções no contexto dos chamados megaeventos esportivos. O autor - com a ressalva de que se trata de processos em andamento - procura oferecer elementos para a elaboração de hipóteses sobre os impactos dos megaeventos sobre as cidades brasileiras, em especial aqueles relacionados à mobilidade urbana.

O entrevistado desta edição é Orlando Alves dos Santos Junior, professor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, pesquisador da rede Observatório das Metrópoles e

coordenador da pesquisa “Metropolização e Megaeventos: impactos da Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016 sobre as metrópoles brasileiras”. São discutidos os impactos dos grandes eventos esportivos nas grandes cidades brasileiras, a gestão pública e as consequências dos novos modelos de governança que estão sendo implementados, além do papel dos movimentos sociais nestes processos e a importância de manter esferas de participação e debate público.

Continuamos apresentando a resenha de Breno Procópio, que nos traz uma análise de “Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil”. Trata-se do primeiro livro impresso inspirado nas manifestações que tomaram conta do Brasil desde junho de 2013. Diversos autores analisam as causas e consequências desse acontecimento marcante para a democracia brasileira. Como aponta Breno, escrito e editado no calor da hora, “Cidades rebeldes” é um livro intervenção, que traz perspectivas variadas sobre as manifestações, a questão urbana, a democracia, a mídia.

O povo nas ruas também é a motivação principal do texto de nossa sessão especial dessa 14ª edição. Nele, Arthur Bezerra discute o papel das novas tecnologias de informação neste contexto. De um lado, a grande mídia – que continua exercendo papel fundamental na formação da opinião pública – e, do outro os diversos coletivos midiáticos – que oferecem narrativas independentes do mutualismo que orienta a relação entre Estado e grupos empresariais de mídia. Na perspectiva do autor, em que pese o grande desequilíbrio existente, há esperanças a respeito de maiores perspectivas de equilíbrio entre a informação produzida pelas diferentes fontes em questão.

Antes de nossa despedida, queremos aproveitar o espaço para realizar duas justas tarefas. A primeira delas se refere a um agradecimento à Paula Gambim, que deixa o corpo editorial de e-metropolis. Sua presença foi marcante desde a primeira edição da revista, em maio de 2010, e queremos aqui registrar um “muito obrigado” e desejar-lhe sucesso na continuação de sua caminhada. A segunda e última tarefa, não menos gratificante, consiste em dar boas-vindas aos novos editores: Samuel Thomas Jaenisch, Patrícia Ramos Novaes e Ana Carolina Christovão

Desejamos a todos uma ótima leitura e esperamos encontrá-los, novamente, em nossa próxima edição! ■

Os editores

Índice

nº 14 ▪ ano 4 | setembro de 2013

Capa

- 08** Bem-estar urbano das metrópoles brasileiras 25 anos depois da promulgação da Constituição Cidadã
Urban welfare in metropolitan Brazil 25 years after the "Citizen Constitution" enactment
Por Marcelo Gomes Ribeiro

Artigos

- 25** Uma proposta de análise de cenários urbanos do Rio de Janeiro, a partir de perfis de consumo
Analyzing urban scenes in Rio de Janeiro based on consumer profiles
Por Luiz Carlos Teixeira Coelho Filho

- 32** Um herói cordial: pensando a identidade nacional brasileira a partir de Raízes do Brasil e Macunaíma
A cordial hero: thinking brazilian national identity based on the works The Roots of Brazil and Macunaíma
Por Iaci d'Assunção Santos

- 38** Transformações urbanas e a crise da mobilidade urbana no Brasil: hipóteses sobre o caso do Rio de Janeiro no contexto dos megaeventos
Urban transformations and the urban mobility crisis in Brazil: hypotheses on the case of Rio de Janeiro in the mega events context
Por Juciano Martins Rodrigues

Resenha

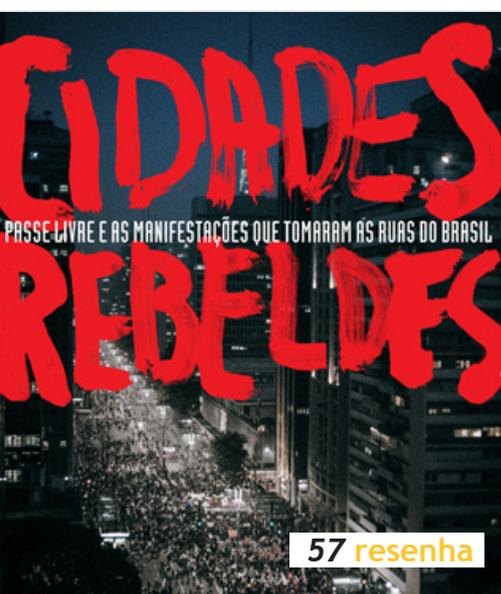
- 57** Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil
Rebellious cities: the movement for free public transport and the massive demonstrations at brazilian streets
Por Breno Procópio

Especial

- 60** Grande mídia versus coletivos midiativistas: a disputa de narrativas
Mainstream media versus collective alternative media activists: the dispute of narratives
Por Arthur Bezerra

Entrevista

- 52** Megaeventos e gestão democrática da cidade
Mega events and democratic city management
Com Orlando Alves dos Santos Junior



ficha técnica

Projeto gráfico e editoração eletrônica

Paula Sobrino

Revisão

Aline Castilho

A Ilustração de capa foi feita por Renato Tupinambá de Abreu Junior.

tupinambadeabreu@gmail.com

Marcelo Gomes Ribeiro

Bem-estar urbano nas metrópoles brasileiras

25 anos depois da promulgação da Constituição Cidadã

Marcelo Gomes Ribeiro

é economista, mestre em Sociologia e doutor em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da UFRJ - IPPUR/UFRJ. Atualmente é bolsista de Pós-Doutorado Junior pelo CNPq no IPPUR/UFRJ e pesquisador do INCT Observatório das Metrôpoles.

marceloesmeraldino@gmail.com



RESUMO

Objetivamos no presente texto avaliar as condições de bem-estar urbanas das principais metrópoles brasileiras. Essa verificação foi motivada pela constatação de que 25 anos depois de promulgação da Constituição Cidadã - e 50 anos depois da discussão das Reformas de Base - a população ainda sai às ruas para reivindicar direitos vinculados ao que podemos chamar de questão urbana. Nesse sentido, procuramos analisar mais de perto esses aspectos relacionados à questão urbana do presente para analisar os termos que na contemporaneidade colocam-se como centrais nessa discussão. Para tanto, procuramos analisar mais de perto o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), por ser um dos instrumentos analíticos que possibilita uma análise comparativa entre metrópoles do país.

O IBEU, concebido pelo INCT Observatório das Metrópoles, procura avaliar a dimensão urbana do bem-estar usufruído pelos cidadãos brasileiros promovido pelo mercado, via o consumo mercantil, e pelos serviços sociais prestados pelo Estado. Tal dimensão está relacionada com as condições coletivas de vida promovidas pelo ambiente construído da cidade, nas escalas da habitação e da sua vizinhança próxima, e pelos equipamentos e serviços urbanos. O IBEU foi calculado para os 15 grandes aglomerados urbanos que identificamos em outros estudos como as metrópoles brasileiras, por exercerem funções de direção, comando e coordenação dos fluxos econômicos.

O IBEU contém cinco dimensões: mobilidade urbana; condições ambientais urbanas; condições habitacionais urbanas; atendimento de serviços coletivos urbanos; infraestrutura urbana. E cada uma dessas dimensões é constituída por um conjunto de indicadores, construídos a partir do censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010..

Palavras-chave: Bem-estar urbano; Desigualdades urbanas; Questão urbana.

INTRODUÇÃO

O Observatório das Metrópoles, com o compromisso de difusão da produção do conhecimento e informações para governos, universidades, movimentos sociais, veículos de comunicação e sociedade civil de modo geral, divulgou recentemente o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que foi construído na perspectiva de avaliar as condições urbanas de bem-estar existentes nas principais metrópoles brasileiras, o que possibilita a comparação entre elas, entre os seus municípios e entre os bairros que as compõem. Ou seja, essa avaliação permite observar não apenas as diferenças de bem-estar urbano entre as metrópoles do país, mas também as desigualdades urbanas existentes dentro de cada uma delas, tendo em vista que tanto os municípios quanto os bairros de cada uma das metrópoles apresentam condições distintas de bem-estar urbano, como foi revelado pelo IBEU (RIBEIRO; RIBEIRO, 2013).

É interessante a coincidência da divulgação do IBEU no mesmo ano em que se comemora os 25 anos de promulgação da Constituição da República Federativa Brasileira, a Carta Magna do país, o que nos estimula a analisar os resultados desse índice a partir do significado do texto constitucional. Interessante porque a Constituição promulgada em 1988 foi consagrada como a Constituição Cidadã. Essa prerrogativa imputada à Constituição decorreu da incorporação em seu texto de direitos sociais e civis, de proteção dos cidadãos, além de princípios de igualdade e universalidade para as políticas públicas do país.

A incorporação desses direitos e princípios na Constituição de 1988 decorreu da luta social travada desde o final da década de 1970 e, sobretudo, na década de 1980 – depois do processo de redemocratização do país –, em que os movimentos sociais de diferentes vertigens realizaram intensa mobilização no país para garantir que o texto constitucional atendesse às suas reivindicações. Assim se deu em relação à saúde, à assistência social, à educação e, também, às questões consideradas eminentemente urbanas, como foi levada a cabo pelas organizações que lutavam pela Reforma Urbana do país. Se olharmos para 25 anos antes da Constituição de 1988, podemos observar que a pauta que consagrou a Carta Magna de 1988 como Constituição Cidadã era a pauta da agenda social que estava sendo debatida naquele momento do país (1963/1964), principalmente no que se refere à Reforma da Educação, à Reforma Urbana e à Reforma Agrária, conhecidas na época como Reformas de Base. Pauta essa que foi derrotada com o Golpe Militar e o estabelecimento da ditadura no Brasil.

A Constituição de 1988, portanto, significou a consagração das reivindicações feitas pelos movimentos sociais que objetivavam resolver o problema das desigualdades sociais que se intensificavam cada vez mais no país, como podia ser observado por decorrência do aumento generalizado da inflação naquela década, o que tornava as condições de reprodução social comprometidas para grande maioria da população. Aquele era um momento em que o Brasil atravessava uma das piores fases, até então, em sua trajetória econômica, na medida em que se assistia ao esgotamento do modelo de substituição de importações que no passado havia tornado o Brasil uma das economias mais dinâmicas do mundo.

Apesar disso, o país estava experimentando um novo período democrático, que tivera fim desde 1985, mesmo que o Presidente da República ainda tivesse sido eleito de modo indireto. Portanto, esse era um período em que os movimentos sociais e a população de modo geral tinham liberdade para debater as questões da sociedade brasileira e apresentar propostas para o texto constitucional. Era um momento singular porque significava a oportunidade que os setores mais progressistas da sociedade tinham para propor soluções que reverterem as desigualdades que se aprofundaram nas décadas anteriores, quando o país apresentava enormes êxitos na sua economia, mas em um ambiente político comandado pela ditadura militar.

De fato, apesar do crescimento econômico ocorrido, sobretudo, depois de 1968 no país, as desigualdades se aprofundaram ainda mais. Era um momento em que as migrações ainda se realizavam de forma expressiva para os principais centros urbanos do país, as cidades cresciam de forma desordenada, as periferias metropolitanas se caracterizavam pela precariedade dos serviços e falta de infraestruturas e a distribuição de renda se concentrava, cada vez mais, nos estratos de renda mais elevados.

Muita coisa, porém, mudou desde a Constituição de 1988. Houve muitos avanços em várias áreas e setores do país: foi possível nesse período conquistar a estabilidade econômica, implantar um sistema único de saúde, um sistema único de assistência social, avançar na legislação da educação (LDB) e corrigir vários problemas históricos nessa área, aprovar o Estatuto das Cidades, que trazia muitas das reivindicações do movimento da Reforma Urbana, além disso, nos últimos anos se assistiu pela primeira vez no Brasil à redução das desigualdades de renda.

Porém, de modo paradoxal, 25 anos depois da promulgação da Constituição Cidadã de 1988, as ruas do país foram tomadas pela população que apresentava reivindicações das mais diversas, mas que

tiveram como temas iniciais e, talvez, temas que sintetizavam sua diversidade o que poderíamos designar como questão urbana. Foi entorno dos temas vinculados à questão urbana que a população saiu às ruas, como a questão do preço das tarifas de transporte coletivo, da mobilidade urbana de modo geral, que se juntaram às questões da educação, da saúde e da prática política brasileira.

Se olharmos em retrospectos os temas que motivaram as mobilizações de 2013, vamos observar que são os mesmos temas que estavam na agenda pública do país no período da Constituição de 1988 e também os mesmos temas existentes 25 anos antes da Constituição Cidadã. Apesar de avanços significativos ocorridos nesse período, com todos os seus revezes, foram avanços que tornaram possível a população resolver muitos dos seus problemas no plano individual. Mas quando se trata de problemas que só podem ser resolvidos no plano coletivo, como são os problemas urbanos, percebemos poucos avanços. Eis o motivo do clamor das ruas.

Neste sentido, as manifestações de rua não foram e não são manifestações inócuas. Elas refletem as desigualdades urbanas ainda existentes e persistentes do país, como podemos observar a partir do Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), divulgado recentemente pelo Observatório das Metrópoles. Assim, é interessante observar que depois de 25 anos de promulgação da Constituição Cidadã, o país ainda apresenta condições desiguais de vida urbana. Acirra ainda essa situação o fato de nesse momento 84,4% da população viverem nas cidades, o que aponta em termos demográficos que a questão social brasileira é hoje, eminentemente, a questão urbana.

Mesmo sendo os mesmos temas de reivindicação de décadas atrás, é evidente que a dimensão dos problemas urbanos pode ser diferente. Neste sentido, vale a pena analisar de perto o IBEU para podermos compreender melhor alguns dos aspectos da questão urbana do presente. Mas antes é importante considerar o que está sendo compreendido como bem-estar urbano.

BEM-ESTAR URBANO

A compreensão de bem-estar está normalmente vinculada a uma concepção de satisfação das necessidades concebidas no plano dos indivíduos e realizadas privadamente. Essa concepção é fundamentada no suposto segundo o qual o bem-estar de uma pessoa depende apenas de seu próprio consumo mercantil e, ao mesmo tempo, pressupõe que todos os indivíduos são movidos naturalmente pelo autointeresse em ma-

ximizar a realização do seu bem-estar (SEN, 1999). Esse modo de conceber o bem-estar está fundado na compreensão utilitarista da economia, que mensura a satisfação das necessidades dos indivíduos considerando apenas os bens e serviços que têm preço e concebe a ação dos indivíduos como orientada pela busca da maximização da função de utilidade.

A concepção utilitarista, que concebe o bem-estar – dissociado de qualquer fundamento ético – fundado na busca da realização do autointeresse, e a concepção vinculada à teoria do ótimo de Pareto, em que a melhoria da situação de alguns desfavorece a situação de outros, têm em comum a maximização da utilidade (SEN, 1999). Nessa concepção, derivada da economia tradicional, o aspecto mais relevante é que o bem-estar depende da ação dos indivíduos, que procuram sempre por meio do consumo aumentar sua satisfação pessoal.

A concepção de bem-estar urbano que fundamenta o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) decorre da compreensão daquilo que a cidade deve propiciar às pessoas em termos de condições materiais de vida¹, a serem providas e utilizadas de forma coletiva. Nesse aspecto, estamos nos afastando de uma concepção de bem-estar decorrente do consumo individual e mercantil, seja no sentido da busca de maximização de utilidades, centrada na realização do autointeresse, seja no sentido do ótimo de Pareto. Apesar de o bem-estar ser experimentado individualmente, procuramos considerar nessa concepção o bem-estar que se constitui e se realiza no plano coletivo, daí o sentido do urbano na determinação do bem-estar.

O IBEU procura avaliar a dimensão urbana do bem-estar usufruído pelos cidadãos brasileiros promovido pelo mercado, via o consumo mercantil, e pelos serviços sociais prestados pelo Estado. Tal dimensão está relacionada com as condições coletivas de vida promovidas pelo ambiente construído da cidade, nas escalas da habitação e da sua vizinhança mais próxima, e pelos equipamentos e serviços urbanos. O que queremos ressaltar é que na concepção de bem-estar urbano que estamos considerando, o que importa são as condições de reprodução social que se constituem e se realizam coletivamente, mesmo que

¹ Por utilizarmos exclusivamente dados censitários, esta concepção deixa de lado a dimensão imaterial do bem-estar urbano, tais como as associadas às vivências de desconforto, tensão, insegurança, medo e mesmo de felicidade, realização, entre outras, que também tem importância decisiva na conformação do nível de bem-estar proporcionado pela metrópole. Na presente empreitada, está também ausente a dimensão propriamente social do bem-estar urbano proporcionado pelos diferentes contextos sociais conformados nas metrópoles pelos processos de segregação residencial e segmentação territorial.

em práticas ou experiências individuais.

Entender o bem-estar urbano dessa forma não significa que estamos considerando que sua constituição e realização se dão de modo homogêneo no interior da metrópole. Ao contrário, consideramos que dentro do espaço urbano há desigualdades das condições de bem-estar, decorrente, entre outros aspectos, da luta que os grupos sociais realizam pela apropriação do espaço.

Apesar de o conceito de bem-estar possuir uma conotação normativa, porque varia no tempo e de sociedade para sociedade, pretendemos avaliar as condições urbanas – quando existentes – que podem ampliar (ou diminuir) o poder de barganha dos indivíduos na luta social expressa territorialmente na metrópole. Isto é, pretendemos, exatamente, lançar luz sobre as condições existentes na sociedade contemporânea que possibilitam viver bem na metrópole, considerando que essas condições não são distribuídas de forma igualitária por toda a coletividade urbana, e que por isso tornam essas condições – quando existentes – recursos que aumentam o poder dos indivíduos ou grupos sociais que os detêm.

Neste sentido, recorremos ao conceito de “renda real”, formulado por David Harvey, no começo dos anos 1970, em seu livro *A justiça social e a cidade* (HARVEY, 1980), concebida como renda monetária propriamente dita e renda não monetária, aquela que não depende da capacidade dos indivíduos. Porém, a parcela não monetária possibilita variações na renda dos indivíduos em decorrência das mudanças que ocorrem seja na forma espacial da cidade, sejam nas que se dão nos processos sociais. Esses elementos contribuem para o aumento (ou redução) do domínio de cada pessoa sobre o uso dos recursos escassos de uma sociedade.

A vantagem de utilizar o conceito de renda real para definição de bem-estar urbano se deve ao fato de considerar que os recursos coletivos existentes na sociedade contemporânea, que podem contribuir para a melhoria das condições de vida, são distribuídos de modo desigual na metrópole. Essa distribuição desigual contribui para o aumento de poder daqueles que detêm esses recursos e, por conseguinte, para o aumento de seu bem-estar e, ao mesmo tempo, redução de poder dos que não os possuem e redução de bem-estar. Ou seja, esse conceito nos possibilita avaliar como as condições urbanas favorecem as desigualdades sociais, na medida em que os recursos urbanos são desigualmente distribuídos entre os grupos sociais na cidade.

Assim, temos condições de fazer uma avaliação do bem-estar urbano de modo relacional – e não substancialista, como nos diz Pierre Bourdieu, em seu

texto “O efeito do lugar” (BOURDIEU, 1997) –, na medida em que ao perceber a distribuição desigual dos recursos coletivos urbanos na cidade compreendemos esse fenômeno decorrente dos processos sociais e espaciais que implicam possessão e despossessão dos indivíduos ou grupos sociais no território. E, nesse sentido, nenhum lugar é analisado por si mesmo, mas pela relação existente com os demais lugares. Ou seja, o bem-estar urbano de cada lugar é compreendido pela análise relacional do bem-estar urbano de outros lugares, segundo as melhores e as piores condições de bem-estar existentes.

IBEU DAS METRÓPOLES BRASILEIRAS

O IBEU foi calculado para os 15 grandes aglomerados urbanos que identificamos em outros estudos² como as metrópoles brasileiras, por exercerem funções de direção, comando e coordenação dos fluxos econômicos. Esse índice contém cinco dimensões: mobilidade urbana; condições ambientais urbanas; condições habitacionais urbanas; atendimento de serviços coletivos urbanos; infraestrutura urbana. E cada uma dessas dimensões é constituída por um conjunto de indicadores, construídos a partir do censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010.

Para atingir o objetivo proposto, o IBEU foi concebido em dois tipos: Global e Local. O IBEU Global é calculado para o conjunto das 15 metrópoles do país, o que permite comparar as condições de vida urbana em três escalas: entre as metrópoles, entre os municípios metropolitanos e entre bairros³ que integram o conjunto das metrópoles. O IBEU Local é calculado especificamente para cada metrópole, permitindo avaliar as condições de vida urbana interna a cada uma delas. Neste trabalho, vamos nos atentar apenas para análise comparativa entre as metrópoles

² OBSERVATÓRIO das Metrópoles. Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil. Relatório da Atividade 1: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias. Rio de Janeiro, Observatório das Metrópoles, 2005.

³ A designação de bairro corresponde, neste estudo, ao que é denominado, pelo IBGE, de área de ponderação. A área de ponderação se constitui de um conjunto de setores censitários – a menor unidade territorial de coleta de dados durante a realização do censo demográfico – e se caracteriza por apresentar relativa homogeneidade demográfica e social; sempre que possível continuidade espacial; e, contiguidade municipal, ou seja, não ultrapassa o limite administrativo do município. Por este motivo, a utilização da área de ponderação como correspondente à ideia de bairro se aproxima da concepção sociológica que o bairro representa como espaço social.

do país, ou seja, nos dedicaremos apenas à análise do IBEU Global.

Esta análise comparativa será feita em três escalas: análise do IBEU das regiões metropolitanas, análise do IBEU dos municípios integrantes dessas regiões metropolitanas e análise do IBEU das áreas de ponderação, também, das regiões metropolitanas. A realização de análise em três escalas só é possível porque o cálculo do IBEU foi feito para todas essas escalas sempre de modo relacional, ou seja, em cada uma dessas escalas o resultado do IBEU de cada espaço foi definido em função do relacionamento existente entre os demais espaços. Assim, por exemplo, o resultado do IBEU definido para a região metropolitana de São Paulo decorreu do relacionamento desta região metropolitana com as demais regiões metropolitanas. O mesmo se pode dizer do resultado do IBEU do município de Santo André, pertencente à região metropolitana de São Paulo, que se deu no relacionamento deste município com os demais municípios de todas as demais regiões metropolitanas. A mesma lógica foi seguida para definição do IBEU referente a bairro (área de ponderação).

O IBEU varia entre zero e um. Quanto mais próximo de um melhor é o bem-estar urbano; quanto mais próximo de zero, pior é o bem-estar urbano. Podemos observar, no gráfico 1, que o IBEU do conjunto das regiões metropolitanas foi de 0,605. Esse resultado pode ser interpretado como a média do IBEU das regiões metropolitanas. E, neste sentido, observamos que o bem-estar urbano do conjunto das regiões metropolitanas assume uma posição média, propriamente dita, pois o seu patamar se apresenta em nível intermediário. A dimensão de serviços coletivos é a que mais contribui para esse desempenho do IBEU médio das 15 metrópoles, pois apresenta valor de 0,739, enquanto a mobilidade urbana, por

outro lado, é a dimensão com o pior resultado, apresentando um valor de 0,383. As demais dimensões apresentam valores entre 0,6 e 0,7, correspondente a patamares médios.

Porém, como se trata da média do bem-estar urbano das principais regiões metropolitanas, é necessário analisar o IBEU para cada uma delas, pois há regiões metropolitanas com resultado superior à média e região metropolitana com resultado inferior. O gráfico 2 apresenta o resultado do IBEU comparativo das regiões metropolitanas. Podemos observar também que as que apresentam melhor IBEU são, nesta ordem, Campinas, Florianópolis, Curitiba, Goiânia, Porto Alegre, Grande Vitória, Belo Horizonte, São Paulo e RIDE-DF. Todas essas regiões metropolitanas estão acima da média do conjunto das metrópoles. Mesmo assim, há diferenças importantes entre elas. Apenas uma região metropolitana registra IBEU superior a 0,8, que poderíamos considerar com nível bom ou excelente de bem-estar urbano: Campinas (0,873). As demais regiões metropolitanas desse grupo, que estão acima da média, ocupam um nível intermediário de bem-estar urbano, com valores que variam entre 0,5 e 0,8: Florianópolis (0,754), Curitiba (0,721), Goiânia (0,720), Porto Alegre (0,719), Grande Vitória (0,699), Belo Horizonte (0,658), São Paulo (0,615) e RIDE-DF (0,610).

As regiões metropolitanas que estão abaixo da média do conjunto das metrópoles também apresentam diferenciações entre si. Apesar de estarem abaixo da média, há regiões metropolitanas em patamares intermediários de bem-estar urbano: Salvador (0,573), Fortaleza (0,564) e Rio de Janeiro (0,507). As demais regiões metropolitanas desse grupo apresentam bem-estar urbano de nível ruim ou péssimo, pois apresentam valores que variam entre zero e 0,5: Recife (0,443), Manaus (0,395) e Belém (0,251).

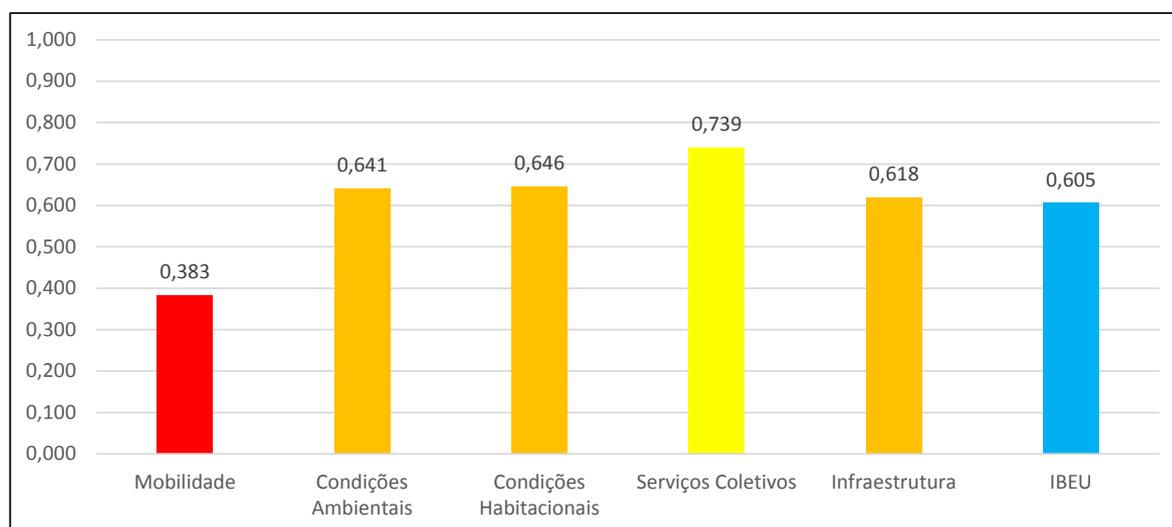
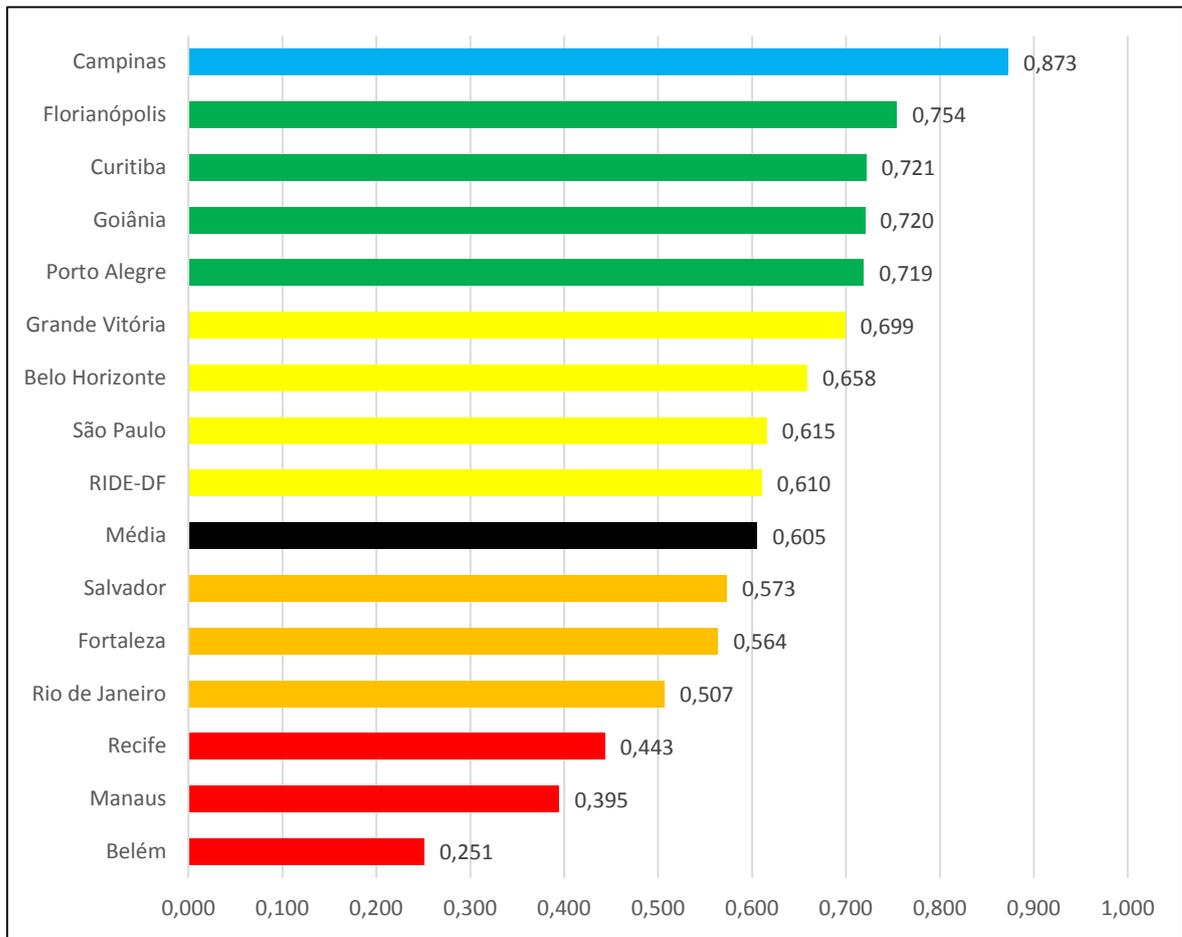


Gráfico 1: Índice de Bem-Estar Urbano segundo suas dimensões das regiões metropolitanas brasileiras

Fonte: IBGE - Censo demográfico, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrôpoles.

Gráfico 2:
Índice de Bem-Estar Urbano de regiões metropolitanas brasileiras



Fonte: IBGE - Censo demográfico, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrôpoles.

De modo geral, as regiões metropolitanas que estão acima da média do conjunto das metrópoles estão localizadas nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste do Brasil. Por outro lado, as regiões metropolitanas que apresentam resultados inferiores à média das metrópoles localizam-se nas regiões Norte e Nordeste do Brasil; a exceção fica por conta do Rio de Janeiro (Sudeste).

A questão que decorre dessa constatação é simples: o que explica resultados tão díspares entre as regiões metropolitanas? Ou seja, por que Recife, Manaus e Belém estão em posições tão inferiores em termos de bem-estar urbano, ao passo que Campinas, Florianópolis e Curitiba ocupam posições mais elevadas? Respostas a essas questões podem ser buscadas de diversas maneiras. Mas vale salientar que apenas a análise das dimensões que constituem o IBEU não é capaz de responder completamente as explicações das disparidades de bem-estar urbano entre as regiões metropolitanas. Seria necessário avançar nas análises das políticas públicas, de estrutura urbana de cada região metropolitana ou mesmo de sua morfologia social, mas essas análises vão além do objetivo deste trabalho. Por isso, torna-se também importante fazer a comparação entre as regiões metropolitanas em

cada uma de suas dimensões para termos uma aproximação dos motivos que as tornam diferentes. É o que é observado na tabela 1.

Em relação à mobilidade urbana, que avalia o tempo de deslocamento casa-trabalho, observamos que as regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e RIDE-DF são aquelas que possuem os piores resultados, estando abaixo da média do conjunto das metrópoles (0,383). As demais regiões metropolitanas, apesar de estarem acima de 0,5 nessa dimensão de bem-estar urbano, apresentam condições diferentes entre si. Apenas Campinas e Florianópolis possuem mobilidade urbana considerada excelente, por estarem acima de 0,9. As demais regiões metropolitanas apresentam situações médias de mobilidade, estando entre 0,5 e 0,8.

A média de condições ambientais urbanas foi de 0,641 para o conjunto das metrópoles. Essa dimensão considera arborização, lixo acumulado e esgoto a céu aberto no entorno dos domicílios. As regiões metropolitanas que ficaram abaixo da média foram Belém, Manaus, Recife, Fortaleza, Salvador, Rio de Janeiro e RIDE-DF. Dessas regiões, as quatro primeiras apresentaram patamar inferior a 0,5, ao passo que as três últimas ficaram acima de 0,5. Com exceção

do Rio de Janeiro e da RIDE-DF, foram as metrópoles das regiões Norte e Nordeste que apresentaram condições ambientais urbanas abaixo da média. As regiões metropolitanas que ficaram acima da média foram: Curitiba, Florianópolis, Grande Vitória, Porto Alegre, Belo Horizonte, São Paulo, Goiânia e Campinas, sendo que apenas essas duas últimas foram as que apresentaram resultado superior a 0,9 nessa dimensão.

A dimensão de condições habitacionais urbanas foi construída a partir dos indicadores de aglomeração subnormal, densidade domiciliar, densidade de morador por banheiro, revestimento das paredes e espécie do domicílio. A média dessa dimensão para o conjunto das regiões metropolitanas foi de 0,646. Ficaram abaixo da média as regiões metropolitanas das regiões Norte e Nordeste e as regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, sendo que apenas Belém e Manaus apresentaram resultados inferiores a 0,5. Acima da média ficaram as regiões metropolitanas de Belo Horizonte, RIDE-DF, Goiânia, Grande Vitória, Porto Alegre, Campinas, Curitiba e Florianópolis. Somente as duas últimas apresentaram resultados superiores a 0,8.

Como vimos, os serviços coletivos urbanos apresentaram a média mais elevada entre as dimensões do IBEU para o conjunto das regiões metropolitanas, no valor de 0,739. Essa dimensão foi composta por quatro indicadores: atendimento domiciliar de água, esgoto e energia elétrica, além de coleta domiciliar de

lixo. Somente Grande Vitória, Curitiba, Belo Horizonte, São Paulo e Campinas apresentaram resultado superior à média. Todas as demais regiões metropolitanas apresentaram resultado inferior à média, porém somente Belém, Manaus, Recife e Fortaleza tiveram resultado inferior a 0,5. As demais regiões metropolitanas tiveram resultados intermediários nessa dimensão de bem-estar urbano.

A dimensão de infraestrutura urbana foi composta por sete indicadores: iluminação pública, pavimentação, calçada, rampa para cadeirantes, meio-fio, bueiro ou boca de lobo e identificação de logradouros. A média que o conjunto das regiões metropolitanas obteve foi de 0,618. Apenas cinco metrópoles apresentaram resultado superior à média, mas nenhuma delas tiveram resultado superior a 0,8. As metrópoles com resultado superior à média foram: Belo Horizonte, Goiânia, RIDE-DF, Campinas e São Paulo. Todas as demais regiões metropolitanas tiveram resultado inferior à média, sendo que as metrópoles das regiões Norte e Nordeste tiveram resultado inferior à 0,5.

A análise comparativa entre as regiões metropolitanas em cada uma das dimensões que compõem o IBEU revela que as metrópoles brasileiras apresentam diferenças nas condições de bem-estar urbano e diferenças em termos de carências entre elas. Apesar de as condições inferiores serem observadas nas metrópoles do Norte e Nordeste, quando se trata, por exemplo, de mobilidade urbana são as metrópoles do Rio de

Tabela 1: Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) por suas dimensões segundo regiões metropolitanas brasileiras

| Região Metropolitana | Dimensões do IBEU | | | | | IBEU |
|----------------------|-------------------|----------------------|-------------------------|--------------------|-----------------------|--------------|
| | Mobilidade urbana | Condições Ambientais | Condições Habitacionais | Serviços Coletivos | Infraestrutura urbana | |
| Belém | 0,718 | 0,034 | 0,256 | 0,152 | 0,094 | 0,251 |
| Belo Horizonte | 0,365 | 0,737 | 0,648 | 0,869 | 0,673 | 0,658 |
| Campinas | 0,932 | 0,906 | 0,791 | 0,959 | 0,775 | 0,873 |
| Curitiba | 0,634 | 0,649 | 0,860 | 0,865 | 0,599 | 0,721 |
| Florianópolis | 0,962 | 0,663 | 0,906 | 0,625 | 0,615 | 0,754 |
| Fortaleza | 0,790 | 0,498 | 0,613 | 0,479 | 0,438 | 0,564 |
| Goiânia | 0,696 | 0,900 | 0,705 | 0,602 | 0,697 | 0,720 |
| Grande Vitória | 0,633 | 0,710 | 0,724 | 0,832 | 0,596 | 0,699 |
| Manaus | 0,613 | 0,366 | 0,322 | 0,279 | 0,394 | 0,395 |
| Porto Alegre | 0,789 | 0,734 | 0,779 | 0,734 | 0,559 | 0,719 |
| Recife | 0,511 | 0,432 | 0,636 | 0,363 | 0,274 | 0,443 |
| RIDE-DF | 0,374 | 0,617 | 0,698 | 0,640 | 0,721 | 0,610 |
| Rio de Janeiro | 0,015 | 0,585 | 0,629 | 0,710 | 0,595 | 0,507 |
| Salvador | 0,503 | 0,564 | 0,590 | 0,729 | 0,478 | 0,573 |
| São Paulo | 0,032 | 0,743 | 0,599 | 0,921 | 0,782 | 0,615 |
| Média | 0,383 | 0,641 | 0,646 | 0,739 | 0,618 | 0,605 |

Fonte: IBGE - Censo demográfico, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrópoles.

Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e RIDE-DF que apresentam resultados inferiores, o que demonstra que as metrópoles do Brasil apresentam níveis e necessidades distintas de bem-estar urbano. Essa conclusão só pode ser obtida quando a análise é feita na escala que considera as regiões metropolitanas vistas de forma homogênea. Mas as condições internas a cada uma das metrópoles também são distintas e em todas as dimensões. Para observarmos essas distinções vamos, nas próximas seções, analisar os dados do IBEU na escala do município e também na escala do bairro que compõem essas 15 metrópoles do país⁴.

IBEU DOS MUNICÍPIOS METROPOLITANOS

Nesta seção, vamos analisar o IBEU dos municípios integrantes das principais regiões metropolitanas do Brasil. A tabela 2 apresenta a distribuição relativa dos municípios de cada região metropolitana segundo o nível de bem-estar urbano, de acordo com o IBEU. Como cada região metropolitana tem número diferente de municípios, conforme podemos observar na última coluna da tabela, é necessário verificar o número de municípios em cada nível (faixa) do IBEU

Tabela 2:
Percentual de municípios das regiões metropolitanas segundo o nível de bem-estar urbano (IBEU)

⁴ Pelo escopo do presente trabalho não será possível na análise das escalas do município e do bairro discutir as dimensões do IBEU das principais regiões metropolitanas do país. Nas próximas seções, nos concentraremos na análise sintética do IBEU.

em termos relativos, conforme está disposto em cada linha da tabela, cujo somatório é de 100%.

Podemos observar que nem todas as regiões metropolitanas possuem municípios no nível de bem-estar urbano compreendido entre zero e 0,5, apenas a regiões metropolitanas de Belém, Curitiba, Recife, RIDE-DF, Rio de Janeiro e São Paulo. De todo modo, ao considerar o total de municípios do conjunto das regiões metropolitanas, os que fazem parte do nível de bem-estar urbano situados entre zero a 0,5 correspondem apenas a 3,8%, ou seja, apenas 11 municípios em um total de 289. Mas podemos notar que Belém se destaca por apresentar 71,4% de seus municípios classificados nesse nível; como esta região metropolitana só possui 7 municípios, significa que, desses, cinco estão classificados no nível mais baixo de bem-estar urbano. Estes municípios são: Santa Isabel do Pará, Ananindeua, Benevides, Santa Bárbara do Pará e Marituba.

Por outro lado, ao considerar o nível mais elevado de bem-estar urbano, a faixa compreendida entre 0,9 e 1, observamos que apenas a região metropolitana de Campinas possui municípios classificados nesse nível, o que corresponde apenas a 0,7% do total de municípios metropolitanos, mas corresponde a 10,5% dos municípios da região metropolitana de Campinas. Os municípios da região metropolitana de Campinas que possuem o nível mais elevado de bem-estar urbano são Americana e Itatiba.

No segundo nível mais elevado há 15,2% de municípios do conjunto das regiões metropolitanas que

| Região Metropolitana | Nível de bem-estar urbano (em %) | | | | | Número de municípios |
|----------------------|----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
| | 0,000 - 0,500 | 0,501 - 0,700 | 0,701 - 0,800 | 0,801 - 0,900 | 0,901 - 1,000 | |
| Belém | 71,4 | 28,6 | - | - | - | 7 |
| Belo Horizonte | - | 17,6 | 67,6 | 14,7 | - | 34 |
| Campinas | - | - | 15,8 | 73,7 | 10,5 | 19 |
| Curitiba | 3,4 | 62,1 | 27,6 | 6,9 | - | 29 |
| Florianópolis | - | 33,3 | 44,4 | 22,2 | - | 9 |
| Fortaleza | - | 73,3 | 26,7 | - | - | 15 |
| Goiânia | - | 20,0 | 70,0 | 10,0 | - | 20 |
| Grande Vitória | - | 42,9 | 42,9 | 14,3 | - | 7 |
| Manaus | - | 87,5 | 12,5 | - | - | 8 |
| Porto Alegre | - | 12,5 | 53,1 | 34,4 | - | 32 |
| Recife | 14,3 | 78,6 | 7,1 | - | - | 14 |
| RIDE-DF | 4,3 | 34,8 | 52,2 | 8,7 | - | 23 |
| Rio de Janeiro | 5,0 | 60,0 | 35,0 | - | - | 20 |
| Salvador | - | 38,5 | 46,2 | 15,4 | - | 13 |
| São Paulo | 2,6 | 28,2 | 61,5 | 7,7 | - | 39 |
| Total | 3,8 | 36,3 | 43,9 | 15,2 | 0,7 | 289 |

Fonte: IBGE - Censo demográfico, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrôpoles.

Tabela 3: Ranking dos 40 melhores municípios metropolitanos no IBEU

| Ranking | Código | Município | Região Metropolitana | UF | IBEU |
|---------|---------|-----------------------|----------------------|----|-------|
| 1 | 3501608 | Americana | CAMPINAS | SP | 0,911 |
| 2 | 3523404 | Itatiba | CAMPINAS | SP | 0,903 |
| 3 | 3545803 | Santa Bárbara d'Oeste | CAMPINAS | SP | 0,899 |
| 4 | 3548807 | Sao Caetano do Sul | SÃO PAULO | SP | 0,899 |
| 5 | 3556206 | Valinhos | CAMPINAS | SP | 0,896 |
| 6 | 3205309 | Vitória | GRANDE VITÓRIA | ES | 0,894 |
| 7 | 3533403 | Nova Odessa | CAMPINAS | SP | 0,894 |
| 8 | 3520509 | Indaiatuba | CAMPINAS | SP | 0,893 |
| 9 | 3537107 | Pedreira | CAMPINAS | SP | 0,891 |
| 10 | 3519055 | Holambra | CAMPINAS | SP | 0,888 |
| 11 | 4303905 | Campo Bom | PORTO ALEGRE | RS | 0,884 |
| 12 | 3512803 | Cosmópolis | CAMPINAS | SP | 0,882 |
| 13 | 4306403 | Dois Irmaos | PORTO ALEGRE | RS | 0,881 |
| 14 | 3556701 | Vinhedo | CAMPINAS | SP | 0,878 |
| 15 | 3536505 | Paulínia | CAMPINAS | SP | 0,873 |
| 16 | 3524709 | Jaguariúna | CAMPINAS | SP | 0,872 |
| 17 | 3132206 | Itaguara | BELO HORIZONTE | MG | 0,863 |
| 18 | 5208707 | Goiânia | GOIÂNIA | GO | 0,862 |
| 19 | 4106902 | Curitiba | CURITIBA | PR | 0,857 |
| 20 | 3503802 | Artur Nogueira | CAMPINAS | SP | 0,856 |
| 21 | 3170404 | Unai | RIDE-DF | MG | 0,855 |
| 22 | 4319901 | Sapiranga | PORTO ALEGRE | RS | 0,850 |
| 23 | 3552403 | Sumaré | CAMPINAS | SP | 0,847 |
| 24 | 2919926 | Madre de Deus | SALVADOR | BA | 0,846 |
| 25 | 3106200 | Belo Horizonte | BELO HORIZONTE | MG | 0,833 |
| 26 | 3126000 | Florestal | BELO HORIZONTE | MG | 0,832 |
| 27 | 4314050 | Parobé | PORTO ALEGRE | RS | 0,831 |
| 28 | 4313409 | Novo Hamburgo | PORTO ALEGRE | RS | 0,830 |
| 29 | 3509502 | Campinas | CAMPINAS | SP | 0,830 |
| 30 | 4312401 | Montenegro | PORTO ALEGRE | RS | 0,829 |
| 31 | 4318705 | Sao Leopoldo | PORTO ALEGRE | RS | 0,829 |
| 32 | 4310801 | Ivoti | PORTO ALEGRE | RS | 0,824 |
| 33 | 4314902 | Porto Alegre | PORTO ALEGRE | RS | 0,823 |
| 34 | 3149309 | Pedro Leopoldo | BELO HORIZONTE | MG | 0,821 |
| 35 | 4120804 | Quatro Barras | CURITIBA | PR | 0,817 |
| 36 | 2925204 | Pojuca | SALVADOR | BA | 0,813 |
| 37 | 5215603 | Padre Bernardo | RIDE-DF | GO | 0,811 |
| 38 | 4307708 | Esteio | PORTO ALEGRE | RS | 0,809 |
| 39 | 4307609 | Estância Velha | PORTO ALEGRE | RS | 0,807 |
| 40 | 3141108 | Matozinhos | BELO HORIZONTE | MG | 0,806 |

Fonte: IBGE - Censo demográfico, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrôpoles.

correspondem a um total de 44 municípios. Não há municípios classificados nesse nível de bem-estar urbano que façam parte das regiões metropolitanas de Belém, Fortaleza, Manaus, Recife e Rio de Janeiro. Essa constatação vai ao encontro do que já havia sido observado na análise agregada das regiões metropolitanas, pois são exatamente essas metrópoles (aí incluída a RIDE-DF) as que apresentam os menores níveis de bem-estar urbano no comparativo entre as regiões metropolitanas. Todas as demais regiões metropolitanas apresentam participação de municípios nesse segundo nível mais elevado de bem-estar urbano.

A maior parte dos municípios concentra-se no nível compreendido entre 0,701 e 0,800 de bem-estar urbano, num total de 127, o que corresponde a 43,9% dos municípios metropolitanos. Apenas a região metropolitana de Belém não tem município classificado nesse nível de bem-estar urbano. A segunda maior concentração de municípios se dá no nível compreendido entre 0,501 e 0,700: um total de 105 municípios, o que corresponde a 36,3% dos municípios metropolitanos. E apenas a região metropolitana de Campinas não possui municípios classificados nesse nível. Todas as demais possuem municípios nesse nível de classificação.

Para termos uma ideia dos municípios que apresentam os melhores posicionamentos no IBEU, podemos observar a tabela 3, que apresenta o ranking dos 40 municípios com melhor IBEU. A região metropolitana de Campinas é a que mais apresenta municípios entre os 40 melhores posicionados no ranking do IBEU, num total de 15 municípios. Na sequência aparece a região metropolitana de Porto Alegre com 11 municípios. As outras regiões metropolitanas com municípios entre os 40 melhores são: Belo Horizonte (5); Curitiba (2); RIDE-DF (2); Salvador (2); Grande Vitória (1); São Paulo (1); Goiânia (1). A única região metropolitana do Nordeste com municípios entre os 40 melhores é a de Salvador. Desses municípios que estão entre os 40 melhores, seis são núcleos das regiões metropolitanas que fazem parte: Belo Horizonte, Campinas, Curitiba, Goiânia, Vitória e Porto Alegre.

Por outro lado, a tabela 4 apresenta o ranking dos últimos 40 municípios classificados no IBEU. Os municípios estão assim distribuídos entre as regiões metropolitanas: Recife (8 municípios); Belém (7); RIDE-DF (5); Rio de Janeiro (5); Curitiba (4); São Paulo (4); Manaus (3); Belo Horizonte (2); Florianópolis (1); Fortaleza (1). Vale destacar que todos os municípios da região metropolitana de Belém (total de 7) estão entre os 40 piores em relação ao IBEU. E, portanto, Belém é o único núcleo de região metropolitana classificada entre os últimos 40 municípios no

IBEU. Desses municípios, 11 estão no pior nível do IBEU (entre zero e 0,500); todos os demais ocupam o segundo nível do IBEU (entre 0,501 e 0,700).

De todo modo, apesar de a análise do IBEU segundo os municípios metropolitanos retratar diferenças existentes dentro de cada região metropolitana, essas diferenças captadas estão condicionadas à institucionalização dos municípios, ou seja, o recorte administrativo no qual se configuram os municípios brasileiros não expressa, de modo geral, homogeneidade em termos sociais ou mesmo demográficos. Para captar diferenças em termos de bem-estar urbano num recorte espacial que garanta relativa homogeneidade, é necessário realizar análise ao nível intrametropolitano, abstraindo a institucionalidade dos municípios. Neste sentido, a análise intrametropolitana segundo as áreas de ponderação tem a capacidade de demonstrar a complexidade interna das regiões metropolitanas. É isso que será apresentado na próxima seção.

IBEU DOS BAIROS METROPOLITANOS

O IBEU das principais regiões metropolitanas do Brasil na escala intrametropolitana segundo os bairros metropolitanos (área de ponderação) será analisado nesta seção. Para tanto, a tabela 5 apresenta a distribuição dessas áreas em termos relativos. Podemos observar que a distribuição das áreas de ponderação segundo os níveis de bem-estar urbano apresenta diferenças importantes em relação à distribuição dos municípios segundo os níveis de bem-estar urbano. No nível mais elevado, compreendido entre 0,901 e 1,000, quase todas as regiões metropolitanas possuem áreas de ponderação nesse patamar. As exceções são as regiões metropolitanas de Belém e Manaus. Isso demonstra que praticamente em todas as regiões metropolitanas há áreas de ponderação com nível excelente de bem-estar urbano, porém isso corresponde apenas a 8,9% das áreas, que em termos absolutos significa que apenas 211 áreas, de um total de 2.363, estão classificadas no nível mais elevado.

No segundo nível mais elevado, compreendido entre 0,801 e 0,900, há 32,9% de áreas de ponderação do conjunto das regiões metropolitanas, o que corresponde a 778 áreas. Todas as regiões metropolitanas têm áreas de ponderação classificadas nesse patamar. O mesmo se pode dizer em relação ao nível compreendido entre 0,701 e 0,800, pois todas as regiões metropolitanas possuem áreas de ponderação classificadas nesse nível, o que corresponde a 34,6% das áreas, ou em termos absolutos a 818 áreas de pon-

| Ranking | Código | Município | Região Metropolitana | UF | IBEU |
|---------|---------|-----------------------------|----------------------|----|-------|
| 250 | 3515103 | Embu-Guaçu | SÃO PAULO | SP | 0,607 |
| 251 | 3154606 | Ribeira das Neves | BELO HORIZONTE | MG | 0,604 |
| 252 | 4100400 | Almirante Tamandaré | CURITIBA | PR | 0,601 |
| 253 | 2607752 | Itapissuma | RECIFE | PE | 0,591 |
| 254 | 3526209 | Juquitiba | SÃO PAULO | SP | 0,589 |
| 255 | 4104253 | Campo Magro | CURITIBA | PR | 0,588 |
| 256 | 5212501 | Luziânia | RIDE-DF | GO | 0,584 |
| 257 | 1501402 | Belém | BELÉM | PA | 0,584 |
| 258 | 1502400 | Castanhal | BELÉM | PA | 0,580 |
| 259 | 2306256 | Itaitinga | FORTALEZA | CE | 0,574 |
| 260 | 2607901 | Jaboatao dos Guararapes | RECIFE | PE | 0,574 |
| 261 | 2603454 | Camaragibe | RECIFE | PE | 0,572 |
| 262 | 4122206 | Rio Branco do Sul | CURITIBA | PR | 0,567 |
| 263 | 1303205 | Novo Airao | MANAUS | AM | 0,563 |
| 264 | 2606804 | Igarassu | RECIFE | PE | 0,562 |
| 265 | 3304144 | Queimados | RIO DE JANEIRO | RJ | 0,559 |
| 266 | 3522208 | Itapecerica da Serra | SÃO PAULO | SP | 0,555 |
| 267 | 5215231 | Novo Gama | RIDE-DF | GO | 0,551 |
| 268 | 1303569 | Rio Preto da Eva | MANAUS | AM | 0,548 |
| 269 | 5219753 | Santo Antônio do Descoberto | RIDE-DF | GO | 0,546 |
| 270 | 2609402 | Moreno | RECIFE | PE | 0,543 |
| 271 | 4217253 | Sao Pedro de Alcântara | FLORIANÓPOLIS | SC | 0,538 |
| 272 | 3300456 | Belford Roxo | RIO DE JANEIRO | RJ | 0,537 |
| 273 | 3301900 | Itaboraí | RIO DE JANEIRO | RJ | 0,536 |
| 274 | 3124104 | Esmeraldas | BELO HORIZONTE | MG | 0,534 |
| 275 | 3302700 | Maricá | RIO DE JANEIRO | RJ | 0,530 |
| 276 | 5217609 | Planaltina | RIDE-DF | GO | 0,519 |
| 277 | 1301852 | Iranubia | MANAUS | AM | 0,509 |
| 278 | 2607604 | Itamaracá | RECIFE | PE | 0,506 |
| 279 | 3516309 | Francisco Morato | SÃO PAULO | SP | 0,496 |
| 280 | 4111258 | Itaperuçu | CURITIBA | PR | 0,496 |
| 281 | 1506500 | Santa Isabel do Pará | BELÉM | PA | 0,487 |
| 282 | 2613701 | Sao Lourenço da Mata | RECIFE | PE | 0,487 |
| 283 | 5200258 | Aguas Lindas de Goiás | RIDE-DF | GO | 0,486 |
| 284 | 1500800 | Ananindeua | BELÉM | PA | 0,479 |
| 285 | 1501501 | Benevides | BELÉM | PA | 0,449 |
| 286 | 2601052 | Araçoiaba | RECIFE | PE | 0,445 |
| 287 | 3302270 | Japeri | RIO DE JANEIRO | RJ | 0,420 |
| 288 | 1506351 | Santa Bárbara do Pará | BELÉM | PA | 0,413 |
| 289 | 1504422 | Marituba | BELÉM | PA | 0,382 |

Tabela 4:
Ranking dos
40 piores
municípios
metropolitanos
no IBEU

Fonte: IBGE - Censo demográfico, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrôpoles.

deração. No nível de bem-estar urbano compreendido entre 0,501 e 0,700, com exceção de Campinas, todas as regiões metropolitanas têm áreas ponderação classificadas nesse patamar, totalizando 530 áreas de

ponderação, que corresponde a 22,4%. Em relação ao último nível de bem-estar urbano, podemos observar que apenas 1,1% das áreas de ponderação estão classificadas nesse patamar, o que corresponde a

apenas 26 áreas. Apenas as regiões metropolitanas de Belém (15 áreas); São Paulo (4 áreas); Rio de Janeiro (3 áreas); Recife (1 área); RIDE-DF (1 área); Curitiba (1 área); Manaus (1).

Ao considerar a distribuição populacional das pessoas das 15 principais regiões metropolitanas do país segundo o nível de bem-estar urbano, constatamos que há 25.160.392 residentes em bairros classificados nos níveis de 0,801 a 1, que consideramos como níveis bom e/ou excelente de bem-estar urbano. Entre os níveis de 0,501 a 8, considerado nível intermediário, há 34.415.812 pessoas residentes nesses bairros. E no nível mais baixo de bem-estar urbano (entre 0,001 a 5), constatamos que há apenas 642.759 pessoas residentes. Ou seja, a maioria das pessoas está em níveis intermediários de bem-estar urbano. Isso nos demonstra que há desigualdades significativas de bem-estar urbano, na medida em que uma parcela expressiva da população se concentra no nível intermediário e nível bom/excelente de bem-estar urbano. Mas essas desigualdades não refletem carência total ou muita reduzida de condições de reprodução social, pelo menos para a grande maioria das pessoas.

Essas desigualdades urbanas poderiam ser mais observáveis se em vez de utilizarmos o índice sintético do IBEU fizéssemos a análise de suas dimensões. Por um lado, se considerássemos os dados de mobilidade urbana no nível de bairro, por exemplo, que foi a dimensão com a menor contribuição na composição do IBEU na escala das regiões metropolitanas, como vimos, observaríamos que essa dimensão apresenta

maior número de bairros no nível mais inferior de bem-estar urbano (0,001 – 5) que o índice sintético, conforme publicação do IBEU (RIBEIRO; RIBEIRO, 2013). Por outro lado, observaríamos também que a dimensão de serviços coletivos, que foi a dimensão com maior contribuição na composição do IBEU na escala das regiões metropolitanas, apresenta maior número de bairros no nível mais elevado de bem-estar urbano (0,901 – 1) em comparação ao índice sintético. Isso demonstra que o IBEU, por ser uma composição de cinco dimensões que possuem distribuições diferentes, acaba condensando em termos médios os resultados das condições de vida urbana. Ou seja, se fizéssemos a análise a partir de cada dimensão do IBEU, o que não é possível no escopo deste trabalho, perceberíamos que as desigualdades urbanas são mais acentuadas em certas dimensões que em outras.

Porém, mesmo considerando o resultado sintético, percebemos diferenças importantes entre os bairros classificados nesse patamar, como podemos visualizar na figura 1, que são mapas do IBEU de regiões metropolitanas selecionadas. O critério de escolha dessas regiões metropolitanas para apresentação como casos típicos do conjunto das metrópoles brasileiras foi considerar a região metropolitana com a melhor condição de bem-estar urbano (Campinas), a região metropolitana com a pior condição de bem-estar urbano (Belém) e regiões metropolitanas intermediárias, como são os casos de São Paulo e Rio de Janeiro, sendo também as principais metrópoles do país em termos econômico e populacional.

Tabela 5:
Áreas de ponderação (em %) das regiões metropolitanas segundo o nível de bem-estar urbano (IBEU)

| Região Metropolitana | Nível de bem-estar urbano | | | | | Número de municípios |
|----------------------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
| | 0,000 - 0,500 | 0,501 - 0,700 | 0,701 - 0,800 | 0,801 - 0,900 | 0,901 - 1,000 | |
| Belém | 20,5 | 61,6 | 11,0 | 6,8 | - | 73 |
| Belo Horizonte | - | 18,0 | 33,9 | 38,6 | 9,5 | 189 |
| Campinas | - | - | 13,2 | 50,0 | 36,8 | 114 |
| Curitiba | 0,8 | 22,8 | 30,1 | 30,9 | 15,4 | 123 |
| Florianópolis | - | 11,7 | 50,0 | 33,3 | 5,0 | 60 |
| Fortaleza | - | 30,8 | 45,8 | 19,6 | 3,7 | 107 |
| Goiânia | - | 17,1 | 35,4 | 25,6 | 22,0 | 82 |
| Grande Vitória | - | 17,7 | 29,1 | 45,6 | 7,6 | 79 |
| Manaus | 2,2 | 53,3 | 37,8 | 6,7 | - | 45 |
| Porto Alegre | - | 9,2 | 32,6 | 46,2 | 12,0 | 184 |
| Recife | 0,8 | 59,3 | 29,3 | 8,9 | 1,6 | 123 |
| RIDE-DF | 0,9 | 32,1 | 36,8 | 24,5 | 5,7 | 106 |
| Rio de Janeiro | 0,9 | 25,1 | 35,2 | 30,5 | 8,3 | 338 |
| Salvador | - | 27,1 | 47,7 | 23,4 | 1,9 | 107 |
| São Paulo | 0,6 | 14,7 | 38,1 | 40,1 | 6,5 | 633 |
| Total | 1,1 | 22,4 | 34,6 | 32,9 | 8,9 | 2.363 |

Fonte: IBGE - Censo demográfico, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrópoles.

Fonte: IBGE - Censo demográfico, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrópoles.

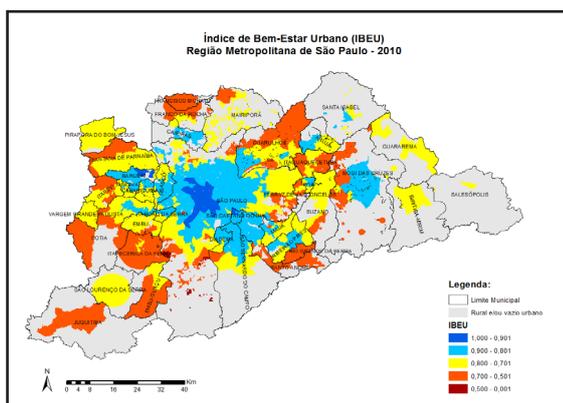
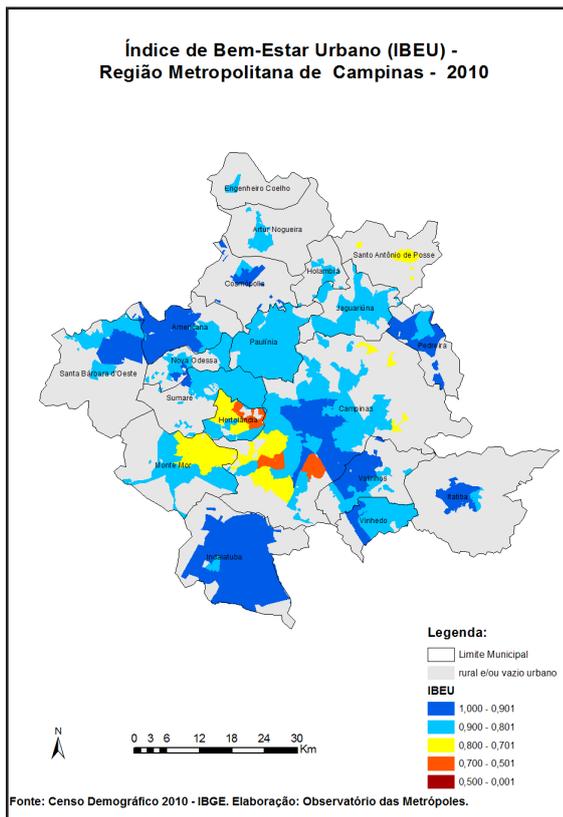
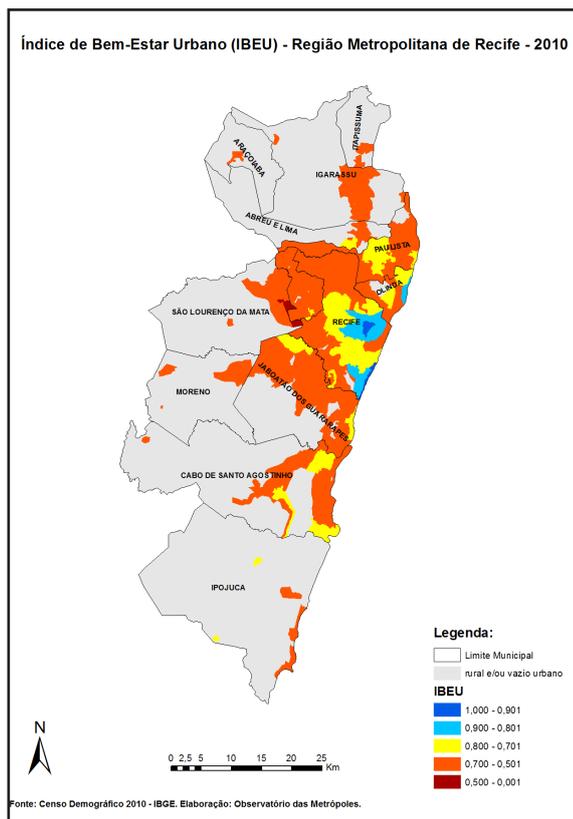
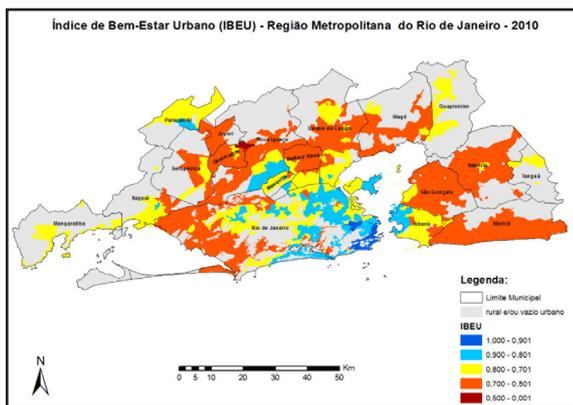


Figura 1: Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) segundo as áreas de ponderação de regiões metropolitanas selecionadas (São Paulo, Rio de Janeiro, Campinas e Belém) - 2010

A visualização dos mapas selecionados da figura 1 nos permite fazer duas constatações gerais. Em primeiro lugar, percebemos que há diferenças internas entre as metrópoles do país; algumas apresentam níveis internos mais elevados de bem-estar urbano, como é o caso da região metropolitana de Campinas; outras apresentam níveis internos muito reduzidos de bem-estar urbano, como é o caso da região metropolitana de Belém. Em segundo lugar, podemos perceber que, em geral, há concentração espacial dos níveis de bem-estar urbano mais elevados, localizando-se, principalmente nas áreas mais centrais de cada região metropolitana, ao passo que os níveis mais inferiores de bem-estar urbano tendem a se espalhar pela periferia das regiões metropolitanas, como são os casos de São Paulo e do Rio de Janeiro, demonstrando que as desigualdades entre centro e periferia ainda são características das metrópoles brasileiras.

Porém, o que se coloca como mais dramático ainda é o fato de que há uma correspondência muito direta entre desigualdades urbanas e outras modalidades de desigualdades sociais. Na figura 2, apresentamos a estrutura etária por sexo e faixas de renda (em salário mínimo) para diferentes níveis de bem-estar urbano (excelente/bom, intermediário e baixo/muito baixo). Podemos constatar que no nível considerado como excelente ou bom (0,801 a 1) a estrutura etária apresenta características de maior envelhecimento populacional se comparada a níveis intermediário (0,501 a 8) e baixo/muito baixo (0,001 a 5). Ao mesmo tempo, observamos que a base da estrutura etária é maior para os níveis mais baixos de bem-estar urbano.

Também observamos que, apesar de haver elevada concentração de pessoas nas faixas de renda de até 2 salários mínimos para todos os níveis de bem-estar

urbano, quanto mais baixo é o IBEU, maior é a concentração de pessoas naquele patamar de renda. No nível mais elevado, há 62,6% de pessoas com renda de até 2 salários mínimos; no nível mais reduzido, há 90,7% pessoas com até 2 salários mínimos, sendo que 70% apresentam patamar de renda de até 1 salário mínimo.

Essas relações nos permitem levantar hipóteses de que as condições coletivas de reprodução social, por serem distribuídas de forma desigual no contexto urbano, garantem condições de vida desiguais para os diferentes grupos sociais, em favor dos grupos sociais com maior poder aquisitivo (Harvey, 1980). Sendo estes grupos os que conseguem se apropriar dos recursos urbanos coletivos, eles tendem a ter melhores condições de reprodução social, o que pode ser observado por apresentar maior longevidade. Por outro lado, são os grupos sociais mais desprovidos de recursos monetários os que possuem as piores condições de bem-estar urbano e, por conseguinte, menor longevidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na análise que empreendemos no presente trabalho, procuramos avaliar as condições de bem-estar urbanas das principais metrópoles brasileiras. Essa verificação foi motivada pela constatação de que 25 anos depois da promulgação da Constituição Cidadã – e 50 anos depois da discussão das Reformas de Base – a população ainda sai às ruas para reivindicar direitos vinculados ao que podemos chamar de questão urbana. Nesse sentido, procuramos analisar mais de perto esses aspectos relacionados à questão urbana do presente para analisar os termos que na contemporaneidade colocam-se como centrais nessa discussão.

Vimos, num primeiro momento, que a dimensão que mais contribui para o cômputo do IBEU do conjunto das metrópoles refere-se aos serviços coletivos urbanos. Por outro lado, a dimensão com pior posição que entra no cômputo desse índice diz respeito à mobilidade urbana. As dimensões de condições habitacionais, condições ambientais e infraestrutura urbana apresentam posições intermediárias para a composição do IBEU. Assim, a constatação de que a mobilidade urbana é a pior dimensão que entra no cômputo do IBEU, está condizente com as motivações que levaram milhões de brasileiros às ruas no ano em que se completa 25 anos da Constituição Cidadã, pelo menos foram as motivações iniciais.

Na comparação entre as regiões metropolitanas, percebemos que há diferenças importantes das condições de bem-estar urbano. Há uma clara diferenciação regional das condições de bem-estar urbano

das metrópoles brasileiras. De modo geral, as piores condições de bem-estar urbano encontram-se nas metrópoles das regiões Norte e Nordeste do país, incluída nesse agrupamento a região metropolitana do Rio de Janeiro. Por outro lado, as melhores condições de bem-estar urbano encontram-se nas metrópoles das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

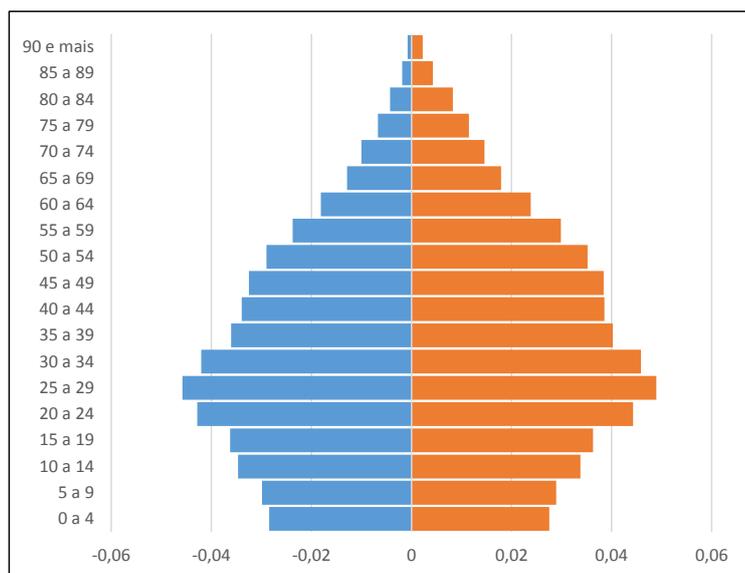
É interessante observar que há a presença do Rio de Janeiro, uma metrópole do Sudeste do país, junto com as metrópoles das regiões Norte e Nordeste classificadas como as regiões metropolitanas com as piores condições de bem-estar urbano. Essa inclusão, todavia, tem muito mais a ver com as condições de mobilidade urbana da metrópole fluminense, cuja posição nessa dimensão foi a pior do país, que pelas demais dimensões, que justificam o posicionamento das metrópoles do Norte e Nordeste. Ou seja, há também diferenças entre as metrópoles naquilo que podemos considerar como os seus principais problemas urbanos, o que nos leva a relativizar a questão urbana do presente a depender da região metropolitana a que nos referimos.

A análise comparativa dos municípios metropolitanos reforça ainda mais as diferenças entre as regiões metropolitanas do país, mas aponta para diferenças existentes internas a cada uma delas. Isso demonstra que quando estamos falando das condições urbanas das metrópoles brasileiras, é necessário que cada região metropolitana não seja considerada como um todo homogênea. Por um lado, pudemos perceber que nenhuma região metropolitana com IBEU abaixo da média teve municípios classificados como bom (0,801 – 0,9) ou excelente (0,901 – 1), com exceção da região metropolitana de Salvador. Por outro lado, as regiões metropolitanas com IBEU acima da média não tiveram municípios classificados no nível de baixo ou muito baixo (0,001 – 0,5), com exceção de São Paulo e RIDE-DF.

Porém, quando fazemos a análise na escala do bairro, numa escala intrametropolitana, aparecem áreas de nível elevado de bem-estar urbano (acima de 0,801) das metrópoles classificadas no IBEU abaixo da média, o que demonstra, pelo menos para essas regiões metropolitanas, que há enormes desigualdades urbanas no seu interior, não captadas quando a análise é feita para seu conjunto. Ou seja, mesmo nas metrópoles que apresentam IBEU muito baixo, como são os casos de Belém e Manaus, por exemplo, há áreas (bairros) providas com as condições urbanas capazes de favorecer o bem-estar, demonstrando que nem todas as pessoas ou grupos sociais conseguem usufruir desses recursos distribuídos de modo desigual dentro das metrópoles.

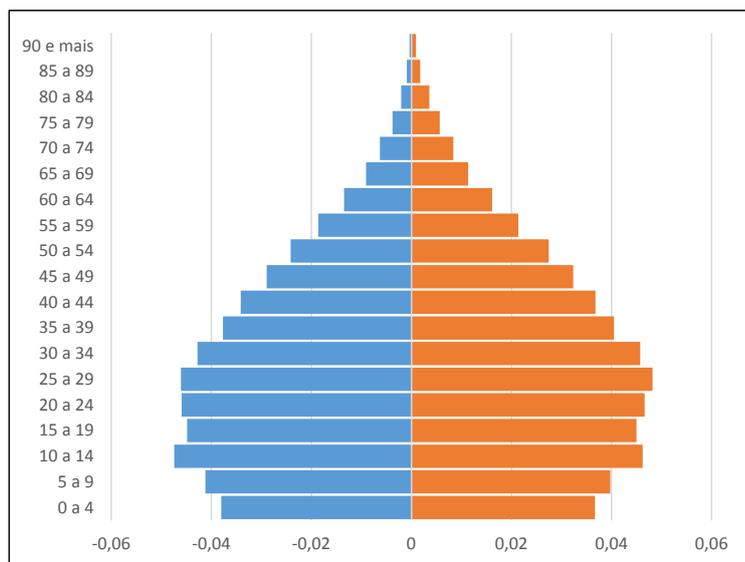
Mas as desigualdades urbanas internas a cada uma

Figura 2: Estrutura etária segundo o sexo e faixa de renda mensal total, em salário mínimo, por nível de bem-estar urbano das metrópoles brasileiras - 2010



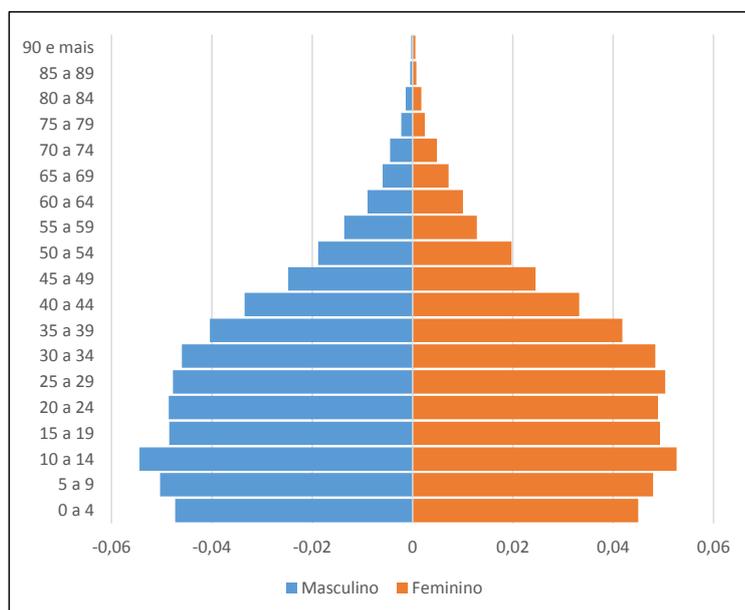
Faixa de renda (em salário mínimo)

| Faixa de renda | Frequência | % |
|------------------|------------|-------|
| Até 1 SM | 10.488.078 | 41,7 |
| Mais de 1 a 2 SM | 5.254.077 | 20,9 |
| Mais de 2 a 3 SM | 2.476.137 | 9,8 |
| Mais de 3 SM | 6.942.101 | 27,6 |
| Total | 25.160.392 | 100,0 |



Faixa de renda (em salário mínimo)

| Faixa de renda | Frequência | % |
|------------------|------------|-------|
| Até 1 SM | 20.373.740 | 59,2 |
| Mais de 1 a 2 SM | 8.191.415 | 23,8 |
| Mais de 2 a 3 SM | 2.605.713 | 7,6 |
| Mais de 3 SM | 3.244.944 | 9,4 |
| Total | 34.415.812 | 100,0 |



Faixa de renda (em salário mínimo)

| Faixa de renda | Frequência | % |
|------------------|------------|-------|
| Até 1 SM | 450.517 | 70,1 |
| Mais de 1 a 2 SM | 132.100 | 20,6 |
| Mais de 2 a 3 SM | 31.338 | 4,9 |
| Mais de 3 SM | 28.804 | 4,5 |
| Total | 642.759 | 100,0 |

Fonte: IBGE - Censo demográfico, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrópoles.

■ Masculino ■ Feminino

das metrópoles aparecem de modo diferente dependendo da região metropolitana que se considera, o que reforça mais uma vez que a questão urbana no país possui diferenças entre as metrópoles, mesmo que vista na escala intrametropolitana. De todo modo, ainda observamos em todas elas a manutenção do padrão clássico de segregação territorial das metrópoles brasileiras ou mesmo latino-americanas, na medida em que continua a se manter as diferenças entre o centro e a periferia.

Mesmo que a manutenção da relação centro/periferia seja categoria analítica capaz de sintetizar as desigualdades urbanas existentes e persistentes nas metrópoles brasileiras, pelo menos quando visto pelo aspecto das condições de bem-estar urbanas, é necessário reconhecer que a evolução das principais metrópoles brasileiras foi acompanhada de avanços sob vários aspectos, mas também de retrocessos ou do surgimento de novos problemas, o que faz com que a pauta das questões urbanas ainda continue sendo acionada para realização de mobilizações sociais, e com grande poder de aglutinação populacional, como vimos recentemente.

Há, além de tudo, uma nítida relação entre as condições urbanas internas das metrópoles brasileiras e as condições sociais e demográficas. São as pessoas ou grupos sociais mais desprovidos de recursos individuais que menos conseguem se apropriar dos recursos coletivos da cidade. E são esses grupos os que possuem menores condições de reprodução social. Ou seja, realizar uma melhor distribuição dos recur-

sos coletivos da cidade é fundamental para garantia de reprodução social das pessoas e dos diferentes grupos sociais. Esperamos, todavia, que o país possa nos próximos 25 ou 50 anos celebrar, em vez de reivindicar, a redução das desigualdades urbanas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BOURDIEU, Pierre. Efeitos do lugar. In: BOURDIEU, Pierre (Org.). *A miséria do mundo*. Rio de Janeiro: Vozes, 1997.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Região de Influência das Cidades – 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico – 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.
- HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1980.
- OBSERVATÓRIO das Metrópoles. *Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil. Relatório da Atividade 1: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias*. Rio de Janeiro, Observatório das Metrópoles, 2005.
- RIBEIRO, L. Q. R.; RIBEIRO, M. G. (orgs.). *IBEU: Índice de Bem-estar Urbano*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.
- SEN, Amarty Kumar. *Sobre ética e economia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999. ■

Luiz Carlos Teixeira Coelho Filho

Uma proposta de análise de Cenários Urbanos

do Rio de Janeiro, a partir de perfis de consumo

Resumo

O trabalho em questão visa a apresentar a teoria dos cenários urbanos como possibilidade de análise da correlação entre a distribuição geoespacial de padrões de consumo e os diversos perfis culturais do urbano. A metodologia descrita, primeiramente desenvolvida na Universidade de Chicago, pretende traçar análises quantitativas sobre padrões culturais de vizinhanças, bairros e cidades a partir da concentração e distribuição espacial de diversos tipos de postos de consumo e entretenimento. O artigo apresenta a teoria com vistas a implementá-la num contexto brasileiro e, em especial, carioca.

Palavras-chave: Consumo; Sociedade; Cenários; Urbano; Sistema de informação geográfica; Geoestatística; Socioestatística.

Abstract

This work intends to present the Scenes Theory as a possibility of analysis of the correlation between the geospatial distribution of consumption patterns and manifold urban cultural profiles. The aforementioned methodology, initially developed at the University of Chicago, intends to trace quantitative analyses between cultural standards of different neighborhoods, districts and cities, based on the concentration and distribution of different amenities and entertainment offers. This article aims to present such theory based on the possibility of implementing it in Brazil and especially in Rio.

Keywords: Consume; Society; Scenes; Urban; Geographic information system; Geostatistics; Socio statistics.

Luiz Carlos Teixeira Coelho Filho

é engenheiro cartográfico e mestre em informática. Atualmente é doutorando em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ). Trabalha no Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro, atuando com uso de imagem e informação geográfica para planejamento, execução e auditoria de políticas governamentais nas áreas de meio ambiente e planejamento urbano. luizcoelho@gmail.com

INTRODUÇÃO

Uma tendência corrente nas discussões de estudos urbanos refere-se ao questionamento de como culturas locais definem padrões de desenvolvimento urbano. Essa discussão torna-se bastante relevante na tomada de decisões em termos de políticas públicas, pois permite conhecer quais iniciativas serão mais bem recebidas pelo público local.

A temática tem sido enfatizada por alguns teóricos da área de desenvolvimento urbano, que questionam o quanto a presença de indivíduos de alto “capital intelectual” leva à atração de capital humano, logo levando ao “crescimento”. A análise de Florida (2002) leva à ideia de que uma comunidade “criativa”, composta por uma diversidade contendo grupos específicos de pessoas (artistas, pessoas de alto nível educacional, gays e lésbicas, etc.) conduz ao crescimento urbano e, de modo genérico, a uma maior “qualidade de vida local”. Assim, essa classe criativa seria um *plus* desejável para qualquer administrador público que vise a catapultar sua cidade num mundo global.

Esse tipo de entendimento leva a diversos questionamentos, principalmente no tocante à definição do que vem a ser “cultura”. Seria “cultura” algo atrelado apenas a determinados tipos de experiências, como belas artes, teatro ou literatura? Ou seria possível incluir nessa definição experiências contemporâneas como churrascos, festas na praia, rodas de samba e outras tradições populares? Assim, no tipo de análise que se quer apresentar, faz-se necessário distanciar-se um pouco das definições que limitem expressões culturais apenas a certos tipos desejáveis. Não cabem conceitos como “alta” ou “baixa” cultura. É a variedade de experiências culturais que importa, e que reflete o tecido social da população que está relacionada a elas.

Essa variedade se expressa tanto por estudos teóricos, quanto por análises estatísticas e, possivelmente, pelo senso comum. Os mesmos apontam em certos bairros, vizinhanças ou localidades um perfil mais “conservador”, “festivo”, “artístico” ou “boêmio”, entre outras características. Há, de certa forma, um conteúdo embutido nessas diferentes expressões culturais, o qual se manifesta de forma sinestésica, mediante decoração, música, cheiros, sabores e outras formas de percepção sensorial. Ou seja: na percepção coletiva de um ambiente boêmio do samba e bares de rua, pode-se destacar um estilo arquitetônico característico (“botecos” de portas abertas, na loja de prédios, os cheiros de petiscos e fumaça de cigarros no ar, as pessoas andando com copos na mão pela rua, as melodias altas do samba, etc.). Isso se opõe, por

exemplo, ao ambiente conservador dos restaurantes de luxo, com seus recintos fechados, música em tom mais baixo, roupas elegantes e atitudes contidas. Não somente essas diferenças podem ser observadas como também elas já fazem parte de um “vernáculo” que é absorvido por boa parte da população urbana. Não saber “comportar-se” nas diferentes expressões culturais implica exclusão ou ostracismo das mesmas. Há uma componente estética que necessita ser vivida, se houver interesse em tomar parte de experiências culturais específicas. E diversas “subculturas” têm sido estabelecidas, naturalmente direcionando-se a certos tipos de comportamento, entretenimento, estilo de vida e até mesmo preferência de local para morar.

Além disso, a expressão cultural de uma localidade está também submetida a uma série de outras condicionantes, como a densidade de determinados tipos de estabelecimentos, variações tipológicas ou descritivas de atividades ou negócios (por exemplo, uma galeria de arte *avant-garde* em oposição a uma galeria academicista), e demais relacionamentos com variáveis como etnias majoritárias e minoritárias, classes sociais, gêneros, vizinhanças, patrocínio governamental ou privado, etc. Talvez por isso alguns investimentos pontuais em empreendimentos ou atividades culturais não logrem êxito, ou não atinjam os resultados esperados, pois precisariam ter sido planejados de forma relacional. Uma análise que leve em conta apenas a distribuição de antiquários ou lanchonetes, sem buscar diferenciar suas subdivisões e conhecer a vizinhança de uma forma holística, acaba por desprezar o panorama geral e ignorar o impacto diferenciado que o mesmo tipo de negócio tem em circunstâncias distintas.

O trabalho de Silver, Clark e Rothfield (2007) busca explicar essa variação de experiências culturais através do conceito de *scenes* (que, para efeito deste trabalho, será traduzido como cenários). Um cenário urbano é dado por uma composição de *amenities*, grosso modo definidas como toda sorte de possibilidades de experiência cultural. Teatros, cinemas, parques, igrejas, bares, restaurantes, clínicas, clubes, shows, feiras ao ar livre, eventos regulares e outras atividades podem ser encaixados no conceito de *amenity*, que ainda carece de sinônimo em português a esta altura da pesquisa.

Através da pontuação de *amenities* de acordo com uma série de dimensões (como legitimidade, teatralidade e autenticidade), bem como suas respectivas subdimensões, constrói-se uma base que visa a compreender a influência das estruturas relacionadas às artes, entretenimento e consumo de uma cidade em seu desenvolvimento social, econômico e cultural. A localização geográfica das diferentes *amenities* tam-

bém é importante a fim de executar procedimentos geoestatísticos que permitam determinar a densidade e organização geográficas das mesmas. Foge ao escopo deste texto detalhar os procedimentos quantitativos empregados no cálculo dos cenários, mas cabe dizer que, em suma, os padrões de consumo são detectados como reflexo de diferentes perfis de vizinhanças urbanas.

A proposta da teoria dos cenários urbanos é combinar diferentes conceitos e dados anteriormente utilizados isoladamente de uma forma mais robusta, ao agrupá-los em um cenário. Dessa forma, os cenários permitem apreender formas diferenciadas de padrões de *amenities* culturais, possibilitando estudar de forma melhor os inter-relacionamentos entre vida cultural e desenvolvimento urbano. Os cenários permitem capturar as formas distintas segundo as quais os padrões de *amenities* culturais se agrupam e atraem pessoas de sensibilidades compartilhadas, permitindo, dessa forma, um entendimento mais concreto de como grupos sociais distintos interagem com seu espaço geográfico, em atividades e interesses comuns.

CENÁRIOS URBANOS, CONSUMO E DISTINÇÃO SOCIAL

Essa teoria permite uma série de discussões paralelas, mas neste artigo, quer-se dar um recorte sobre a temática do consumo. Isso porque cada um desses cenários guarda um alto nível de correlação com os perfis de consumo que diferentes grupos populacionais têm, os quais refletem nas diferentes ofertas de compras, atividades e entretenimento disponíveis numa determinada área geográfica. Pode-se sugerir uma correspondência biunívoca entre as *amenities* que determinados grupos escolhem utilizar – e que naturalmente se agregam em certos distritos, dada a procura por elas naquele local específico.

Por consumo, entende-se toda sorte de atividades possíveis junto às *amenities*. Ou seja, igrejas, parques e clubes cívicos são “consumidos” tanto quanto outras atividades que envolvem uma troca monetária mais evidente, como lojas, supermercados, galerias de arte e cinemas.

Apenas uma análise agregada e genérica de quantidades de diferentes locais de consumo da cidade como um todo não permite inferir como elas refletem uma cultura local. É justamente a forma como esses locais de consumo se agrupam em bairros e localidades menores que permite uma análise mais aprofundada dos múltiplos perfis culturais da cidade. E, em consequência disso, também abre espaço para análises teóricas mais consistentes sobre como

tais culturas se relacionam com variáveis como, por exemplo, perfis religiosos, ideológicos e associativismo.

Da teoria proposta por Pierre Bourdieu (2007), destacam-se os conceitos muito úteis para esta discussão de *habitus* e posição social. A teoria de distinção de classes de Bourdieu vai além de definições socioeconômicas. Para ele, diferentes grupos sociais se apresentam ao mundo mediante um conjunto de atitudes e comportamentos, internalizados desde a tenra idade. Isso lhes permite realizar uma efetiva distinção entre eles e grupos em posições sociais inferiores. Chama-se *habitus* a este conjunto de estilos de vida, valores, expectativas, disposições e atitudes abraçados por grupos sociais em particular e adquiridos pelas experiências da vida cotidiana.

Percebe-se que, além do interesse por seus próprios “artistas e filósofos”, como diria Bourdieu, os grupos sociais apresentam gostos atrelados à sua própria identidade, e refletidos em suas próprias escolhas de *amenities*. Segundo Bourdieu, a distinção é marcada até mesmo nas escolhas mais triviais, como mobiliário, vestes, tipo de alimentação, escolas e universidades.

Contudo, o trabalho de Clark ressalta que a distinção não mais se expressa através de recortes muito marcados em gestual, roupas e vocabulário. Verifica-se que a alta moda chegou às massas, através dos *outlets* e falsificações bem feitas. Igualmente, expressões de cultura popular proliferam entre as classes sociais mais elevadas (ainda que de forma “domada”, contida) e a ampliação da cultura de massa neutralizou muitas das diferenças de discurso, sotaques e gestuais que anteriormente existiam. A distinção, cada vez mais, migra para o campo do que se consome, e onde se consome, em um mercado de diversas opções de atividades voluntárias. Assim, diferentes frações de classe apresentam diferentes padrões de consumo, os quais refletem variações de capital cultural expressas em diferentes posições sociais. Isso se exemplifica muito facilmente nas diferenças quantitativas e qualitativas de locais de consumo em localidades distintas, porém com mesmo IDH, ou com mesma renda per capita, e permite uma discussão mais frutífera sobre variações culturais na cidade. De certo modo, a variável geográfica reveste-se de peculiar importância, pois muitas vezes a diferença de consumo está diretamente atrelada à localização de um conjunto de *amenities* (bairro, região, vizinhança, etc.). São enfatizados os distritos culturais.

Ao serem classificadas e pontuadas em dimensões e subdimensões (como por exemplo, “étnica”, “local”, “transgressiva”, “tradicional”, etc) as *amenities* permitem mensurar um pouco do capital social da-

quela comunidade, analisar suas variações geográficas e temporais e permitir um melhor planejamento de atividades a serem apresentadas pelo poder público. É daí que vem o poder embutido em tal análise. Segundo Bourdieu, a internalização dessas estruturas de consumo é deveras forte a ponto de acarretar desgosto visceral em relação aos gostos de outros grupos sociais. Eis a diferenciação tão bem marcada e refletida em esferas distintas de experiência cultural.

Assim, a análise da distribuição espacial, quantitativa e qualitativa de *amenities* pode ser postulada como diretamente relacionada a uma economia de bens culturais conforme a proposta de Bourdieu. Nesse sentido, é importante ressaltar que a experiência cultural deve ser analisada como um todo, incluindo tanto padrões de consumo de bens e atividades refinadas (e supérfluas para a manutenção da vida) bem como seus equivalentes em ações elementares e de subsistência (comer, vestir-se, locomover-se, etc.). Na análise mencionada, deve-se levar em conta desde o teatro mais erudito quanto o restaurante mais trivial.

A componente estética envolvida em cada cenário, representada pela forma com que as diferentes *amenities* se apresentam (e se relacionam), marca mais que um mero padrão de consumo. A partir da teoria da distinção de Bourdieu, pode-se dizer que elas são um sinal de status, o qual permite aos grupos sociais mais elevados, numa escala de capital cultural, distanciarem-se dos grupos inferiores. Tais disposições são internalizadas desde a infância, num instinto preservacionista dos próprios grupos, que conduzem as gerações mais jovens a demonstrarem afeição por comportamentos “adequados” para eles e aversão por outros tipos de comportamento. É pelo *habitus* que é possível explicar as variações comportamentais e sinestéticas de diferentes experiências culturais, como fronteiras invisíveis entre frações sociais.

O padrão de consumo encapsulado num cenário pode ser utilizado, então, como variável numa equação em que capitais social, econômico e cultural se somam. Por exemplo: bairros como Ipanema e Barra podem ser descritos como localizados num mesmo nível de capital econômico, mas é justamente o capital cultural que os distingue. Essa diferença é materializada pela distribuição de *amenities* de tipos e graus de dispersão diferentes. O grau de diferenciação de grupos equivalentes em capital intelectual ou econômico pode ser demonstrado justamente por conta de preferências estéticas com impacto direto nos padrões de consumo. Uma análise baseada em cenários urbanos e lançando mão da teoria da distinção bourdieusiana pode permitir obter um entendimento muito mais profundo da

identidade de diferentes comunidades, se comparada a outros indicadores, como IDH ou dados do censo. Jardim Guanabara, Ipanema e Flamengo, ou Glória, Maracanã e Méier apresentam IDHs bastante semelhantes. Porém, é óbvio que suas diferenças em capital cultural não são apreendidas por um índice meramente quantitativo como esse.

Essas diferenças podem ser estendidas a diversos bairros, sub-bairros e até mesmo conjuntos habitacionais da cidade. Elas refletem justamente as distinções na aquisição de capital cultural, que tendem a ter certa resiliência, já que, devido a questões práticas, muitos desses territórios conseguem manter grupos com posições sociais similares, a curto e médio prazos. Entre diversas razões, isso pode ser determinado por proximidade da família, imóveis herdados, identidade de bairro e centralidades já estabelecidas. Notável exceção, que merece uma análise especial, advém da requalificação drástica de regiões inteiras de uma cidade (por exemplo, através de remoções e demolições), acarretando em mudanças bruscas em termos de acúmulo de capital cultural, as quais invariavelmente vão refletir nas *amenities* encontradas e, obviamente, nos padrões locais de consumo.

Esses padrões de consumo, então, expressam-se na teoria de Bourdieu como capazes de promover entre elementos de uma mesma fração social um “senso de pertença”, pois a distribuição de *amenities* relaciona-se intrinsecamente com o *habitus* daquela fração social. Não é surpreendente, então, que haja tentativas de mobilização social toda vez que o perfil de uma vizinhança entrar num processo de franca mudança, seja por gentrificação, por favelização, pela destruição ou requalificação de uma *amenity* de relevância local ou por grandes obras de intervenção urbana, entre outras modificações possíveis. Isso porque aquela dada distribuição de experiências culturais liga-se justamente ao capital cultural e à posição social das comunidades que ali habitam ou frequentam. O trabalho de Jacobs (2000), ainda que de forma empírica, destaca muito interessantemente o impacto que grandes “fronteiras” (parques, avenidas, vazios urbanos, etc.) causam na vida urbana, “matando” a vizinhança imediata ao anular as possibilidades de atividades de rua. Outros tipos de transformações urbanas atingem, da mesma forma, a distribuição de *amenities* e a variedade de experiências culturais e acabam por trazer uma situação de crise, a partir da qual emergirá uma nova configuração de frações sociais, com distribuições diferentes das anteriores em termos de capitais culturais, econômicos e sociais. Cabe aos residentes antigos adequar-se à nova configuração ou buscar outra vizinhança mais adequada ao seu *habitus*.

CENÁRIOS URBANOS E A BUSCA PELA DIFERENCIAÇÃO

Se por um lado a análise dos padrões de consumo expressos pelos agrupamentos de *amenities* relaciona-se com esse balanço de capitais, também é importante ressaltar que esses padrões podem ser encarados como sinal de tentativas de diferenciação de certos grupos, ante a tendência uniformizante da vida na grande cidade.

A teoria apresentada pelo sociólogo Georg Simmel expõe conceitos úteis sobre a metrópole e a vida na cidade. Ele problematiza a vida moderna na cidade transformada em metrópole. Embora escrevesse há mais de cem anos, sua análise continua bastante atual à medida que o urbano torna-se cada vez mais o padrão de existência da humanidade. Para Simmel, alguns dos problemas mais graves da vida moderna vêm justamente da necessidade do indivíduo em manter sua independência e a individualidade de sua existência frente aos poderes soberanos da sociedade, e contra os pesos da herança histórica, da cultura externa e da técnica da vida.

Devido à alta intensidade de estímulos internos e externos na cidade, se comparada à vida do campo, cria-se uma situação em que o indivíduo precisa se proteger de um ambiente metropolitano que muda a todo o tempo. Para Simmel, dá-se tal proteção mediante o aumento da lógica e do intelecto, em detrimento da emoção. Age-se racionalmente na construção de uma barreira que coloca o indivíduo metropolitano longe de sua própria personalidade.

A atitude *blasé* evoca justamente a postura que Simmel associa a essa pessoa no seio da metrópole, pondo-se em indiferença como proteção contra a massificação e a superexcitação dos inúmeros estímulos apresentados na vida da grande cidade.

Poderia uma diferenciação de padrões de consumo ser uma tentativa de diferentes grupos resistirem à padronização da sociedade e dos pesos da herança histórica, da cultura externa e da tecnologia? A reflexão de Simmel é uma contribuição útil no entendimento da variação de locais de consumo também como elemento transgressivo contra uma vida urbana que nivela e desumaniza. Isso porque, como aponta em sua obra, a metrópole força a necessidade de especialização do indivíduo, a fim de que não possa ser facilmente substituído. E, nessa luta pelo lucro levada adiante entre os indivíduos, torna-se comum especializar serviços a fim de encontrar novas fontes de renda de consumidores interessados em se distinguir do lugar comum da sociedade.

Simmel sumariza essa experiência da individualização através do consumo através de três pontos

básicos:

1) o ser humano necessita vencer a dificuldade de afirmar sua própria individualidade na vida metropolitana;

2) faz-se necessário apelar para diferenças qualitativas a fim de diferenciar as pessoas, numa época em que os aumentos quantitativos chegam aos seus limites;

3) por fim, o indivíduo é tentado às extravagâncias metropolitanas, tais como os maneirismos, os caprichos e preciosismos.

A experiência de consumo é, então, forma de diferenciação e ato de resistência do ser humano. Mas como explicar, à luz de Simmel, a existência de “tribos urbanas” ou frações sociais que coletivamente apresentam padrões similares de consumo? O drama da vida na metrópole, na visão de Simmel, decorre justamente da interdependência cada vez maior entre os indivíduos à medida que tentam se diferenciar. Ou seja: ao tentarem viver de forma individualizada, as pessoas acabam por se tornar dependentes das ações complementares das outras. Tampouco é possível um nível de diferenciação tão exagerado que desagrupe todos os seres humanos em categorias individuais e diferentes. Mais factível é o ordenamento desses em grupos sociais que têm estratégias de diferenciação (e, por conseguinte, de consumo) similares ainda que, individualmente, as pessoas continuem tentando se diferenciar umas das outras.

O dinheiro, para Simmel, apresenta-se como grande mediador dessas transações, e está intrinsecamente ligado ao consumo urbano, uma vez que a vida na cidade levou à financialização das coisas. Ele acreditava que o valor era criado pelas pessoas e colocado nos objetos, em atenção a variáveis como proximidade, escassez, tempo, sacrifício e dificuldades na aquisição.

As experiências culturais encontradas nos cenários urbanos são, via de regra, mediadas pelo dinheiro, até mesmo quando não há transações aparentes. Mas justamente a necessidade de diferenciação individual e de grupo compele aquelas pessoas a portarem-se de maneira diferenciada em *amenities* de diferentes níveis de status entre seu grupo. A experiência de participar das *amenities* “quadra de vôlei de praia em Ipanema” ou “frescobol do piscinão de Ramos”, embora gratuitas aos olhos do povo, envolvem uma monetarização que se traduz no tipo de moda de praia utilizada pelos dois grupos de frequentadores, bem como nos procedimentos estéticos empregados pelos mesmos em seus corpos. Um ambiente mais exibicionista e visto como “de elite”, como a praia de Ipanema, apresenta um acúmulo de gastos com vestuário e estética que outro, mais suburbano e *low*

profile, como o Piscinão de Ramos.

Traçando um paralelo com a teoria de Bourdieu, e conforme o exemplo supracitado, o capital econômico frequentemente dá suporte à tentativa de diferenciação do capital cultural, uma vez que a financialização do urbano é cada vez maior. Os grupos de pessoas que buscam uma individualização como elites naturalmente usam de seu capital econômico a fim de adquirir objetos e serviços que os diferenciem enquanto indivíduos ou grupo seletivo. Nesse ponto, a discussão acerca das *amenities* dispostas em cenários se entrelaça tanto com a teoria de Bourdieu já apresentada quanto com as considerações de Simmel acerca da vida na metrópole.

O RIO DE JANEIRO NO CONTEXTO DOS CENÁRIOS URBANOS

O Rio de Janeiro possui características que situam essa cidade de modo diferenciado no cenário brasileiro e mundial. Morfológicamente, apresenta relevo variado, com vastas áreas de morros e colinas, manguezais e pântanos, o que determinou ao longo dos tempos um intenso embate pelo uso de seu território. Também levou a acelerado adensamento populacional em unidades de apartamentos, localizadas nas áreas de mais baixa elevação e menor declividade, muitas das quais foram drasticamente transformadas mediante aterros, terraplanagem e construção de vias de ligação projetadas para ligar áreas até então inacessíveis.

O Rio também é peculiar na partilha tão evidente de seu espaço entre pobres, ricos e as diferentes matizes da classe média. O binômio morro-asfalto tem sido fundamental para compreender a formação do tecido social da cidade, pois, em várias instâncias, convivem lado a lado classes mais abastadas, em vales espremidos por morros onde proliferam habitações precárias. Estas se configuram como destino único e compatível para os excluídos a quem o acesso à casa própria, por vias convencionais, é inalcançável. Contudo, não deixa de haver uma fertilização mútua dos cenários correspondentes a ambas as realidades. E essa é uma característica essencial das culturas urbanas cariocas.

Esse contato forçado entre cidadãos de diferentes origens e estilos de vida é central no entendimento das problemáticas urbanas do Rio de Janeiro. Contudo, também é possível associar a tal contato à formação de uma matriz cultural extremamente rica, na qual expressões populares foram incorporadas à identidade coletiva e que, aliadas à beleza paisagística

ainda presente no Rio, fazem da “Cidade Maravilhosa” uma experiência tão distinta e desejável por parte de turistas brasileiros e estrangeiros. Os cenários de Santa Teresa, de Madureira ou de Copacabana não seriam os mesmos se não fosse a proximidade entre classes mais altas ou classes mais baixas. De semelhante modo, os cenários da Rocinha, do Borel ou do Alemão têm influências das vizinhanças mais ou menos ricas do “asfalto” que as cerca.

A redescoberta da cidade e sua inclusão em definitivo no calendário dos grandes eventos internacionais dá-se, em parte, devido ao seu alto potencial de atratividade de consumidores das indústrias do turismo e entretenimento. Contudo, à medida que o Rio de Janeiro se transforma nessa “capital do entretenimento” do Hemisfério Sul, mudanças drásticas em sua organização socioespacial ameaçam sacar da cidade justamente o que a mais infunde de vida cultural. Os grandes projetos urbanísticos atrelados à preparação para os megaeventos (e sobretudo para os Jogos Olímpicos de 2016) prometem ser força de segregação, promovendo remoções de populações mais pobres para as periferias, cortando vizinhanças cheias de vida com grandes vias rodoviárias e requalificando bairros populares para ocupação por classes mais abastadas. Ou seja, a cidade conhecida pelo encontro de sua diversidade de pessoas nos espaços públicos ameaça perder o que mais caracteriza sua natureza e unicidade.

A teoria de Cenários Urbanos poderia ajudar a entender como as mudanças atreladas, por exemplo, a megaeventos, refletem temporalmente na identidade de uma cidade como o Rio de Janeiro, ao fazer análises qualitativas e quantitativas de *amenities* nos diferentes bairros antes, durante e depois de requalificações e mudanças essenciais na composição urbana, levando, por conseguinte, a transformações nos padrões de consumo. Também pode permitir identificar mudanças no padrão societário dos diferentes bairros e regiões do município expressas nas transformações de padrões de consumo (que repercutem nas novas distribuições de amenidades). Assim, essa teoria pode ajudar a mensurar de forma mais precisa as mudanças de capital cultural, social e econômico expressas por projetos urbanísticos apresentados como soluções para tornar a cidade teoricamente mais atrativa no circuito turístico internacional. Também pode ser empregada a fim de estudar relações entre a distribuição e o tipo das *amenities* (por exemplo, na cidade do Rio de Janeiro) e outros temas, como a cultura política, a indústria dos grandes espetáculos, a exclusão socioespacial, a mobilidade urbana, entre outras.

A Figura 1 se refere à implementação da metodologia supracitada na metrópole parisiense. Ali, o

projeto primeiramente construiu uma vasta base de dados de “amenities”. Ou seja, identificou diversos equipamentos urbanos que se encaixam na definição de cenários urbanos. Os dados foram baseados, primeiramente, nas estatísticas do INSEE (Instituto Estatístico Francês). Contudo, tais dados se mostraram demasiado genéricos tanto no nível de agregação quanto na descrição de nomenclatura (restaurantes de luxo e lanchonetes étnicas se encontravam todos dentro de uma mesma categoria). Assim, foi necessário implementar uma busca por software “webcrawler” a fim de acrescentar informações mais detalhadas sobre os postos de consumo, a partir de fontes de informação que se refram, por exemplo, a festivais, guias turísticos, depoimentos e outras fontes de informação. Por fim, também foi realizado trabalho de campo a fim de verificar tais informações com precisão, quanto à localização geográfica exata de cada um. Um projeto similar, a ser realizado no Rio de Janeiro (e em outras cidades brasileiras) deve partir de uma base de dados similar, de forma multidisciplinar e atendendo a diversas fontes distintas de dados.

PRÓXIMAS ETAPAS

O trabalho visou a apresentar a teoria de Cenários Urbanos como uma possibilidade de melhor apreensão da correlação entre padrões de consumo e perfis culturais societários. Contudo, uma metodologia dessas, se implementada no contexto brasileiro, acarreta em uma série de desafios, notadamente ser capaz de levantar informações fidedignas relativas a postos de consumo para uma realidade brasileira.

Para a implementação de um trabalho deste nível, as próximas etapas envolveriam a conversão de base municipais de entretenimento, comércio e serviços, sua calibração e adaptação aos parâmetros do projeto. Um trabalho notável de adaptação das dimensões e subdimensões propostas pela Universidade de Chicago à realidade social e cultural brasileira também precisaria ser executado. Entretanto, entende-se que os benefícios que podem advir de uma análise socio-geográfica e quantitativa como esta compensam o trabalho envolvido.

BIBLIOGRAFIA

- BOURDIEU, Pierre. A Distinção: crítica social do julgamento. São Paulo: Edusp, 2007.
- CLARK, Terry N., SILVER, Daniel e ROTHFIELD, Lawrence. A Theory of Scenes. Chicago: Uchicago, 2007.
- CLARK, Terry N. (Org.). The City as an Entertainment Machine, Research in Urban Policy Volume 9. Nova Iorque: Elsevier, 2003.
- FLORIDA, Richard. The Rise of the Creative Class: And How it's transforming work, leisure, community and everyday life. Nova Iorque: Perseus Book Group, 2002.
- JACOBS, Jane. Morte e vida das grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- NAVARRO, Clemente Jesús (Org.). Las dimensiones culturales de la ciudad: Creatividad, entretenimiento y difusión cultural en las ciudades españolas. Madri: Catarata, 2012.
- SAWYER, Stephen (Org.). Une cartographie culturelle de Paris-Métropole. Paris: American University of Paris e Université Paris 1 Pantheon-Sorbonne, 2011.
- SILVER, Daniel e CLARK, Terry N. Buzz as an Urban Resource. Canadian Journal of Sociology/ Cahiers Canadiens de Sociologie, v. 38, n. 1, 2003.
- SILVER, Daniel, CLARK, Terry N. e NAVARRO, Clemente Jesús. Scenes: Social Context in an Age of Contingency. Social Forces, n. 88, p. 2293-2324, 2010.
- SIMMEL, Georg. Simmel. Organizado por Evaristo Moraes Filho (Coleção Grandes Cientistas Sociais). São Paulo: Ática. 1983. ■

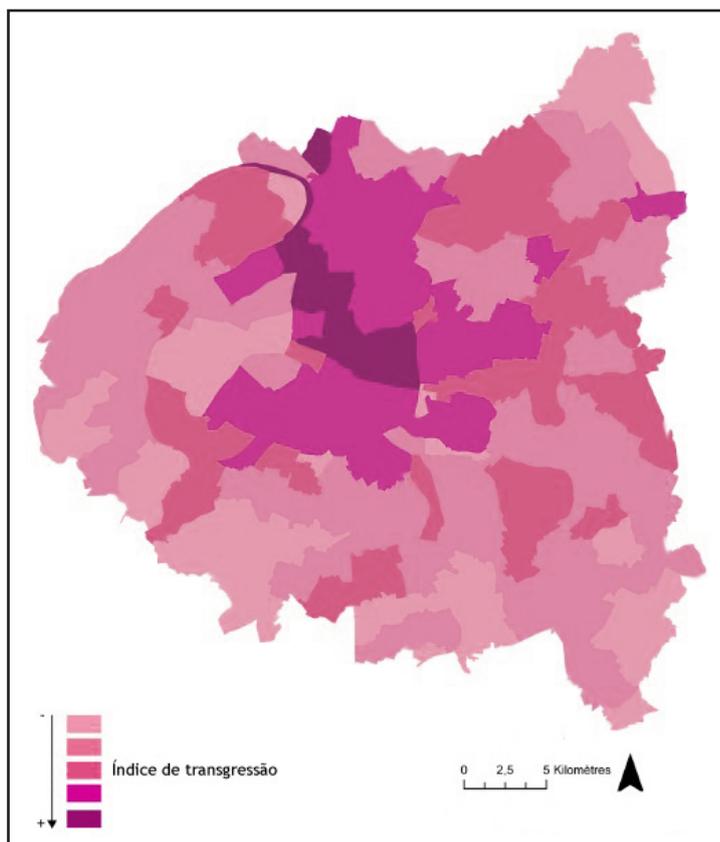


Figura 1: Exemplo de Sistema de Informações Geográficas construído a partir de definições do Projeto Cenário Urbanos. O mapa descreve a metrópole parisiense, com bairros elencados pelo nível de transgressão (Sawyer, 2011)

Iaci d'Assunção Santos

Um herói cordial

pensando a identidade nacional brasileira a partir de *Raízes do Brasil* e *Macunaíma*

Resumo

As obras *Macunaíma*, de Mário de Andrade, e, *Raízes do Brasil*, de Sérgio Buarque de Holanda, importantes leituras e construções do Brasil contemporâneo, fazem alusão ao percurso histórico de constituição de nossa sociedade e aos elementos que forneceriam os traços de sua distinção. A transição para o moderno e as dúvidas que esse processo suscitava são algumas das questões tratadas pelos escritores modernistas em destaque no cenário intelectual brasileiro de então.

Palavras-chave: Modernidade; Identidade nacional; Macunaíma; Raízes do Brasil.

Abstract

The works *Macunaíma*, Mário de Andrade, and *Raízes do Brasil*, Sérgio Buarque de Holanda, important readings and constructions of contemporary Brazil, allude to the historical course of incorporation of our society and the elements that would provide the traces of his distinction. The transition to the modern and doubts that this case raised are some of the issues addressed by the modernist writers, who were two of the most important of his time.

Keywords: Modernity; National identity; Macunaíma; Raizes do Brasil.

Iaci d'Assunção Santos

é geógrafa e mestre em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ). Desenvolve pesquisas na área de Planejamento Urbano e Regional, com ênfase em Identidade e Território.

iaci.santos@gmail.com

Artigo submetido em 30/08/2013

A expressão “pai de vivo” diz de uma estrela-guia na perspectiva do lendário indígena. No manuscrito de *Macunaíma*, a dedicatória de Mário de Andrade não era dirigida somente a Paulo Prado, como ficou na versão impressa, mas também a José de Alencar, cujo nome é seguido da frase: “pai de vivo que brilha no campo vasto do céu” (LOPEZ, 1974, p.75). Ou seja, muito embora essa parte da dedicatória tenha sido suprimida, o autor apontou, ainda que de maneira não oficial, José de Alencar como “pai de vivo”, como estrela-guia.

Neste trabalho, as estrelas-guia são duas: *Macunaíma* e *Raízes do Brasil*. São dois, também, os “pais de vivo”, Mário de Andrade e Sérgio Buarque de Holanda. Assim, seguindo as pistas deixadas por nossos “pais de vivo”, os pontos iluminados por suas construções do Brasil e do brasileiro, é que nos propomos a pensar a identidade nacional brasileira.

Macunaíma: o herói sem nenhum caráter, da autoria de Mário de Andrade, publicado em 1928, e *Raízes do Brasil*, de Sérgio Buarque de Holanda, cuja primeira edição data de 1936, constituem obras que contribuíram para fundar uma perspectiva renovada sobre o Brasil. Ambas operam uma ruptura da percepção do país por um ponto de vista exclusivamente elitista, e o fazem lançando mão de ferramentas reflexivas inéditas à época. Especificamente, Mário fez uso também de uma linguagem renovada. Os dois autores participaram ativamente do movimento modernista brasileiro e promoveram a difusão de seus ideais. Mário de Andrade, poeta e escritor consagrado, escreveu *Macunaíma* depois de ampla pesquisa acerca das manifestações culturais brasileiras, como o folclore, as lendas indígenas e as crenças populares. A história¹ do *herói sem nenhum caráter* é literária, mas resulta da pesquisa comprometida de um autor que se firmou como estudioso da cultura brasileira. Sérgio Buarque escreveu *Raízes* quando já era um jornalista reconhecido em seu meio pelos inúmeros textos de crítica literária, nos quais assumiu, desde cedo, uma posição de vanguarda. O livro de Holanda também resulta de ampla pesquisa sobre a formação social brasileira do ponto de vista histórico e sociológico, e

¹ De maneira resumida, cabe dizer que a história do livro de Mário de Andrade conta as aventuras do personagem homônimo, que se desloca da porção norte do Brasil rumo ao Sudeste. *Macunaíma* é apresentado ao leitor em uma perspectiva que o coloca como elemento externo ao Brasil dos grandes centros (São Paulo e Rio de Janeiro), da qual deriva certo olhar “estrangeiro”. Chega “estrangeiro”, notando as diferenças entre sua localidade de origem e aquela em que se encontra, mas retorna a sua terra transformado, contaminado pelas crenças, comportamentos, que ao longo da estada em São Paulo e das aventuras deixam de ser estranhas para se transformar em corriqueiras.

abre a série de estudos históricos que o autor vem a publicar depois².

Em nossa perspectiva, a lente literária de Mário de Andrade e o olhar histórico de Sérgio Buarque dialogam, superando a distância de oito anos que separa suas publicações. Mário constrói com a sutileza de palavras costuradas umas às outras pela liberdade do poeta/escritor/estudioso modernista convicto e comprometido, tendo como fio condutor o folclore, as crenças populares e as lendas indígenas; Sérgio trabalha partindo do ponto de vista do jornalista que se transformou em historiador e se inspirou na sociologia alemã, particularmente em Weber, e constrói a história brasileira e suas raízes ibéricas.

Os dois autores, na primeira fase do movimento modernista, ocuparam-se fundamentalmente da contestação estética e participaram da luta pela hegemonia no campo literário travada com os passadistas. Na segunda fase do movimento, já como intelectuais de vanguarda consagrados, ocuparam-se do questionamento social e político, visando, para além da transformação da estrutura do campo literário, a mudança também nesses campos. Contestaram a construção da identidade nacional brasileira baseada em elementos estrangeiros e defenderam que esta fosse feita a partir de um ponto de vista endógeno. Ambos apontaram a percepção de uma incongruência entre a realidade do povo e suas formas de representação, fosse na cultura ou na política.

Suas construções, marcadamente modernas, refletiram sobre o próprio processo da modernidade no Brasil, pontuando a necessidade de renovação do meio, de suas formas e conteúdos. São modernas posto que constroem suas reflexões através de uma nova estética, fazendo uso de novas ferramentas, em sintonia com as transformações sociais, políticas e econômicas de seu tempo. Posicionam-se contra o conservadorismo, propõem a subversão da estrutura do campo literário e o rearranjo político, e defendem a percepção da sociedade brasileira a partir da amálgama formada por negros, índios e brancos.

A modernização do Estado brasileiro, a constituição da identidade nacional vinculada a este e o desenvolvimento das suas relações produtivas ocorreram em condições diferentes do que sucedeu na Europa, quase cem anos antes. Na modernidade europeia, transcorreu uma reestruturação do poder, que se ligou ao surgimento de uma nova razão, que reposicionou o homem e transcendeu a ideia de Deus; uma reestruturação econômica que se desenrolou do feudalismo

² Segundo Candido (1988), *Raízes* é o prelúdio dos estudos históricos que Sérgio desenvolveu nos anos seguintes e que lhe renderam a consagração.

para o capitalismo; e uma reestruturação da sociedade, que passou a ser formada por novas classes. O Estado nacional moderno emergiu na Europa delimitando claramente o território no qual se inscreveria o povo em que passava a estar baseada sua legitimidade. Cada povo consolidou sua unidade por meio de elos políticos, econômicos, jurídicos e também culturais. Por sua vez, a particularidade das características destes incorreu na diferenciação entre as nações. Integrar uma nação seria participar de sua língua, história, costumes, entre outros. Simultaneamente, fazer parte de uma nação implicava excluir-se das outras. Assim, na Europa dos novos Estados, fronteiras foram redesenhadas, reis divinos foram depostos para dar lugar a representantes legais do povo, passados foram fundados e línguas nacionais estabelecidas.

No Brasil, o Estado nacional, cujos limites territoriais já estavam estabelecidos desde a vinda da corte em 1808, formou-se a partir da independência política em relação a Portugal, que ocorreu em 1822. Ao longo do século XIX, foram desenvolvidas e consolidadas formas capitalistas de produção, formou-se um mercado interno ao país e emergiram timidamente a burguesia industrial e o operariado. No decorrer do referido século, foram adotadas medidas que deram cabo da escravidão, em 1888, fomentaram a introdução de imigrantes europeus, e, ainda, levaram à proclamação da República, em 1889. Entretanto, o povo, unido juridicamente, ainda não participava na prática da política. Apesar das transformações econômicas e sociais, as oligarquias rurais entraram no século XX mantendo a dominação exercida sobre amplas parcelas da população e se sustentaram no poder até o declínio relativo das atividades agrícolas. A mentalidade era a deixada pela “herança rural”, e a prevalência do privado sobre o público, marcante. O incremento das áreas urbanas e das atividades urbano-industriais incorreu na formação de uma burguesia industrial e de um proletariado urbano, que ganhava força ao passo que enfraqueciam relativamente os senhores de terra.

A modernidade e o conjunto de processos que mantêm vivo seu estado de perpétua mudança se inscrevem em uma nova paisagem: a dos centros urbanos. Essa percepção, de que a modernidade se inscreve nesse espaço particular, está presente tanto nas construções de Mário de Andrade, como, também, de Sérgio Buarque. O primeiro transpõe para o meio ambiente urbano o lendário indígena, as crenças populares e o folclore, fazendo uso dos elementos presentes nestes para falar da modernização da sociedade. Sua construção promove uma união singular entre referências, em sua maioria não urbanas, colhidas em partes dispersas no território nacional. Apesar

de o herói se deslocar constantemente no espaço e no tempo, a maior parte da obra de Mário de Andrade transcorre na cidade de São Paulo. Sérgio Buarque, por sua vez, também elege o urbano como cenário das transformações em que o Brasil está implicado no seu processo de modernização. O próprio fortalecimento e o crescimento das áreas urbanas resultaria do processo de transformação do país, das mudanças no plano econômico fundamentalmente. À nova paisagem da modernidade brasileira se associa o fortalecimento do capitalismo no Brasil, que por sua vez acarreta mudanças nos planos político e social.

Mário de Andrade e Sérgio Buarque, participando da elite intelectual gestada no referido processo de urbanização da sociedade, percebem o atraso relativo do Brasil quando comparado às outras nações, mormente às europeias acrescidas dos Estados Unidos da América. Suas obras questionam qual é a ideia de nação brasileira e quais são os elementos que formam o povo que estaria legitimando o Estado brasileiro. Jessé Souza (2001) afirma que a passagem da ética da convicção para a ética da responsabilidade³ se liga à “produção” de um indivíduo capaz de criticar a si mesmo e à sociedade em que vive, que “liberto das amarras da tradição é o alfa e o ômega de tudo o que associamos com modernidade ocidental, com mercado capitalista, democracia, ciência experimental, filosofia, arte moderna, etc.”(p.72). Nesse sentido, é que apontamos Mário de Andrade e Sérgio Buarque como típicos homens modernos, que refletem criticamente sobre seu tempo e o meio em que vivem.

Em busca da resposta sobre quem é este povo, Sérgio Buarque percebe no Brasil o momento de separação entre a sociedade civil e o Estado, e reflete sobre a forma como transcorre a modernização do Estado brasileiro e sobre o povo brasileiro enquanto instituição. Sua construção aborda a vivência do público e do privado no país, apontando que as raízes ibéricas deixaram marcas profundas nas formas de sociabilidade do povo. Assim, os brasileiros, herdeiros da “aventura” e da “arte de semear”, misturados a índios e negros em um ambiente tropical, podem ser apreendidos a partir do conceito do “homem cordial”. Cordial posto que regido pela “ética de fundo emotivo”, na qual prevalecem os sentimentos, sejam eles positivos ou negativos. Marcados pela “cultura da

³ “A aquisição de uma consciência moral pós-tradicional é o que está em jogo na passagem da ética da convicção, típica de sociedades tradicionais legitimadas religiosamente segundo uma moral substantiva, para a ética da responsabilidade, que pressupõe contexto secularizado e subjetivação da problemática moral” (SOUZA, 2001, p.72).

personalidade”, prefeririam as atividades produtivas que lhes oferecessem um bom retorno em troca de pouca sujeição. Dotados de notável plasticidade e capacidade de acomodação se constituiriam sob duplo viés explicativo, nos quais as mesmas características poderiam funcionar ora como qualidade ora como obstáculo⁴.

Mário de Andrade, na sua busca por compreender quem é o brasileiro, recusa o conservadorismo e a parcialidade de uma cultura de elite. O povo é apreendido pelo autor a partir de elementos colhidos nas classes distintas que participam de sua composição. Mário de Andrade promove o encontro de uma ampla diversidade de formas, cores, costumes, linguagens que formam a cultura nacional e delineiam a identidade nacional brasileira. Sua construção versa sobre uma cultura que se refere ao conjunto da nacionalidade, que insere as múltiplas identidades dessa gente no contexto de uma identidade nacional. Sem pudor, colocou a preguiça como traço horizontal; sem receio da transgressão ou do ranço histórico, incluiu o negro na formação social brasileira; com trabalho e compromisso, construiu o “herói sem caráter”; e, com coragem e ousadia, apresentou e propôs uma perspectiva endógena do brasileiro.

No período que vai desde o início do século XX até meados da década de 1930, o Brasil experienciava um processo de modernização que trouxe questões eminentemente modernas e colocaram em evidência o contraste entre o que se propunha como novo e aquilo que ficava, a partir de então, relegado à condição de velho. A construção das raízes de Sérgio Buarque apresenta um passado para o Brasil e uma proposta de mudança em face do presente. Para o autor, a urbanização da sociedade brasileira minaria crescentemente o “esteio rural” que obstaculizava o arremate do processo de modernização da sociedade brasileira. Tal circunstância teria colocado o país entre dois mundos: “um morto e outro que lutava por vir à luz”. Sérgio Buarque, que defendia a nova luz, a modernidade e a renovação, revisita criticamente as raízes ibéricas do Brasil localizando-as no passado. Sua reflexão colocou em pauta a possibilidade de a sociedade brasileira ser coesa sem que o elemento que alinhavasse a trama social fosse, necessariamente, o Governo. A coesão poderia ser alcançada se o povo se conformasse como “corpo político” da nação, fa-

zendo valer de maneira objetiva suas necessidades, legitimando e participando da instância política. E quem é o povo brasileiro? Para Sérgio Buarque, assim como para Mário de Andrade, o povo brasileiro é o conjunto miscigenado formado por negros, índios e brancos, fossem esses pobres ou ricos, caipiras ou citadinos. Aceitar essa miscigenação seria parte do processo de transformação do povo e de seus integrantes, os quais viriam a adquirir voz, direitos e deveres.

Se o povo não participa na prática da vida política do país, se é tomado de “surpresa” pelas transformações políticas, então não legitima o Estado, no sentido moderno do termo. Se as elites não reconhecem os diferentes matizes que integram a sociedade e não percebem negros e índios como parte do povo, como poderiam lhes dar voz? Simultaneamente, como ser uma nação moderna sem um povo que se sentisse representado, que legitimasse o Estado nacional moderno que se queria constituir? Consolidar o povo sob uma identidade nacional própria seria parte necessária da modernização do Estado e da sociedade brasileira.

Nos parece que Sérgio Buarque fez o percurso histórico perpassando a formação social brasileira desde suas raízes ibéricas afirmando a inclusão de negros e índios na composição do povo, apontando que a miscigenação que transcorreu ao longo de séculos de colonização participou de maneira inegável de sua história. Seria a esse povo e à sua dinâmica particular “que as formas superiores da sociedade” deveriam ater-se no seu processo de transformação.

Mário de Andrade, por sua vez, traz à tona crenças populares e o lendário indígena, que em sua construção participaram da formação da sociedade brasileira, sob diversas maneiras, para afirmar a percepção desses como parte da cultura nacional. A perspectiva de sua reflexão aponta para a aceitação dessas como caminho para a construção de uma nacionalidade que singularize o Brasil. Ou seja, no lugar da imitação das culturas europeias e da norte-americana, deveriam ser valorizadas as particularidades do país. A afirmação da identidade nacional brasileira seria conquistada marcando as diferenças que esta apresentaria em relação a outras identidades nacionais, a outras culturas nacionais. A assimilação de elementos culturais estrangeiros ofuscaria a consolidação da identidade brasileira de acordo com que lhe era próprio. Assim, se para Sérgio Buarque a instância política deve conformar-se ao povo, para Mário de Andrade a cultura nacional brasileira deve conformar-se às manifestações culturais específicas do povo disperso no território nacional, de norte a sul, de São Paulo à Amazônia. As referências devem ser buscadas nos

⁴ Para Jessé Souza (2001) o ponto crucial da obra de Holanda é, justamente, esse: as mesmas qualidades que possibilitaram a criação de uma grande nação nos trópicos foram também as mesmas que obstaculizaram a criação de uma grande nação moderna.

elementos internos ao país.

Uma questão que nos parece fundamental comentar, diz respeito ao retorno operado por Mário de Andrade e Sérgio Buarque às raízes e tradições brasileiras e ao aparente paradoxo que isso pode suscitar. Seria contraditório trazer para o debate sobre a nação e a identidade nacional os legados relacionados a essas? Por um lado, a resposta é positiva se admitirmos que a modernidade opera em um movimento de ruptura com as tradições e busca sua legitimação com base nela mesma. Por outro, a volta ao passado é feita como um meio de propor a mudança, de possibilitar o processo de modernização. Sérgio Buarque assume desde o início de seu texto uma postura clara de crítica aos que defendem um retorno ao tradicionalismo como forma de solucionar os problemas do presente. Ele não defende que seja operado um retorno às formas pretéritas de organização social, mas, revisitando e criticando o passado brasileiro, aponta que amplas parcelas da população tiveram sua participação na vida política tolhida. Assim, militando em favor da transformação das esferas política e social, ele defende a inclusão e o reconhecimento dessas camadas, cuja importância na amalgamação do povo brasileiro ele demonstra através da história. Mário de Andrade, a seu tempo, colocou em foco as lendas indígenas e as crenças populares, defendendo a renovação da cultura nacional por meio dessas manifestações que agregavam singularidade ao Brasil e ainda não tinham seu peso reconhecido.

Outra questão diz respeito à língua no Brasil. Para os modernistas brasileiros, a língua era vista como forma de expressão da cultura e deveria ser alvo da renovação estética e literária também. A linguagem do Brasil deveria ser atualizada, renovada, posto que o país à época se modernizava. Assim, o “abrasileiramento” da língua portuguesa defendido por Oswald de Andrade, e ao qual Mário de Andrade aderiu, propôs a transformação dessa em consonância com a forma que se mostrava viva no cotidiano das pessoas. A assunção do “brasileiro falado” como um tipo de expressão válida jogou luz sobre uma manifestação cultural existente, mas, até então, desvalorizada. Em *Macunaíma*, Mário de Andrade aborda o contraponto entre o linguajar empregado no dia a dia – “desprezível língua de que se utilizam na conversação os naturais desta terra” – e o “português escrito” – “logo que tomam da pena, se despojam de tanta asperidade, e surge o Homem Latino, de Lineu, exprimindo-se [...] no meigo idioma, que, com imperecível galhardia, se intitula: língua de Camões”. Mário de Andrade defendia o referido “abrasileiramento” da língua largamente, chegando a escrever em “brasileiro”; Sérgio Buarque, por sua vez, apoiava-o apenas no

nível da destruição. De uma maneira ou de outra, a língua é concebida como elemento fundamental da nação e da identidade nacional.

Uma aproximação que emerge da reflexão conjugada de *Macunaíma* e *Raízes* relaciona-se com o fato de que o próprio conceito de herói e seu oposto – o anti-herói – é construída com elementos de ordem sentimental, quer digam de coragem ou covardia, qualidades ou defeitos. Ambos se inscrevem em uma ética de fundo emotivo, mas cada um em um extremo – positivo ou negativo. Assim como o homem cordial pode oscilar entre candura e agressão – sendo cortês ou rude –, o personagem criado por Mário de Andrade varia entre bravura e medo – podendo ser o herói ou o anti-herói da história. Olhando a obra de Mário de Andrade do ponto de vista construído por Sérgio Buarque, podemos dizer que *Macunaíma* se assemelha ao “homem cordial”, posto que regido por sentimentos; ao “aventureiro”, na medida em que é impulsionado pela ousadia; e ao “semeador”, uma vez que experimenta sucessivamente e aprende a partir de suas ações. Cabe lembrar que *Macunaíma* não chega a ser completamente um herói, uma vez que Mário de Andrade põe e retira suas características constantemente, fazendo com que ele siga até o fim das aventuras em eterno movimento.

Por fim, queremos assinalar que a reflexão aqui construída nos leva a pensar que o brasileiro existe entre o herói e anti-herói, entre trabalho e aventura, entre sagrado e profano, rural e urbano, arcaico e moderno. Não existe em “estado puro”, assim como, para Sérgio Buarque, os tipos do “trabalhador” e do “aventureiro” também não existem na prática dessa forma. Entre as características e as raízes ora apontadas, inscrevem-se múltiplas variações que dizem do Brasil e do brasileiro. Para nós, o “brado retumbante” vem do povo formado pelos heróis incharacterísticos, cordiais filhos da “pátria amada”, em cujo “céu risonho e límpido” resplandece a Ursa Maior.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDERSON, Benedict. Comunidades Imaginadas: reflexões sobre a origem e a expansão do nacionalismo. 3ª Edição. Lisboa: Edições 70, 2005.
- ANDRADE, Mário de. *Macunaíma: o herói sem nenhum caráter*. 33ª. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 2004.
- BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. Edição Companhia de Bolso. São Paulo: Companhia das Le-

- tras, 2007. (1ª edição:1982).
- CANDIDO, Antônio. Sérgio em Berlim e depois. In: Barbosa, F. A. (org.). Raízes de Sérgio Buarque de Holanda. Rio de Janeiro: Rocco, 1988. pp.119-129.
- _____.Prefácio. In DUARTE, Paulo. Mário de Andrade por ele mesmo. 2ª Edição.São Paulo: HUCITEC-SCCT-CEC, 1977.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. 26ª Edição, 29ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, 2008.
- IANNI, Octavio. A ideia de Brasil moderno. 3ª reimpressão. São Paulo: Editora Brasiliense, 2004.
- LOPEZ, Telê Ancona Porto. Macunaíma: a margem e o texto. São Paulo, HUCITEC, Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo, 1974.
- POULANTZAS, Nicos. Poder político e Classes sociais. 2ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 1986.
- SOUZA, Jessé. Elias, Weber e a singularidade cultural brasileira. In: Waizbort, Leopoldo (org.). Dossiê Norbert Elias. São Paulo: Edusp, 2001. pp. 63-88. ■

Juciano Martins Rodrigues

Transformações urbanas e crise da mobilidade urbana no Brasil

hipóteses sobre o caso do Rio de Janeiro no contexto dos megaeventos

Resumo

O Brasil receberá no contexto dos megaeventos esportivos o maior volume de investimentos em projetos de mobilidade urbana na história do país, permitindo a suposição de que a perspectiva de superar a grave crise existente no país. Considera-se que é necessário avançar na investigação sobre os impactos dos projetos de mobilidade sobre a reestruturação das cidades no contexto desses megaeventos. Em primeiro lugar, procura-se analisar dos impactos dos megaeventos no campo da mobilidade a partir da possibilidade real da reprodução do modelo rodoviário, que orientou historicamente as políticas de mobilidade urbana no Brasil desde a década de 1950. Uma segunda hipótese relaciona-se diretamente à dimensão do desenvolvimento urbano, considerando que as intervenções no campo da mobilidade urbana caminham na direção da produção, reforço, renovação e resgate de centralidades. Neste caso reforça-se a ideia de que essas intervenções atendem muito mais aos interesses do mercado de terras do que as reais necessidades de circulação da população. Por fim, considera-se que as estratégias territoriais adotadas não serão capazes de romper nem minimizar os efeitos da estrutura urbana fortemente segmentada da cidade metropolitana do Rio de Janeiro. Ou seja, muito por conta dos processos que tem a ver com as duas primeiras hipóteses, as intervenções não alterarão a organização do sistema de mobilidade ao ponto de gerar benefícios líquidos à população.

Palavras-chave: Transformações urbanas; Mobilidade urbana; Rio de Janeiro; Megaeventos; Copa do Mundo de 2014; Jogos Olímpicos 2016.

Abstract

The Brazil will receive (or is slated to receive), in the context of the mega-events, the largest amount of investment in urban mobility projects in the history of the country, allowing the supposition that the perspective of overcoming this crisis exists. In spite of the broad picture of academic production on the subject, the attention given to urban mobility in Brazil is still concentrated in the areas of engineering and the technical part of urbanism, with a focus on transportation. The objective of this paper is to present the question of urban mobility in Brazil, more specifically the actual situation in the metropolis of Rio de Janeiro, where slated investments for the coming years will likely provoke profound impacts on the urban dynamic and in aspects of the socio-spatial configuration of the city.

Keywords: Urban transformations; Urban mobility; Rio de Janeiro; Mega-events; 2014 World Cup; 2016 Olympic Games.

Juciano Martins Rodrigues

é economista, mestre em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais pela Escola Nacional de Ciências Estatísticas e doutor em Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Atualmente é bolsista de Pós-Doutorado nota 10 da Fundação Carlos Chagas Filho - FAPERJ e Pesquisador do INCT Observatório das Metrôpoles.

juciano@observatoriodasmetrosoles.net

INTRODUÇÃO

a oportunidade de superar o desafio de planejar e financiar infraestruturas na escala metropolitana pode estar sendo desperdiçada em razão da concentração territorial das intervenções e da insistência no modelo rodoviário, reproduzindo práticas políticas concentradoras e antidistributivas, que tendem a acentuar as disparidades intrametropolitanas

*(Maurício de Abreu, no livro **Evolução Urbana no Rio de Janeiro, escrito no início da década de 1980**)*

Nos últimos anos, a questão da mobilidade urbana vem ocupando cada vez mais espaço no debate público no Brasil. Os meios de comunicação em geral, as redes sociais e demais veículos de internet, como blogs, websites oficiais do governo, além das publicações acadêmicas, estão repletos de uma quantidade quase infinita de conteúdo sobre esse assunto. Muito do que é exposto no debate público sobre a questão da mobilidade urbana no Brasil é especialmente válido, porém, as condições atuais de deslocamento nas metrópoles brasileiras exigem, por parte da academia, reflexões mais sistematizadas e que procurem considerar toda a complexidade dessa questão no Brasil. Ainda mais se tratando de um país de dimensões continentais, com nível elevadíssimo de urbanização e metropolização e com enormes desigualdades regionais e sociais.

Obviamente, a intenção neste artigo não é esgotar totalmente o assunto. Contudo, pretende-se avançar na reflexão, mesmo que seja apenas no sentido de levantar hipóteses sobre a atual política de mobilidade urbana a partir de três pontos centrais. Para isso propõem-se discutir o atual contexto da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).

O primeiro desses pontos diz respeito à trajetória de transformações demográfico-espaciais experimentadas pelas metrópoles brasileiras nos últimos anos. Transformações que, por sua vez, são caracterizadas principalmente por uma dispersão residencial para além dos núcleos históricos de ocupação, implicando um possível aumento médio das distâncias percorridas nos deslocamentos diários, principalmente naqueles relacionados ao trabalho. Ou seja, a partir dessas transformações necessita-se entender que, atualmente, a população não se desloca sobre um território exatamente igual ao de dez ou vinte anos atrás. Logo, deve-se considerar que as políticas de mobilidade carecem de se ajustar a essas transformações.

Em segundo lugar, acrescenta-se a precarização das condições de deslocamento nas grandes cidades brasileiras que se tem permitido falar em uma “crise da mobilidade urbana”. Tal crise tem como principais

características, o aumento dos congestionamentos e do tempo de viagem, o crescimento da motorização, o aumento da vitimização em acidentes de trânsito e a disseminação de formas precárias e inseguras de transporte coletivo.

O terceiro ponto está relacionado à conjuntura atual e a expectativas futuras e que dizem respeito ao contexto dos chamados megaeventos esportivos. Justificados por esses eventos, o Brasil receberá os maiores volumes de investimentos em projetos de mobilidade urbana da história do país, o que levaria a supor que há perspectivas de superação dessa crise. Estão previstos a utilização de mais de 12 bilhões de reais na implantação de projetos e ações no campo da mobilidade urbana para a Copa do Mundo de Futebol/2014. Esses representam 50,37% do total de investimentos previstos para a implantação de infraestrutura para o evento. Esses megaeventos têm sido colocados, também, como justificativa para profundas intervenções urbanas - principalmente no campo da mobilidade.

A partir, portanto, desses três pontos centrais, o objetivo do presente artigo é apresentar a questão da mobilidade urbana no Brasil. Contudo, de maneira mais específica, atenta-se para a situação atual da metrópole do Rio de Janeiro, onde, provavelmente, os investimentos previstos para os próximos anos provocarão impactos profundos na dinâmica urbana e em aspectos da configuração socioespacial da cidade que será nos próximos anos, além de uma das sedes da Copa do Mundo de Futebol¹, a sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Com isso, tem se questionado, sobretudo, quais regiões das cidades, quais grupos sociais e quais setores econômicos serão realmente beneficiados pelas intervenções.

É preciso acrescentar, ainda, que apesar do amplo quadro de produção acadêmica sobre o assunto, as atenções dadas à mobilidade urbana no Brasil ainda se concentram muito nos ramos de engenharia e na parte técnica do urbanismo, com alto foco no trânsito, dessa maneira, minimizam seus impactos sociais (FLORENTINO, 2011). Além disso, poucas abordagens desconsideram a escala metropolitana de organização do espaço urbano (RODRIGUES, 2011). Ao mesmo tempo, a percepção da mencionada crise da mobilidade por parte do cidadão urbano apenas como um problema de trânsito também camufla diferenças muito significativas nas dimensões e nos

¹ Além do Rio de Janeiro (RJ) as outras cidades que serão sedes do torneio mundial de futebol são: Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Salvador (BA) e São Paulo (SP).

significados dessa crise (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2010).

Consciente da complexidade e da amplitude do tema, não se pretende realizar uma exaustiva revisão de todas as questões que envolvem a relação entre as intervenções no campo da mobilidade no contexto dos megaeventos e seus impactos sobre o espaço urbano. No entanto, ao longo do texto, procura-se tratar separadamente cada um dos pontos mencionados acima, entendendo que são, também, pontos de partida imprescindíveis para se discutir a mobilidade urbana no Brasil no contexto atual. Além da introdução e das considerações finais, este artigo está dividido em quatro partes. A primeira delas abordará as grandes tendências de transformações demográficas e espaciais nas metrópoles brasileiras. A segunda caracterizará o que tem sido chamado de “crise da mobilidade urbana”. A terceira discutirá a emergência da cidade do Rio de Janeiro como sede dos megaeventos. A quarta parte tratará das intervenções no campo da mobilidade urbana no contexto dos megaeventos esportivos a partir do caso do Rio de Janeiro.

TRANSFORMAÇÕES METROPOLITANAS RECENTES NO BRASIL: DINÂMICA DEMOGRÁFICA E EXPANSÃO URBANA

Ao longo da segunda metade do século XX, o Brasil se consolidou como um país metropolitano, onde, por um lado, os maiores espaços urbanos ou continuam crescendo ou não perdem população e, por outro, formam-se espaços metropolitanos para além dos tradicionais espaços da urbanização² (RIBEI-

² As dificuldades de se definir conceitual e operacionalmente o fenômeno metropolitano são próprias de um país com um sistema urbano complexo como o Brasil. Assim, o primeiro desafio que enfrentamos ao analisar qualquer aspecto desse sistema urbano-metropolitano é de nível conceitual. Temos procurado trabalhar com conceitos e definições que possam ao mesmo tempo: a) dialogar com a tradição em pesquisa sobre a rede urbana brasileira, sobretudo os estudos advindos da geografia; b) ser claro em relação às categorias de análise utilizadas para que sejam de fácil apreensão para o interlocutor; c) significarem conceitos que possam ser trabalhados e operacionalizados para fins de análise e que dialoguem com as estatísticas produzidas, principalmente aquelas provenientes dos levantamentos censitários. Para operacionalizar a análise que propomos temos adotado as definições desenvolvidas a partir de estudos: o “Região de Influência de Cidades 2007” (IBGE, 2008) e o “Classificação e Hierarquização dos Espaços Urbanos no Brasil” (OBSERVATÓRIO, 2009). O primeiro é o mais completo e lúcido estudo sobre quadro urbano-metropolitano no Brasil. Esse estudo classifica os espaços urbanos brasileiros, definindo também quais deles se configuram como metrópoles. Esse estudo identificou, portanto, 12 metrópo-

RO, SILVA e RODRIGUES, 2009; SILVA e RODRIGUES, 2009, RODRIGUES, 2011; MOURA, 2013). É verdade que as metrópoles brasileiras não apresentam o mesmo crescimento demográfico registrado em décadas passadas. No entanto, de forma alguma se pode argumentar que estes espaços perdem população³. A participação da população metropolitana registrou um aumento de 1991 para 2000 e praticamente permanece com a mesma participação de 2000 para 2010, em torno de 36%. São quase 70 milhões de brasileiros residindo nas metrópoles – em pouco menos de 300 municípios, em um universo de mais de 5 mil em todo o Brasil.

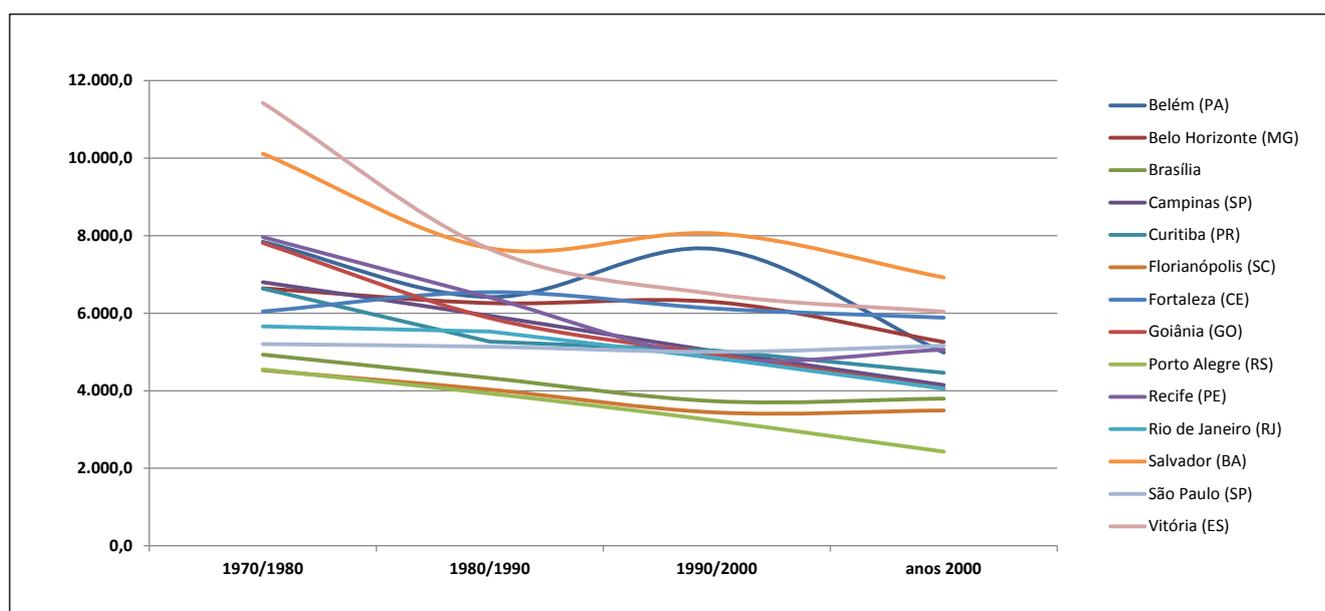
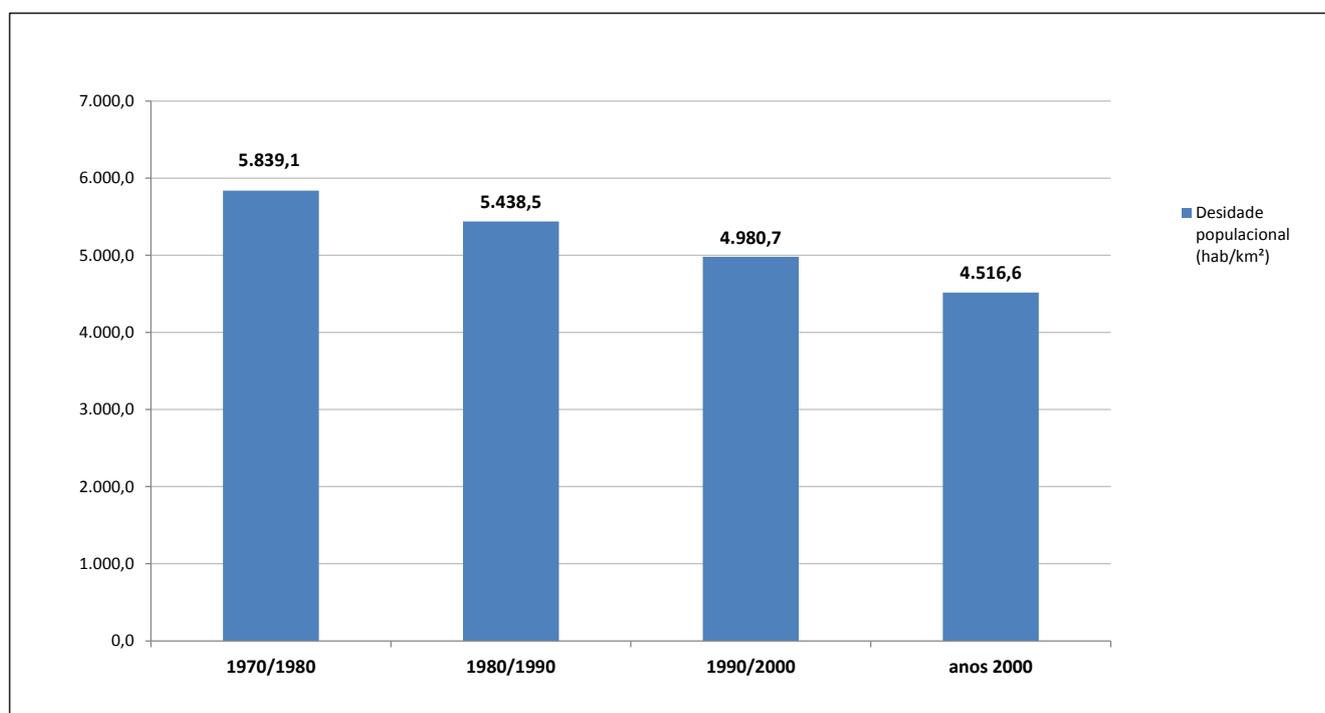
Em linhas gerais, nos últimos cinquenta anos, ao mesmo tempo em que há uma permanência da concentração populacional nas principais metrópoles, ocorre o surgimento de novos aglomerados urbanos com características metropolitanas, configurando o que poderíamos chamar de uma difusão do fenômeno da metropolização. Na região sudeste, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte continuam mantendo suas importâncias econômicas e demográficas, tanto na rede urbana regional quando na escala nacional. No Sul, Curitiba e Porto Alegre polarizam com grande força as redes urbanas regionais. No Centro-Oeste, além de Brasília, que já desempenhava importante papel na gestão do território, Goiânia se desponta com uma metrópole em processo de consolidação e com alta capacidade de polarizar uma grande região organizada a partir da economia do agronegócio. As metrópoles da Região Nordeste (Fortaleza, Recife e Salvador), cada qual com suas especificidades, continuam se expandindo com uma forte influência do chamado imobiliário turístico, levando alguns autores a criar inclusive o conceito de “Metropolização Turística” (Dantas, Ferreira e Clementino, 2010). No Norte, Belém é um importante centro de serviços, que serve de base para os inúmeros projetos econômicos implantados no Estado do Pará. Enquanto Manaus constitui um importante polo econômico por conta da presença da Zona Franca.

Apesar de suas diferenças, esses doze espaços urbanos metropolitanos passam também por constan-

tes, ou espaços urbanos que de fato representam ou caracterizam o fenômeno metropolitano no Brasil: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Manaus, Goiânia e Belém (Mapa 1). O segundo, além dos 12 espaços urbanos identificados no REGIC 2007, inclui ainda Campinas, Vitória e Florianópolis.

³ Segundo Moura (2013) é possível, inclusive, descartar a hipótese de “desmetropolização” ou de desconcentração da população em face de novas tecnologias de informação e comunicação. Na verdade, têm se confirmado um adensamento e a expansão física das principais aglomerações urbanas/metropolitanas e se reforçam as principais centralidades da rede urbana brasileira.

Fonte: Elaboração do autor com dados do Observatório das Metrópoles/UFRJ (Projeto SISPLANT-METRO) e dados do IBGE (vários Censos Demográficos). Nota: Os dados de população usados para o cálculo da densidade populacional referem-se aos



Gráficos 1 e 2: Densidade populacional das metrópoles brasileiras - Décadas de 1980, 1990, 2000 e 2010 (hab/km²)

tes mudanças em sua organização interna de modo que é possível – com limites, claro – identificar uma tendência geral de expansão territorial. Em todas elas pode-se apontar, em primeiro lugar, que as periferias metropolitanas apresentaram ritmos de crescimento maiores, com imigração ainda bastante expressiva. Ao mesmo tempo, os núcleos apresentam um incremento populacional absoluto ainda muito considerável, além de concentrarem também boa parte dos empregos, o que evidencia que ainda ocorre uma relativa pressão sobre as áreas centrais (RIBEIRO, SILVA e RODRIGUES, 2011).

Nessas mesmas metrópoles, simultaneamente há uma dispersão populacional para as periferias, com

tendência à formação de tecidos urbanos cada vez mais espalhados (RODRIGUES, 2011). A tendência geral, ao longo das últimas décadas é de um aumento da mancha urbana em todas elas, com uma diminuição considerável da densidade urbana (RODRIGUES, 2011). Podemos perceber essas tendências de maneira mais clara nos gráficos 1 e 2.

É claro que essa tendência geral pode subestimar ou mesmo esconder algumas características da diversidade espaço-temporal do processo de metropolização brasileiro. No entanto, entender o que há de comum no desenvolvimento espacial do conjunto delas pode contribuir no maior entendimento da relação entre configuração espacial e os diversos aspectos da

vida urbana, entre eles as condições de deslocamento.

No caso da região metropolitana do Rio de Janeiro, a situação não é diferente. Ou seja, na segunda metrópole do sistema urbano brasileiro, em termos de tamanho demográfico e função econômica, há também uma forte tendência de expansão da mancha urbana e de diminuição da densidade urbana na escala metropolitana. Essa metrópole tem mais de 11 milhões de habitantes, distribuídos em um conjunto de 20 municípios. Nos últimos 20 anos, esse conjunto tem apresentado um crescimento demográfico moderado, de cerca de 1% ao ano. Esse número, que confirma certa estabilidade demográfica, esconde, por outro lado, as altas taxas de crescimento registradas em suas áreas mais periféricas desde os anos 50 do século XX (Gráfico 3).

Esse crescimento da periferia é um dos principais fatores que influenciaram na consolidação do Rio de Janeiro como cidade metropolitana. A configuração espacial dessa metrópole consolidada é marcada, ainda, em um primeiro momento, pela conurbação e, em um segundo, por uma descontinuidade, mas definida pela acessibilidade e pela circulação de pessoas e bens econômicos.

Considerar a configuração urbana da metrópole é, portanto, uma tarefa indispensável quando se trata tanto de elaborar diagnósticos sobre os problemas relacionados à mobilidade urbana, quanto se propõem planejá-la. Além disso, a gestão política desses espaços

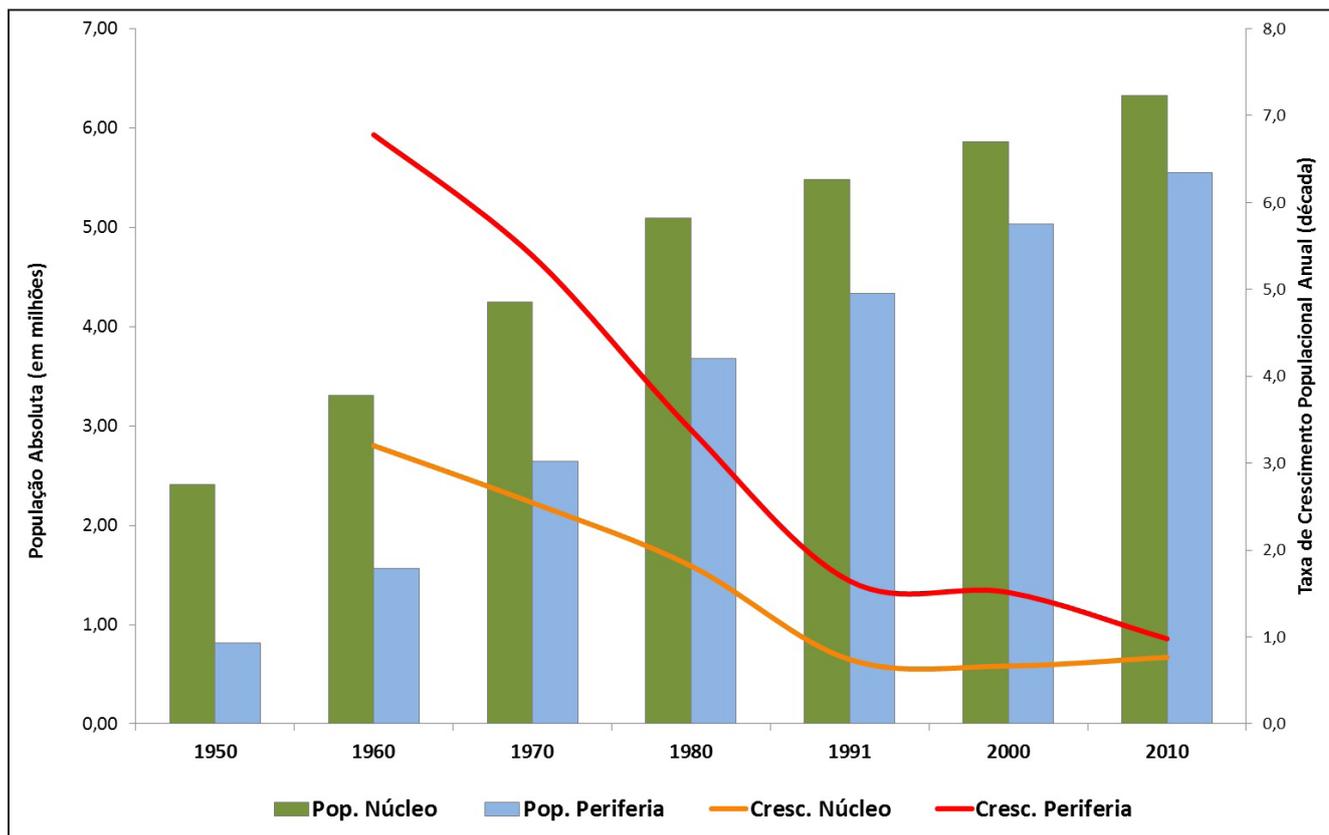
tem se tornado cada vez mais um desafio, afinal trata-se de espaços urbanos complexos onde as fronteiras políticas das autoridades locais (municípios) muitas vezes não coincidem com a estrutura funcional e econômica da área metropolitana e a mancha urbana extrapola essas fronteiras. Essa fragmentação política, na qual cada gestor local (municipal) defende seus próprios interesses, está por trás da questão metropolitana brasileira. Essa situação coloca os atores políticos frente ao desafio de como planejar e financiar infraestruturas (inclusive de transporte) em uma área metropolitana, quando há diferentes governos locais encarregados por sua própria infraestrutura.

CRISE DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

O que temos chamado de “crise da mobilidade urbana” tem como principais características o aumento dos congestionamentos e do tempo de viagem, o crescimento da motorização, o aumento dos acidentes de trânsito e a disseminação de formas precárias e inseguras de transporte. Essa crise tem, portanto, várias dimensões. Pode ser caracterizada de diversas maneiras e representada de diversas formas e por diversos indicadores

Antes de tratar de cada um desses elementos que caracterizam essa situação de crise, abordaremos,

Gráfico 3:
População e Taxa de Crescimento Geométrico Anual segundo Núcleo e Periferia da RM do Rio de Janeiro - 1950/2010



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, vários Censo Demográficos.

mesmo que brevemente, a formação do que poderíamos denominar de “modelo brasileiro de mobilidade urbana”. Modelo esse que está relacionado diretamente ao processo de desenvolvimento das cidades brasileiras.

Como lembra Vasconcellos (2013, p. 12) “as condições atuais de mobilidade não surgiram do nada; elas foram construídas por nós mesmo, ou por ação ou por omissão”. Segundo esse autor, “as respostas à pergunta de por que chegamos ao ponto em que chegamos estão na forma como a cidade se desenvolveu e nas políticas de transporte e trânsito adotadas no passado” (VASCONCELLOS, 2013, p. 12).

Nesse sentido, essa situação que temos caracterizada como crise resulta, sobretudo, da opção pelo modo de transporte individual em detrimento das formas coletivas de deslocamento, com o abandono dos investimentos em transporte de massa ao longo dos últimos cinquenta anos.

Diante da complexidade do sistema urbano brasileiro, também é preciso considerar que não estamos diante apenas de um problema de transporte ou de trânsito isolado na metrópole moderna. Sabemos que a “questão da mobilidade” envolve também problemas de organização espacial das atividades humanas, de adaptação de investimentos, das necessidades e aspirações da população quanto ao local de residência e trabalho (DICKMAN, 1972, p.147). Dessa maneira, a mobilidade urbana mantém estreita relação com o modelo de desenvolvimento urbano. Assim, esses problemas decorrem não apenas do tamanho das cidades modernas, mas também da organização imprópria do uso do solo, das diversificadas atividades que demandam maior mobilidade, da não conciliação dos seus serviços públicos com os direitos privados de acesso e movimento, e da preferência de seus cidadãos quanto ao modo de viagem, roteiro, conforto e custos (DICKMAN, 1972, p.145).

No contexto metropolitano brasileiro, é necessário acrescentar que as preocupações e as atenções dadas à crise da mobilidade urbana se devem, primeiramente, a uma desorganização do sistema de mobilidade urbana, que inclui, como já falado, a falta de planejamento e de investimento nos transportes de massa. Em segundo lugar, e de maneira complementar, deve-se considerar que o abandono do sistema de mobilidade se deu no contexto de profundas transformações espaciais experimentadas pelas metrópoles, como afirmamos no item anterior. Ou seja, os problemas de mobilidade urbana se acentuam quando o Brasil também se consolida como um país metropolitano⁴. Há com isso também um aumento

nas distâncias e, conseqüentemente, nos tempos e tipos de deslocamentos diários em um ambiente de profundas desigualdades socioespaciais.

Além disso, a organização social do território, muitas vezes marcada pelos processos de segmentação territorial e segregação residencial, tem enorme relevância na compreensão dos mecanismos de reprodução das desigualdades sociais. Ribeiro, Rodrigues e Corrêa (2010) testaram em que medida a localização dos indivíduos e grupos sociais na estrutura socioespacial caracterizada por tendências à segregação residencial e à segmentação territorial impactaram na qualidade do emprego (fragilidade ocupacional) e nas possibilidades de transformar a própria oportunidade de emprego em recursos oriundos do mercado de trabalho (rendimento). Nesse trabalho, os autores analisaram o efeito das dificuldades de deslocamento, como uma representação da segmentação residencial, e constataram que ao se comparar as rendas médias de trabalhadores semelhantes em termos de escolaridade, cor, sexo e tipo de ocupação, mas residentes em áreas com fortes diferenças de mobilidade urbana, a diferença pode chegar a 22,8%. Poderíamos dizer que essa é a dimensão social central da crise da mobilidade urbana.

A trajetória histórica do crescimento das metrópoles e da consolidação do Brasil como país metropolitano está também relacionada, entre outros aspectos, ao modelo de desenvolvimento econômico brasileiro. O que implicou, inclusive, na opção por um determinado sistema de mobilidade.

Os anos 1970 representam o período de consolidação da reorganização do sistema de mobilidade nas grandes cidades brasileiras, que vinha ocorrendo desde o segundo quarto do século XX, com a substituição, primeiramente, do transporte sobre bondes para os ônibus e, depois, no que podemos chamar de uma terceira fase dessa reorganização, a consolidação do automóvel individual. Segundo Rolnik e Klintonvitz (2011, p.95), essa reorganização “foi resultado da confluência de processos econômicos, políticos e urbanísticos que viabilizaram uma transferência modal de larga escala, inundando as vias da cidade com cen-

ainda uma pressão sobre as mesmas, tendência que aponta para a constituição de um espaço urbano cada vez mais espalhado, implicando crescentes custos e problemas logísticos para a provisão de serviços públicos de infraestrutura essenciais à vida em cidade, principalmente de transporte. No caso brasileiro, uma característica importante desse processo é que boa parte das pessoas que migraram do núcleo para a periferia na segunda metade dos anos 1990 trabalhava no núcleo em 2000, sugerindo um movimento que aumenta a população residente na periferia, mas não atenua a pressão por mercado de trabalho que afeta as áreas centrais (SILVA; RODRIGUES, 2010).

⁴ Como vimos, a periferia das grandes metrópoles brasileiras tem crescido mais do que suas áreas centrais, embora exista

tenas de milhares de veículos particulares novos”. Se em décadas anteriores a posse do automóvel atendeu a um aspecto econômico-ideológico, representado pelo modelo rodoviarista, e, ao mesmo tempo, propiciou o aumento da velocidade de deslocamento da classe média, já que esse se desloca a uma velocidade bem superior à do ônibus, atualmente verifica-se o esgotamento desse modelo (ROLNIK; KLINTOVITZ, 2011, p.95).

Como resultado dessa trajetória de metropolização, crescimento das periferias e opção por um padrão de mobilidade, as dificuldades de deslocamento nas metrópoles brasileiras têm se agravado. A piora tem sido representada, sobretudo, pelo aumento no tempo das viagens.

Nas principais metrópoles brasileiras tem ocorrido um aumento no número de pessoas que levam mais tempo em seus deslocamentos diários entre casa e local de trabalho. Com isso, o tempo médio de deslocamento também tem aumentado. Esse dado vem sendo captado pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) desde 1992. A mesma variável também foi incluída no último Censo Demográfico, permitindo traçar um panorama da situação da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, pelo menos no que diz respeito ao tempo gasto nas

viagens diárias.

Utilizando esses dados, estudo recente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Econômico (IPEA) evidencia que em todas as principais regiões metropolitanas brasileiras entre 1992 e 2009 ocorreu aumento no tempo médio de deslocamento casa-trabalho (PEREIRA E SCHWANEN, 2013). Há exceções, como Curitiba e Porto Alegre, onde os tempos de deslocamento casa-trabalho têm se mantido de certa forma estáveis entre 1992 e 2009. Nesse caso é importante destacar que, segundo esse mesmo estudo, em São Paulo e Rio de Janeiro as viagens em 2009 eram quase 31% mais longas do que a média das demais RMs.

Apesar da complexidade da questão, essa informação pode ser uma proxy importante das condições de mobilidade urbana no Brasil. Observando, portanto, a mobilidade sob essa dimensão, há evidências para afirmar que ocorre uma piora nas condições de deslocamento cotidiano nas principais metrópoles brasileiras. São nessas circunstâncias, inclusive, que podemos falar em uma crise da mobilidade urbana. Essa seria uma dimensão da crise da mobilidade que estaria diretamente relacionada às condições de bem-estar individual e coletivo da população.

Essa situação de crise inclui, ainda, crescimento explosivo no número de automóveis e motocicletas

Tabela 1:
Características das principais regiões metropolitanas e da aglomeração metropolitana de Brasília (2010)

| Região Metropolitana | População | N° de automóveis ¹ | Taxa de motorização ² | Pessoas que levam mais de 1 hora ³ | Tempo médio de deslocamento casa-trabalho |
|---|-------------------|-------------------------------|----------------------------------|---|---|
| AM Brasília | 3.484.689 | 1.157.721 | 33,2 | 18,7 | 39,3 |
| Belém | 2.074.299 | 260.564 | 12,6 | 13,5 | 35,2 |
| Belo Horizonte | 4.819.866 | 1.618.099 | 33,6 | 19,9 | 41,5 |
| Campinas | 2.760.423 | 1.209.918 | 43,8 | 8,2 | 30,6 |
| Curitiba | 3.181.514 | 1.447.616 | 45,5 | 13,9 | 36,0 |
| Florianópolis | 865.602 | 361.920 | 41,8 | 7,8 | 29,7 |
| Fortaleza | 3.568.310 | 580.527 | 16,3 | 11,8 | 33,8 |
| Goiânia | 2.144.613 | 726.721 | 33,9 | 12,5 | 33,5 |
| Grande Vitória | 1.665.554 | 440.293 | 26,4 | 14,7 | 36,5 |
| Manaus | 2.078.677 | 328.827 | 15,8 | 16,1 | 38,9 |
| Porto Alegre | 3.926.248 | 1.334.960 | 34,0 | 11,3 | 33,5 |
| Recife | 3.642.112 | 640.260 | 17,6 | 16,2 | 38,7 |
| Rio de Janeiro | 11.716.363 | 2.652.960 | 22,6 | 28,4 | 48,5 |
| Salvador | 3.527.067 | 624.661 | 17,7 | 19,4 | 41,5 |
| São Paulo | 19.425.653 | 7.881.929 | 40,6 | 28,3 | 48,8 |
| 15 principais regiões metropolitanas | 68.880.990 | 21.266.976 | 30,9 | 20,8 | 42,0 |

Fonte: Censo Demográfico 2010; Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Elaboração do autor.

Notas: ¹ Número de automóveis, camionetes e camionetas.

² Número de automóveis, camionetes e camionetas para cada cem pessoas.

³ Percentual de pessoas que levam mais de 1 hora no trajeto casa-trabalho segundo o Censo Demográfico 2010.

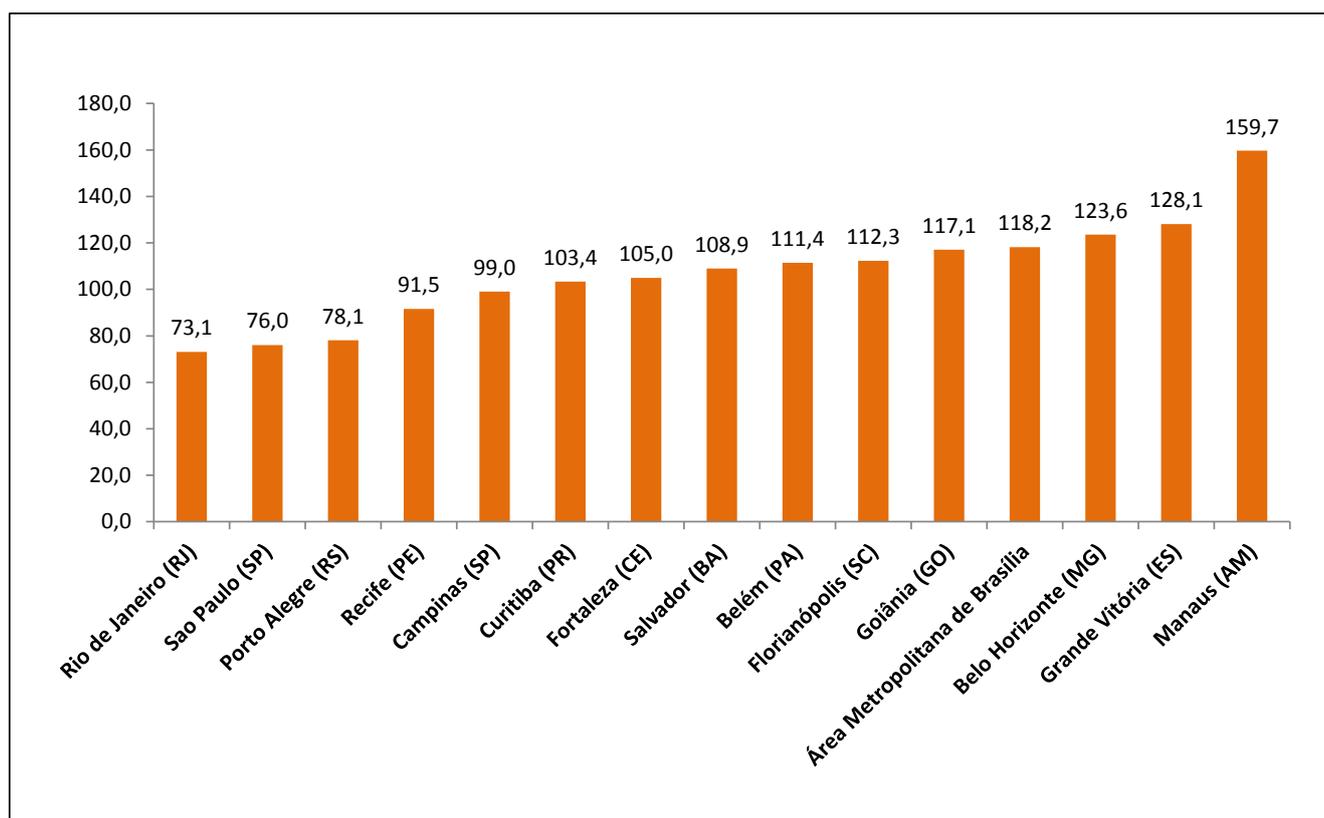


Gráfico 4:
Crescimento da frota de automóveis nas 15 principais regiões metropolitanas (2001 a 2012)

nas ruas, especialmente nas grandes cidades. O ritmo de crescimento dos carros supera o da população nas 15 principais regiões metropolitanas brasileiras. Entre 2001 e 2012, houve um aumento de mais de 11,4 milhões de automóveis, aproximadamente 90,2%.

Apesar de apresentar crescimento relativo menor do que as médias nacional e metropolitana, o Rio de Janeiro registrou um aumento absoluto considerável no número de automóveis desde 2001. A frota da metrópole fluminense cresceu 73,1% ou mais de 1,2 milhão de automóveis em termos absolutos. Além disso, ao contrário da maioria das regiões metropolitanas, no Rio de Janeiro, as variações anuais continuam crescentes desde 2003. Isso significa que, apesar de ser a região que menos cresce, é uma das poucas que mantém uma tendência ascendente no ritmo de crescimento.

No Brasil, além do aumento expressivo no número de automóveis, ocorreu também um aumento no número de motocicletas, que pelo seu preço e pelas vantagens que seu usuário encontra no tráfego diário, passaram a ser a alternativa para muitas pessoas⁵.

No Rio de Janeiro, entre 2001 e 2012, a frota de

⁵ Não se pode ignorar que o aumento no número de automóveis se dá em uma conjuntura econômica favorável, com o barateamento de bens importados, uma recuperação econômica do país, uma maior distribuição de renda e, sobretudo, uma série de incentivos fiscais por parte do governo brasileiro à indústria automobilística, o que reduziu consideravelmente o preço final dos automóveis.

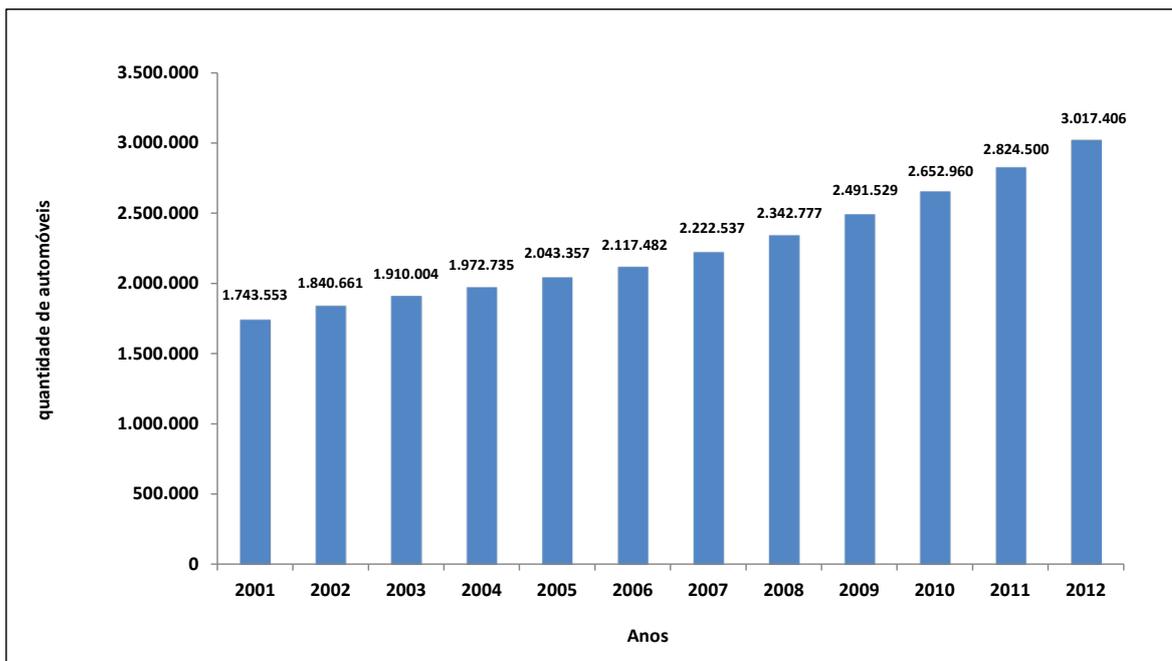
motocicletas multiplicou-se por quatro, passando de pouco mais de 98 mil para 472,5 mil. O crescimento relativo é, inclusive, maior que as médias nacional e metropolitana. O aumento absoluto de aproximadamente 374 mil motocicletas correspondeu a um acréscimo relativo de 381,2%.

Paradoxalmente, apesar da crescente motorização, têm ocorrido aumentos significativos nos congestionamentos e com isso no número de pessoas que levam mais tempo no trajeto entre seus locais de residência, como vimos. Reforça-se, portanto, que o automóvel não é de fato a solução para os problemas metropolitanos de mobilidade. O crescimento dessa motorização, na verdade, tem apresentado resultados negativos para a saúde e o bem-estar da população. Houve, no Brasil, nos últimos anos, um crescimento no número de acidentes de trânsito, principalmente aqueles envolvendo motociclistas, inclusive com vítimas fatais e aumento da poluição.

As tendências nacionais nos últimos anos, segundo aponta o Mapa da Violência 2012 (Waiselfisz, 2012) estão marcadas pela queda na mortalidade de pedestres; pela manutenção das taxas de ocupantes de automóveis; por um incremento leve nas mortes de ciclistas e violento aumento na letalidade de motociclistas.

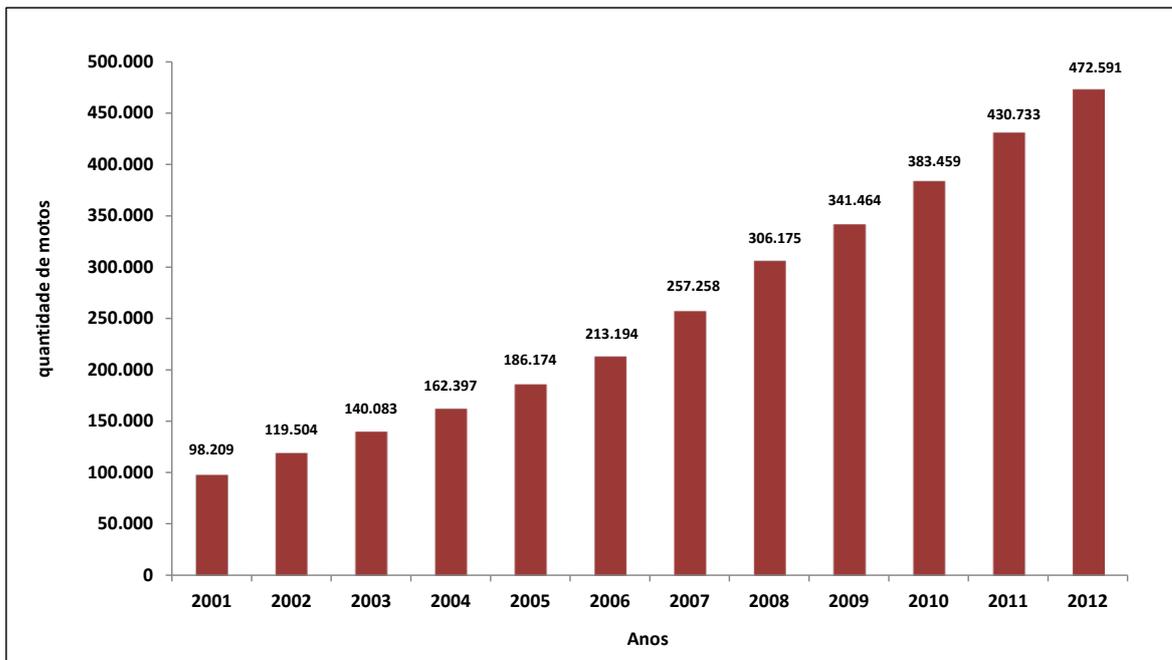
Segundo Vasconcellos (2008, p. 131), a motocicleta é um veículo que tem vantagens individuais na forma de custo de operação e facilidade de estacionamento. No entanto, a vulnerabilidade e a maior

Gráfico 5:
Frota de
automóveis,
Região
Metropolitana do
Rio de Janeiro
(2001 a 2012)



Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrópoles a partir do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

Gráfico 6: Frota de motos - Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2001 a 2012)



Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrópoles a partir do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

ocorrência de acidentes com motociclistas é a grande desvantagem social do uso da motocicleta como modo de transporte (VASCONCELLOS, 2008)⁶.

Na metrópole do Rio de Janeiro, enquanto os governantes prometem à população uma “revolução nos transportes”⁷, o serviço de transporte público coletivo

oferecido atualmente se configura como caro, precário e insuficiente para a demanda existente. Nesse contexto, para uma parte da população a solução foi adquirir um automóvel ou uma motocicleta mesmo que isso representasse um maior endividamento das famílias ou a renúncia de algum outro tipo de bem econômico.

Mas para a grande parte o transporte público ineficiente continua sendo a única opção de deslocamento em um espaço urbano onde o mercado de trabalho se organiza cada vez mais na escala metropolitana, exigindo assim grandes deslocamentos em longas distâncias, muitas vezes transpondo os limites municipais. É importante ressaltar que a posse

⁶ O número de fatalidades no trânsito com usuários de motocicleta aumentou de 725 em 1996 para 6.970 em 2006 (VASCONCELLOS, 2008).

⁷ Como informa matéria de website oficial: “BRT Transoeste dá início à revolução no sistema de transportes do Rio”. Disponível em: <http://www.rio2016.com/noticias/noticias/brt-transoeste-da-inicio-a-revolucao-no-sistema-de-transportes-do-rio>. Acessado em 16/06/2013.

de automóvel continua concentrada nas áreas onde residem as classes mais altas de renda; ou seja, justamente nas áreas mais bem servidas pelo sistema de transporte público. Em grande parte da periferia metropolitana a posse de pelo menos um automóvel no domicílio não chega a 35%. Enquanto em outras (áreas da Zonal Sul da cidade), o percentual de domicílios nos quais há a posse de pelo menos um automóvel é mais de 75%⁸ (Segundo informações do Censo Demográfico 2010).

Diante do discurso da modernização, de ampliação e de toda a propaganda que agora impera em torno do futuro dos transportes na cidade, convém questionar se o Rio de Janeiro – levando em consideração o contexto descrito acima – estaria de fato prestes a experimentar uma revolução nos sistema de mobilidade urbana. De maneira mais específica, questiona-se se os tipos de modais de transporte implantados e suas localizações correspondem às reais necessidades de deslocamento da população.

Ao mesmo tempo é preciso interrogar se os projetos e ações na área da mobilidade urbana para os megaeventos têm (ou cobrem) a dimensão metropolitana do espaço urbano carioca.

RIO, CIDADE OLÍMPICA: DA DECADÊNCIA ECONÔMICA À EUFORIA DOS MEGAEVENTOS

A metrópole do Rio de Janeiro a partir dos anos 80 passou por uma estagnação econômica, o que refletiu na diminuição no ritmo do crescimento demográfico, na dinâmica do mercado de trabalho e nas condições sociais. A principal consequência econômica dessa situação foi sua perda de importância no território dinâmico em constituição no sudeste do país, onde se acumularam, durante os anos 1990 e 2000, os indicadores positivos da reestruturação produtiva impulsionada por uma trajetória de inserção do Brasil na globalização liberal (DINIZ, 1993; SILVA, 2012). Em termos sociais, houve uma piora nas condições de acesso à renda, à moradia adequada e aos serviços urbanos essenciais (LAGO, 2010). Entre esses serviços estão também os relacionados ao transporte de passageiros.

Apesar desse cenário – acrescentado da migração do setor financeiro para São Paulo e a diminuição do fluxo turístico - no final dos anos 1990 a econômica da cidade e do estado do Rio de Janeiro já dava sinais

de recuperação, na visão de determinados autores (URANI, et al., 2004). Nesse momento, o estado do Rio de Janeiro passou a apresentar maior dinamismo econômico, principalmente se comparado à década anterior (SILVA, 2012). A inversão da tendência de perda econômica do estado do Rio de Janeiro foi impulsionada fundamentalmente pela expansão da produção extrativa mineral, em especial a extração de petróleo, mas que se concentra fora da metrópole. Apenas nos anos mais recentes a metrópole apresenta esses sinais de recuperação. De 2008 para 2009 a metrópole experimentou um crescimento na participação do PIB estadual. Essa participação chegou a ser de 78,6% em 1999, caiu até 65,3% em 2008, e, agora, indicando a tendência de recuperação da economia metropolitana, atingiu 72%⁹.

Nesses últimos anos, tanto o estado do Rio de Janeiro, como a metrópole, passou a ser alvo de inúmeros investimentos nas áreas de siderurgia, portuária, indústria naval e petroquímica. Segundo Osório (s.d.), as expectativas, quanto à realização desses investimentos é razão pela qual, após décadas de uma evolução qualitativamente diferente das demais regiões brasileiras, o Rio de Janeiro começou a se aproximar da trajetória de crescimento nacional.

Esses possíveis sinais de recuperação são simultâneos, em um primeiro momento, ao anúncio e, em um segundo, aos preparativos da cidade do Rio de Janeiro como sede da Copa do Mundo de Futebol e dos Jogos Olímpicos de 2016¹⁰. Para alguns autores, a realização desses eventos é a oportunidade que a cidade do Rio de Janeiro tem para reverter definitivamente a tendência de decadência econômica. Para Urani (2009) a organização de grandes eventos internacionais, incluídos na chamada indústria do turismo, juntamente à indústria siderúrgica, petroquímica e naval, completaria o “revocacionamento” econômico do Rio de Janeiro.

De fato, as atividades turísticas têm adquirido importância e peso econômico ao longo das últimas décadas, especialmente em países em desenvolvimento, os quais, segundo Omena (2011), recorrem a essa atividade em busca de melhorias sociais e econômicas. Assim,

⁹ Há, porém, abordagens que contestam absolutamente a ideia de uma “inflexão econômica positiva” no Estado do Rio de Janeiro. Sobral (2013), por exemplo, afirma que o elevado dinamismo da indústria extrativa mineral contrasta com um “quadro de semiestagnação da indústria de transformação”. Há, para este autor, indícios, na verdade, de uma “desindustrialização relativa”.

¹⁰ Em 2007, a cidade do Rio de Janeiro já havia sediado os Jogos Pan-americanos.

⁸ RODRIGUES, J. M. Urban Mobility in Olympic City: a transportation revolution? Revista Território. Milão: Politecnico de Milano, 2012.

“a atração de eventos de porte internacional, sobretudo os megaeventos esportivos, tem sido declarada por empresários, planejadores e governantes como uma forma de dinamizar a economia local em grandes cidades e de se tentar resolver graves problemas relacionados às desigualdades sociais e aos efeitos de sobrecarga física sentidos nas diversas metrópoles globais” (OMENA, 2011).

Além disso, há um “investimento discursivo” dos atores envolvidos na promoção dos megaeventos no sentido de enaltecer essa “vocalização da cidade” para esse tipo de empreendimento como aponta autores que vêm investigando esses megaeventos desde o Pan de 2007 (SÁNCHEZ et al., 2012). Nas palavras desses mesmos autores, existe uma evidente “naturalização de uma construção que é simbólica”.

No caso do Rio de Janeiro, a candidatura e a escolha da cidade como sede dos Jogos Olímpicos também é resultado de uma trajetória ao longo da qual uma nova concepção de cidade e de planejamento urbano se impõe ao lado de novas articulações políticas locais (VAINER, 2009). Isso quer dizer que o desejo que agora se realiza não é obra do acaso, como chama a atenção Vainer (2009), muito menos é resultado de uma dinâmica econômica virtuosa ou de uma onda de otimismo global. Afinal, a fase do Rio de Janeiro como “Cidade Olímpica” - justamente quando a economia local dá sinais de recuperação - também coincidem com a crise financeira mundial.

Nesse sentido, é preciso considerar que as cidades brasileiras estariam sendo incluídas nos circuitos mundiais que buscam novas fronteiras de expansão da acumulação, diante da permanente crise do capitalismo financeirizado (RIBEIRO e SANTOS, 2010). O Brasil conteria importantes “ativos urbanos passíveis de serem espoliados e integrados aos circuitos de valorização financeira internacionalizados” (RIBEIRO e SANTOS, 2013, p. 24)

Por este motivo, pode-se observar nas cidades brasileiras um novo ciclo de mercantilização que combina a conhecida acumulação urbana baseada na ação do capital mercantil local com os novos circuitos de capital internacionalizados que vêm transformando as cidades em commodities (RIBEIRO e SANTOS, 2013, p. 24).

Essa inserção, por sua vez é caracterizada também pela competição interurbana, marketing de cidades, favores e benefícios aos capitais globais, parcerias público-privadas, gestão empresarial e empresariamento urbano (VAINER, 2009). Somam-se a isso, então, os megaeventos esportivos e os grandes projetos urbanos envolvidos na sua realização. Por outro

lado, é preciso considerar que “apesar do marketing desenvolvido e da campanha de formação de consensos políticos, a recepção desses dois megaeventos no Brasil entre 2014 e 2016 ainda não foi amplamente debatida, suscitando muitas dúvidas quanto aos reais benefícios e custos decorrentes da realização desses eventos em uma rede de metrópoles marcada por elevados níveis de desigualdade” (OMENA, 2011).

No caso da mobilidade urbana, questiona-se, em primeiro lugar, se os grandes projetos previstos para a realização da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 seriam as soluções definitivas para os graves problemas com os quais se defrontam diariamente os mais de 11 milhões de moradores da metrópole do Rio de Janeiro.

MEGAEVENTOS E MOBILIDADE URBANA: REVOLUÇÃO NOS TRANSPORTES NA “CIDADE OLÍMPICA DO RIO DE JANEIRO”?

Com a chegada dos megaeventos, o Rio de Janeiro vive uma onda de otimismo não só na economia, mas também sobre novas perspectivas da mobilidade urbana, que se tornaria mais “eficiente, segura, confortável e sustentável”, de acordo com o discurso oficial. Assim como outras cidades brasileiras, a metrópole do Rio de Janeiro está prestes a receber o maior volume de recursos de sua história para investir em políticas de mobilidade.

Os recursos previstos para mobilidade urbana nas 12 cidades-sedes representam mais da metade do total de investimentos previstos para a Copa do Mundo. Por si só, tais investimentos expressam o impacto das intervenções vinculadas a esse megaevento sobre a estrutura e a dinâmica urbana nessas localidades. Além dos impactos sobre a estrutura e a configuração socioespacial das cidades, as ações e projetos já vêm impactando sobre as questões que envolvem o direito à moradia adequada/habitação¹¹.

No Rio de Janeiro, como foi mencionado acima, o poder público tem denominado de “revolução dos

¹¹ Das 12 cidades-sede, 10 projetam realizar desapropriações e remoções em decorrência das obras para implantação dos BRTs (as demais intervenções não explicitam se demandarão ações de realocação). No site www.portaltransparencia.gov.br/copa2014, o governo federal disponibiliza os dados solicitados aos estados e municípios, referentes à previsão de gastos em desapropriações para a implantação dos BRTs. Quase 1 bilhão e meio de reais é o montante que se pretende gastar com desapropriações de imóveis residenciais e comerciais para a realização de obras voltadas à melhoria da mobilidade urbana através de BRTs e de vias expressas para ônibus.

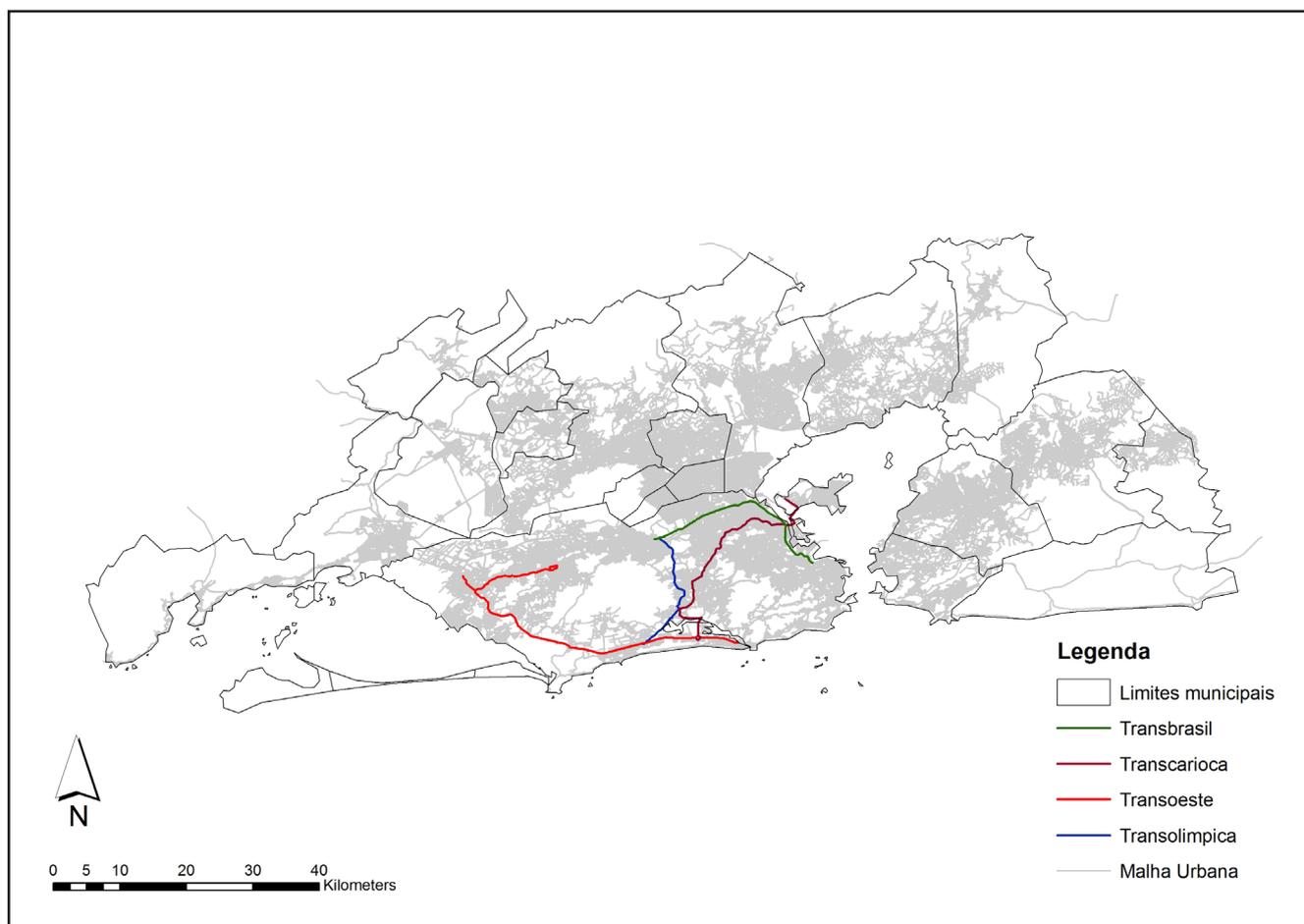


Figura 1:
Linhas de BRT

transportes¹² essas ações e intervenções no campo da mobilidade. Na cidade, estão previstas a construção de sistemas de Bus Rapid Transit (BRT), o alongamento da Linha 1 do Metrô, a implantação de Bus Rapid System (BRS) e a construção de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na área do porto. Algumas delas já estão operando, como é o caso da linha “Transoeste”, um sistema BRT que ligará a região da Barra da Tijuca a bairros da Zona Oeste da cidade¹³.

Ao observar apenas o volume de recursos monetários empenhados nas ações e projetos no campo da mobilidade urbana encontramos um forte argumento para apostar no sucesso das intervenções previstas no contexto dos megaeventos esportivos. Por outro lado, mesmo diante de visões exageradamente positivas quanto aos benefícios da realização dos megaeventos (URANI, 2009) o cenário que se desenha para o futuro não pode ser considerado tão positivo assim, principalmente no que diz respeito às expectativas de

superação das desigualdades socioespaciais presentes no espaço metropolitano¹⁴.

É preciso lembrar, neste contexto, que essas desigualdades são decorrentes do grande poder de concentração de investimentos no município-núcleo (Ribeiro, 2000). Como no caso de muitas metrópoles da América do Sul, ao contrário das metrópoles norte-americanas, as áreas centrais têm um valor simbólico importante principalmente por ser nessas áreas onde se concentram historicamente as funções de direção e de residência das classes dominantes, além da quantidade maior de postos de trabalho e serviços especializados. Com isso, essas áreas centrais tendem a adquirir valores monetário e simbólico ainda maiores (ABREU, 2010). “Para isso contribuem tanto a

¹² Ver nota de rodapé número 7.

¹³ A linha do BRT Transoeste já está operando com 57 estações ao longo do trajeto que liga o bairro da Barra da Tijuca (onde estará localizada a maioria das instalações olímpicas) ao extremo da Zona Oeste da cidade

¹⁴ No caso da África do Sul, que sediou a Copa do Mundo de Futebol de 2010, o sistema de transporte público chegou a ser ampliado e modernizado, aumentando sua capacidade. No entanto, com apontam Steinbrink, Haferburg e Ley (2011), o foco restrito no evento e em metas econômicas de curto prazo, limitaram as possibilidades de superação da estrutura urbana extremamente fragmentada causada pelo apartheid. Há, portanto, claro limite no chamado legado social dos jogos. O poder de transformação das intervenções urbanas não corresponde ao prometido nos discursos oficiais.

inexistência de um bom sistema de transportes, como a oferta restrita de serviços públicos, que fazem com que a população abastada resida em áreas densamente povoadas (como é o caso do Rio) e não em subúrbios bucólicos”, como ocorre em outros países (ABREU, 2010). Ou seja, uma característica da formação urbana da região metropolitana do Rio de Janeiro, sempre foi uma pressão pela ocupação das áreas centrais.

A distribuição territorial dos investimentos previstos em mobilidade no contexto dos megaeventos parece reproduzir essa mesma lógica de organização do espaço. Com as informações divulgadas até o momento, não há elementos que nos permitiria aferir que os enormes investimentos em mobilidade produziram uma melhor distribuição das pessoas e dos empregos no território metropolitano.

Pelo contrário, na metrópole do Rio de Janeiro, os investimentos em transportes para a Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 estão majoritariamente concentrados territorialmente. Tomemos como exemplo a implantação dos sistemas de BRT's. Primeiramente, há uma forte concentração no município do Rio de Janeiro, lembrando que a região metropolitana tem 20 municípios. E, em segundo lugar, há uma desigualdade na distribuição desses investimentos no interior do município do Rio de Janeiro, com uma concentração maciça na Zona Sul e na Barra da Tijuca.

Ao mesmo tempo, é preciso considerar que as soluções para problemas das grandes cidades também não poderão ser solucionados no âmbito das esferas municipais, pois são questões de natureza metropolitana, inclusive no caso dos megaeventos. No caso da metrópole do Rio de Janeiro, a circulação diária da população envolve grande volume de viagens não só no extenso território do município do Rio, mas também entre os vinte municípios metropolitanos.

Ao observar as estratégias territoriais de instalação dos grandes projetos de mobilidade, a chamada “revolução nos transportes” propagandeada pelo Poder Público no contexto dos megaeventos, no Rio de Janeiro, não parece ser a solução para a crise da mobilidade. Tais estratégias parecem desconsiderar a maioria dos problemas decorrentes das enormes dificuldades de deslocamento diário das pessoas para trabalhar em um mercado de trabalho cada vez mais organizado na escala metropolitana.

No caso do Rio de Janeiro – uma metrópole de 12 milhões de habitantes – a crise da mobilidade não será superada com investimentos territorialmente concentrados, como são os casos dos projetos e ações no campo de mobilidade para os megaeventos.

É preciso acrescentar que no contexto das intervenções no sistema de mobilidade para a Copa de

2014 e Jogos Olímpicos de 2016 não há conhecimento sobre a existência de nenhum plano integrado que considere o Rio de Janeiro como “cidade metropolitana”, sendo que o último Plano Diretor de Transporte Urbano da região metropolitana é de 2003, e não está sendo utilizado para planejar as atuais intervenções. Assim, como lembra Abreu, (2010) a oportunidade de superar o desafio de planejar e financiar infraestruturas na escala metropolitana pode estar sendo desperdiçada em razão da concentração territorial das intervenções e da insistência no modelo rodoviário, reproduzindo práticas políticas concentradoras e antidistributivas, que tendem a acentuar as disparidades intrametropolitanas (ABREU, 2010).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo – embora seja o resultado de um trabalho em andamento – buscou-se refletir sobre as atuais condições de mobilidade urbana no Brasil e no Rio de Janeiro onde há sinais de que as ações e projetos se orientam por outras lógicas que não a priorização das reais necessidades de deslocamento da população.

Considera-se que ainda é necessário avançar na investigação sobre os impactos dos projetos de mobilidade sobre a reestruturação das cidades, que por sua vez incidem sobre a dinâmica urbana. No contexto dos megaeventos, considera-se que essa investigação deva se orientar principalmente na exploração de três hipóteses sobre essas intervenções e sua capacidade de reestruturar o espaço urbano.

Nesse sentido, em primeiro lugar, a análise dos impactos dos megaeventos no campo da mobilidade deve avaliar a possibilidade real da reprodução do modelo rodoviário, que orientou historicamente as políticas de mobilidade urbana no Brasil desde a década de 1950. Portanto, considera-se que a provisão de meios de circulação no contexto dos megaeventos favorece a reprodução e a afirmação desse modelo. Garantindo a primazia do setor automotivo (que vai desde a produção de automóveis ao setor de autopeças, por exemplo). Ou seja, nessa primeira hipótese, reforça-se a ideia de que os modelos de intervenções atendem também aos interesses de um importante setor da economia.

A segunda hipótese está relacionada diretamente à dimensão do desenvolvimento urbano. Assim, considera-se que as intervenções no campo da mobilidade urbana caminham na direção da produção, reforço, renovação e resgate de centralidades. No caso do Rio de Janeiro, testar essa hipótese é imprescindível. Os exemplos são bastante claros: Barra da Tijuca (produção de novas centralidades); Zona Sul (reforço

de uma centralidade consolidada); e, Área Central que vai do Porto à Santa Tereza (renovação e resgate de uma centralidade decadente). Assim, reforça a ideia de que essas intervenções atendem muito mais aos interesses do mercado de terras do que às reais necessidades de circulação da população.

Por último, considera-se que as estratégias territoriais adotadas não serão capazes de romper nem minimizar os efeitos da estrutura urbana fortemente segmentada da cidade metropolitana do Rio de Janeiro. Ou seja, muito por conta dos processos que tem a ver com as duas primeiras hipóteses, as intervenções não alterarão a organização do sistema de mobilidade a ponto de gerar benefícios líquidos à população. Nesse último caso, já é possível encontrar muitas indicações (ou sinais) de que o desejo de uma “Cidade Olímpica” poderá produzir uma metrópole cada vez mais desigual.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, M. A. Evolução Urbana no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2010.
- DYCKMAN, J. W. O Transporte Urbano. Em: DAVIS, Kingsley. Cidades: A Urbanização da Humanidade. Rio de Janeiro, 1972.
- DINIZ, C. C. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. Revista Nova Economia, Belo Horizonte, 1993.
- FLORENTINO, R. Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição. Revista e-metropolis, n.9. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2011.
- LAGO, L.C., A “periferia” metropolitana como lugar do trabalho: cidade-dormitório à cidade plena. Em: LAGO, L.C. Olhares sobre a Metrópole do Rio de Janeiro: Economia, Sociedade e Território. Rio de Janeiro LetraCapital/Observatório das Metrôpoles, 2010.
- MOURA, R. Configurações espaciais da metropolização Brasileira. Revista e-metropolis, n.13. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2013.
- RIBEIRO, A. A cidade do Rio de Janeiro: lembrando a jangada de pedra”, de Saramago. Em: PIQUET, R., Rio de Janeiro: perfis de uma metrópole em mutação. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2000.
- RIBEIRO, L.C., SANTOS JUNIOR, O. Desafios da questão urbana. São Paulo: Le Monde Diplomatique Brasil, 2011.
- RIBEIRO, L.C., SILVA, É.T., RODRIGUES, J.M. Esvaziamento das Metrôpoles e Festa do Interior?. Boletim Regional Urbano do IPEA, julho/2009.
- RIBEIRO, L.C., CORREA, F.S., RODRIGUES, J.M. Segregação e Segmentação Urbanas e Mercado de Trabalho: Estudo a partir da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2008.
- RODRIGUES, J.M. Expansão Territorial das Metrôpoles: população, economia e tendências. Tese de Doutorado – PROURB, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012.
- OSÓRIO, M. Trajetória e perspectivas do estado do Rio de Janeiro no cenário de mega-eventos. Rio de Janeiro, s.d. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/datacenter/ie/pdfs/seminarios/pesquisa/texto2311.pdf>
- SÁNCHEZ, F; BIENENSTEIN, G.; MASCARENHAS, G.; OLIVEIRA, A. Megaeventos e Metrôpoles. Insumos do Pan-2007 e as perspectivas para as Olimpíadas de 2016. Em: OLIVEIRA, F. L.; CARDOSO, A. L.; COSTA, H. S. M.; VAINER, C. B. Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Letra Capital: Rio de Janeiro, 2012.
- SILVA, E. T., RODRIGUES, J. M. Mobilidade residencial nas metrópoles brasileiras: complexidade do espaço urbano. Territorios: Revista de Estudos Urbanos y Regionales. n.22. Bogotá, 2010.
- SILVA, R.D. Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012.
- SOBRAL, B. L. B. A falácia da “inflexão econômica positiva”: algumas características da desindustrialização fluminense e do “vazio produtivo” em sua periferia metropolitana. Cadernos de Desenvolvimento Fluminense. n.1. Rio de Janeiro, CEPERJ: 2013.
- STEINBRINK, M., HAFERBURG, C., LEY, A. Festivalisation and urban renewal in the Global South: socio-spatial consequences of the 2010 FIFA World Cup.
- URANI, A., FONTES, A., CHERMONT, I., ROCHA, R., 2004. Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Disponível em: www.iets.org.br/article.php?id_article=547.
- URANI, A., Salto qualitativo na retomada do desenvolvimento. Jornal dos Economistas. Rio de Janeiro: CORECON/RJ, 2009.
- VAINER, C.. Rio 2016: um jogo (Olímpico?) de cartas marcadas. Jornal dos Economistas. Rio de Janeiro: CORECON-RJ, 2009.
- VASCONCELLOS, E. A. O Custo social da motocicleta. In: Revista dos Transportes Públicos. São Paulo: ANTP, 2008.
- WASELFISZ, J. J. Mapa da Violência 2012: Acidentes de Trânsito. São Paulo: Instituto Sangari, 2012. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_transito.pdf.



Orlando Alves dos Santos Junior

Megaeventos

e gestão democrática da cidade

Você coordena um projeto de âmbito nacional, sobre os impactos dos megaeventos nas cidades-sedes da copa do mundo de 2014 e na cidade sede dos Jogos Olímpicos de 2016, que será o Rio de Janeiro. Sabemos que a pesquisa está em andamento, mas já é possível fazer alguma avaliação geral dos impactos que estão ocorrendo nestas cidades?

Sim, poderíamos apontar alguns impactos. Mas eu gostaria de destacar, em relação a isso, algumas especificidades. Especificidades que parecem se expressar do ponto de vista espacial em três dimensões: no fortalecimento de centralidades existentes, na revitalização de centralidades decadentes e na criação de novas centralidades. Centralidades do ponto de vista da lógica

do capital. Além disso, o projeto dos megaeventos pode expressar uma inflexão no projeto de cidade que estava em curso ou então, os megaeventos podem legitimar projetos de reestruturação urbana que já estavam em desenvolvimento antes dos megaeventos. Por exemplo, no caso da cidade do Rio de Janeiro, o projeto de reestruturação urbana se confunde com os megaeventos. No caso de Recife, o projeto da copa do mundo está construindo o que eles denominaram de cidade da copa, que é muito mais do que isso, é a construção de um modelo de cidade, denominado de smart city, totalmente subordinada à lógica do mercado, das empresas, do mercado imobiliário. Há outros casos em que não se percebe essa inflexão, pois o projeto de reestruturação urba-

Orlando Alves dos Santos Junior

é doutor em planejamento urbano, professor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, IPPUR/UFRJ e pesquisador da Rede Observatório das Metrôpoles. Coordenador da pesquisa Metropolização e Megaeventos: impactos da Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016 sobre as metrôpoles brasileiras).

orlando.santosjr@gmail.com

na era anterior a copa do mundo, e nesses casos, o projeto da copa parece fortalecer esse projeto de reestruturação urbana que estava em curso. Esse é o caso da cidade de São Paulo, onde o rodoviário parece ser a obra estrutural mais importante, e a copa do mundo parece mais fortalecer esse projeto do que representar uma inflexão em relação ao mesmo. No caso de Curitiba e Porto Alegre é a mesma coisa, o projeto da copa do mundo não parece expressar uma inflexão, mas sim fortalecer o projeto de reestruturação urbana que estava em curso. Além disso, há também processos de reposicionamento das cidades no contexto regional, ou seja, fortalecimento de uma nova centralidade reposicionando a cidade no contexto regional. Esse parece ser o caso de Cuiabá, Natal e Salvador. No caso de Salvador parece ser, também, um caso de reposicionamento, no sentido de que ela aparecia muito mais associada a uma cidade turística e nesse momento parece que há uma tentativa de reposicionar a cidade na economia regional do nordeste, além de fortalecer o projeto turístico. No caso de Brasília, o projeto da copa parece ser apenas a expressão do poder da capital, ou seja, a copa tem que estar na capital, o que está associado bastante ao capital simbólico de Brasília.

De acordo com David Harvey as sociedades capitalistas estão diante de um novo padrão de gestão pública das cidades, denominado empreendedorismo urbano. Em que medida podemos utilizar esse conceito de empreendedorismo urbano para tratar das transformações experimentadas pelas cidades brasileiras no contexto atual de preparação para os megaeventos esportivos?

Parece que frequentemente se fortalece um consenso em torno de uma mudança no papel do poder local no contexto da globalização contemporânea na qual vivemos. Que consenso seria esse? O consenso de que o poder local teria um papel protagonista no modelo de desenvolvimento das municipalidades. Então, isso levaria o poder público a assumir um novo papel buscando empreender atividades econômicas que possam alavancar o desenvolvimento econômico dessas localidades, entre elas sediar um megaevento. Nesse processo se difundem a chamada *good governance* que são práticas que um governo que quer ser protagonista no desenvolvimento local deveria seguir, por exemplo, entre elas a identificação de oportunidade, a criação de um ambiente favorável a empresas, o desenvolvimento de parcerias com o setor privado

e isso está fortemente associado à criação de novos processos decisórios. Ou seja, entre os elementos considerados favoráveis ao ambiente dos negócios, não pode estar manifestações, paralisações. É preciso, portanto, outros canais de controle sobre a sociedade. Esses consensos que se consolidam em torno do papel do poder local não dizem respeito ao Brasil, ultrapassam o contexto brasileiro. No Brasil o fato dos entes municipais serem entes federados com relativa autonomia, favorece ainda mais a disseminação dessa concepção em torno do poder local, essa é uma especificidade. Para além disso, as metrópoles brasileiras parecem se constituir, no contexto em que estamos vivendo, laboratórios da construção um novo modelo de governança que muito se aproxima do novo pa-

As metrópoles brasileiras parecem se constituir, no contexto em que estamos vivendo, laboratórios da construção um novo modelo de governança que muito se aproxima do novo paradigma identificado como governança empreendedorista neoliberal.

radigma identificado como governança empreendedorista neoliberal. Há especificidades, e muitas, mas os elementos centrais que caracterizariam esse novo paradigma servem como referência para análise das transformações que estão acontecendo na governança empreendedorista brasileira.

Como você analisa as arenas decisórias em torno das intervenções vinculadas aos eventos esportivos, quais os principais agentes sociais, políticos e econômicos que delas participam?

Está ocorrendo uma deslegitimação das arenas decisórias de regulação e discussão da política urbana que existiam anteriormente. Nada passa pelos conselhos, que foi o formato de participação instituído após 1988. Na construção de novas arenas é interessante observar, que foi criada uma pluralidade de espaços institucionais vinculadas à copa e olimpíadas. Há arenas no legislativo, judiciários, em vários ministérios

Nada passa pelos conselhos, que foi o formato de participação instituído após 1988.

que estão associados à copa e olimpíadas, mas nenhuma delas é deliberativa. As arenas deliberativas são vinculadas a estrutura de diálogo da FIFA e do COI sem a participação da sociedade. Então, me parece uma estrutura de governança que de um lado é muito intransparente e de outro é fechado a participação da sociedade nos processos decisórios.

É possível avaliar os impactos dessa configuração em que não existem arenas deliberativas - e as que existem são totalmente controladas por entidades privadas como o COI e FIFA - no próprio processo de condução dos megaeventos, mas também no processo democrático brasileiro?

Essa estrutura de governança legitima o padrão de intervenção do estado por exceção, então isso tem legitimado uma série de medidas e ações tomadas pelo Estado brasileiro que excepcionalizam leis, normas e regras para essas entidades privadas, FIFA e COI e para seus patrocinadores. Então esse é um primeiro impacto. Sobre o impacto na democracia é claro que é enorme, porque ao deslegitimar os canais democráticos, se esvazia os canais existentes de poder decisórios, portanto de interesse, de vitalidade. Nesse sentido, pode-se perguntar por que alguém vai participar de um conselho se este não vai decidir nada de importante para sua cidade. Os processos decisórios estão passando por outras esferas. Então, eu acho que tem um impacto para o padrão de intervenção do estado brasileiro, do poder público, em todos os níveis, municipal, estadual e federal como também para a própria dinâmica democrática, porque esvazia de poder e legitimidade as instâncias atualmente existentes.

Uma das diretrizes gerais do Estatuto da Cidade de 2001 é o reconhecimento da “gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano”. Como você analisa o processo de transparência e o controle social das intervenções no âmbito dos grandes eventos esportivos na cidade do Rio de Janeiro?

A mudança no padrão de governança acontece no

Por que alguém vai participar de um conselho se este não vai decidir nada de importante para sua cidade.

âmbito das cidades, das metrópoles, então parece ter uma conduta ambígua por parte do Estado brasileiro. No governo federal, a conduta aparentemente vem sendo guiada por uma completa transparência, com site com todos os contratos, com todos os valores e convênios estabelecidos. Por outro lado, há uma completa intrasparência por parte das cidades que operam com esses recursos e com esses convênios, com diferenças obviamente entre as cidades-sedes, considerando que esse processo não acontece da mesma forma em todas as cidade e metrópoles brasileiras. Então, primeiro, identifico uma ambiguidade. Segundo, podemos dizer que esse não é simplesmente um processo de transparência ou intrasparência, é um processo seletivo de fornecimento de informações em relação às informações. Dessa forma, chega-se ao nível de maior transparência possível para certos agentes, considerados estratégicos, para o nível de uma política de desinformação para os setores que atrapalham a execução desse projeto, por exemplo, as comunidades que estão sendo atingidas pelas intervenções. Nesse caso não se tem informação e nem transparência, se tem uma política de desinformação que torna essa estrutura de transparência e informação muito mais complexa.

Como você avalia as leis de exceção no contexto dos eventos e quais impactos podem trazer para a gestão democrática da cidade? A Lei da Copa pode ser considerada uma lei de exceção?

Sim, a lei da Copa com certeza pode ser considerada uma lei de exceção, no sentido de que ela impõe exceção às regras e normas que valem para o conjunto da sociedade. A minha avaliação, seguindo a perspectiva do Poulatzas, é que o Estado capitalista por natureza, por sua própria configuração, é um estado que opera com a exceção. A fronteira da lei é sempre um espaço de intervenção do Estado por exceção. O que caracterizaria este novo momento é o alargamento desse padrão de exceção. Eu não veria como novidade o Estado estar intervindo por exceção, como se o Estado brasileiro nunca tivesse atuado por exceção ao longo de sua história, assim como o francês, o alemão, o americano, e qualquer estado capitalista. Eu acho que se alarga essa faixa de intervenção por exceção, tudo se justifica quando é feito em nome de um projeto de

desenvolvimento econômico. Por exemplo, eu estive na Conferência Estadual das Cidades, aqui no Rio de Janeiro, e houve uma resolução apresentada ao governo do Estado pelo fim das áreas de exceção e o Estado reagiu, justificando que se o Brasil quer fazer a copa, se receber a copa será bom para o país e se as áreas de exceção são uma exigência, então o Estado não pode fazer nada. O estado terá que manter as áreas de exceção. Mas isso é extremamente perigoso, porque se aproxima daquela máxima, “aos amigos tudo e aos inimigos a lei”! Então você pode ter uma regulação para o conjunto da sociedade que é perversa, que gera

Alarga essa faixa de intervenção por exceção, tudo se justifica quando é feito em nome de um projeto de desenvolvimento econômico.

injustiças e que permite um total controle do Estado sobre a sociedade. E as exceções que são liberadas de acordo com interesses, parcerias, acordos estabelecidos com agentes privilegiados. A mesma coisa pode ser falada sobre o controle dos territórios das favelas. Tem-se um forte aparato de segurança legal, normativo sobre esses espaços, fazendo enormes proibições e também padrões de exceção quando é do interesse. Dependendo da parceria, do agente que se estabelece acordo, então aquilo é excecionalizado. Mas a lei sempre me permite reprimir, a lei está à disposição para repressão, então a meu ver isso é realmente um retrocesso em termos de um Estado de direito democrático. Representa um ataque ao Estado democrático de direito, o que é muito perigoso.

Com você avalia a agenda política, o papel e a ação dos movimentos sociais, tendo em vista as intervenções previstas/realizadas (habitação, mobilidade, equipamentos esportivos, etc.) na cidade para copa do mundo e os jogos olímpicos?

Associado a esses eventos esportivos, emerge um conjunto de movimentos sociais que estão reivindicando um padrão de intervenção diferenciado, um espaço de intervenção democrático, com críticas aos próprios organizadores desses eventos, como a FIFA, considerada uma das piores empresas do mundo. Então, têm-se dois processos simultâneos. Primeiro, o tema dos megaeventos entra na agenda de vários movimentos já existentes. E segundo, é que estamos

assistindo ao surgimento de novas articulações e novos atores sociais. Então, o contexto da copa tem sido oportuno para gerar um processo de politização da cidade, que talvez a gente não tivesse se não existissem esses eventos e o surgimento desses atores. Acho que estamos assistimos a um processo de politização muito importante que tem gerado conquistas pontuais para as comunidades que vivem na cidade e tem alargado a esfera pública de debate em torno desse tema. Então, esse processo se configura de forma antagonica ao processo anterior de fechamento das esferas democráticas, no sentido em que há um alargamento de esferas públicas protagonizadas por esse movimento. Por outro lado, o surgimento de novas articulações em torno da copa podem se constituir em sementes na constituição de espaços de articulação que superem as agendas fragmentadas dos movimentos sociais. Então, esse processo pode ser um aprendizado na perspectiva da constituição de esfera de articulação dessa multiplicidade de agendas.

Você mencionou algumas conquistas pontuais em termos de reivindicações dos movimentos sociais. Essas conquistas ocorreram depois das manifestações de junho, embora as reivindicações já viessem aparecendo nas ruas antes. Em que medida você acha que as conquistas foram efeito das manifestações de junho, em especial o recuo na destruição do complexo do estádio maracanã?

Eu acho que as conquistas têm uma completa relação com as manifestações. Embora as manifestações que ocorreram no Brasil em junho, a meu ver, tinham uma multiplicidade de causas. Em geral podemos apontar como causas principais a insatisfação com precariedade da mobilidade urbana e com o preço das passagens. Segundo, acho que foi uma resposta a alta do custo de vida experimentado pelas metrópoles, como laboratório desse novo projeto de cidades elitizadas, mercantilizado. E terceiro, é uma insatisfação com o sistema político que envolve a corrupção, mas não se restringe a ela, é também uma insatisfação

Associado a esses eventos esportivos, emerge um conjunto de movimentos sociais que estão reivindicando um padrão de intervenção diferenciado, um espaço de intervenção democrático.

O surgimento de novas articulações em torno da copa podem se constituir em sementes na constituição de espaços de articulação que superem as agendas fragmentadas dos movimentos sociais.

com os processos decisórios. Então, os megaeventos estão associados a esses três fatores, ou seja, estão associados à mobilidade, porque a maior parte dos investimentos para os megaeventos são em mobilidade. Estão ligados à elitização e especulação que as cidades vivem atualmente. Estão ligados à falência desse sistema político. Então, os megaeventos ganharam visibilidade nesse processo, eles estiveram na origem das mobilizações e suas pautas fizeram parte das mobilizações das ruas. Por exemplo, se via nos cartazes e faixas dos manifestantes mensagens contra a FIFA, contra a copa e olimpíadas, contra a privatização do maracanã, etc. Então, isso gerou uma série de recuos por parte do poder público, entre eles a não destruição dos equipamentos do complexo do maracanã. Mas são recuos parciais, porque não representou recuo da privatização do estádio do maracanã. Pode-se perceber, também, recuo no processo de remoções nas comunidades da cidade do Rio de Janeiro. As remoções sofriam um forte avanço e percebe-se um retrocesso após as manifestações. Se isso vai permanecer não se sabe. Acho que as ruas se constituem em uma esfera de mobilização e conflito que passa a ser considerada nos processos decisórios. Não se pode desconsiderar esse elemento na conjuntura política que o Brasil está vivendo: houve uma revalorização das ruas.

Em diversas cidades, a rede Observatório das Metrópoles tem apoiado as ações dos Comitês Populares da Copa. Como você vê essa relação das universidades com os movimentos sociais?

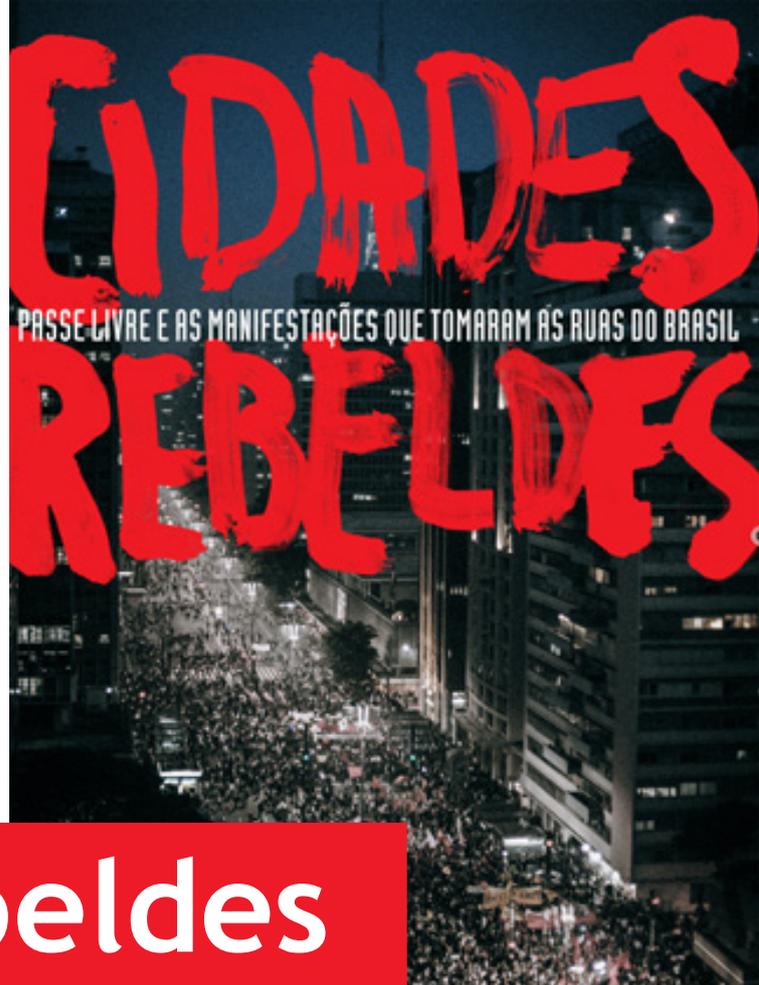
É central por duas razões, a universidade tem o dever de difundir o seu conhecimento para sociedade e de forma especial para os atores que estão organizados, defendendo interesses coletivos e lutando pela justiça social. Então, tem um dever de difundir o conhecimento produzido que é um investimento da própria

sociedade. E quem normalmente se apropria do conhecimento produzido pela universidade são os atores que tem capacidade de absorver o conhecimento produzido, classe média, elites, etc. Então, é dever da universidade fazer também que o conhecimento produzido no seu interior chegue a segmentos sociais que têm menos facilidade de acessar esse conhecimento. Mas também tem outro aspecto, que é uma concepção de educação que está fundada na relação virtuosa entre a pesquisa acadêmica, o ensino acadêmico e a intervenção social, ou seja, o contato com a realidade, conformando o próprio processo de produção de conhecimento. Essa relação não significa simplesmente chegar na realidade e despejar os conhecimentos produzidos na universidade, mas conforma o processo de conhecimento que é resultado da relação entre essas três dimensões e isso implica se deixar influen-

Os megaeventos ganharam visibilidade nesse processo, eles estiveram na origem das mobilizações e suas pautas fizeram parte das mobilizações das ruas.

ciar por temas e questões que são formuladas desde a sociedade, desde os atores sociais. Ou seja, a relação se torna virtuosa quando a universidade pode produzir conhecimentos que são apropriados pelos atores sociais e quando ela formula questões de pesquisa que são formuladas desde os atores sociais. Nessa perspectiva, se estabelece uma relação virtuosa entre a universidade e a sociedade, sem perder de vista que a universidade tem um papel próprio de produção do conhecimento e, portanto, ela não deve substituir os movimentos populares, mas contribuir a partir do seu papel específico vinculado a produção do conhecimento e a educação. ■

É dever da universidade fazer também que o conhecimento produzido no seu interior chegue a segmentos sociais que têm menos facilidade de acessar esse conhecimento.



Breno Procópio

Cidades rebeldes

passé livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil

“Uma fagulha pode incendiar uma pradaria”. As palavras de Mao TseTung, parafraseadas por Carlos Vainer, simbolizam bem a explosão que tomou conta das ruas do Brasil com as chamadas Jornadas de Junho. A fagulha foi a mobilização contra o aumento da tarifa nos transportes públicos convocada pelo Movimento Passe Livre (MPL). A partir da luta por essa pauta específica – e diante do endurecimento das forças coercitivas do Estado – milhares de manifestantes tomaram as ruas de várias cidades brasileiras fazendo emergir uma infinidade de agendas mal resolvidas, contradições e paradoxos. A questão que se seguiu foi de interpretação. Diante do Brasil do crescimento econômico, da ascensão de uma nova classe média e do país-sede dos grandes eventos esportivos internacionais (Copa do Mundo e Jogos Olímpicos), como entender esse explosivo estado de inquietação social?

Com esse propósito foi lançado *Ci-*

dades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil (Boitempo Editorial). Trata-se do primeiro livro impresso inspirado nos megaprotestos cujo objetivo é analisar as causas e consequências desse acontecimento marcante para a democracia brasileira. Escrito e editado no calor da hora, “*Cidades rebeldes*” é um livro intervenção, que traz perspectivas variadas sobre as manifestações, a questão urbana, a democracia, a mídia.

Participam dessa coletânea autores nacionais e internacionais, como Slavoj Žižek, David Harvey, Mike Davis, Raquel Rolnik, Ermínia Maricato, Jorge Souto Maior, Mauro Iasi, Silvia Viana, Ruy Braga, Lincoln Secco, Leonardo Sakamoto, João Alexandre Peschanski, Carlos Vainer, Venício A. de Lima, Felipe Brito e Pedro Rocha de Oliveira. Paulo Arantes e Roberto Schwarz assinam os textos da quarta capa. O livro também conta com um ensaio fotográfico do coletivo Mídia

MARICATO, Ermínia. [et al.] *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

Breno Procópio

é jornalista e coordenador da área de Comunicação e Difusão do INCT Observatório das Metrópoles. Realiza uma cobertura permanente sobre o direito à cidade, mega-eventos, luta dos movimentos sociais e transformações que vêm ocorrendo nas cidades brasileiras.

comunicação@
observatoriodasmetrolopes.net

NINJA e ilustrações sobre as manifestações de Larte, Rafael Grampá, Rafael Coutinho, Fido Nesti, Bruno D'Angelo, João Montanaro e Pirikart, entre outros.

O livro pretende contribuir com o debate iniciado pelo Movimento Passe Livre (MPL), ajudando a consolidar suas bases teóricas e práticas. Nesse sentido, *Cidades rebeldes* reúne o pensamento crítico independente para refletir os fatos recentes, em meio a uma disputa de interpretações das vozes rebeldes, que se estendeu inclusive às ruas. Raquel Rolnik, na apresentação do livro, pensa as manifestações “como um terremoto que perturbou a ordem de um país que parecia viver uma espécie de vertigem benfazeja de prosperidade e paz, e fez emergir não uma, mas uma infinidade de agendas mal resolvidas, contradições e paradoxos”.

Mais do que isso até: fez renascer em nós a utopia. Segundo Rolnik, no campo imediato da política o sismo introduziu fissuras “na perversa aliança entre o que há de mais atrasado/excludente/prepotente no Brasil e os impulsos de mudança que conduziram o país na luta contra a ditadura e o processo de redemocratização; uma aliança que tem bloqueado o desenvolvimento de um país não apenas próspero, mas cidadão”.

Nesse sentido, os autores apontam várias agendas como o epicentro do terremoto. Ruy Braga em “Sob a sombra do precariado” analisa os operadores de telemarketing como um fenômeno expressivo do mercado de trabalho brasileiro na última década, as manifestações são revoltas de quem está empregado, mas não vê perspectivas para o futuro decorrentes desse trabalho. “A satisfação trazida pela conquista do emprego formal e pelo incremento da escolarização choca-se com um mercado de trabalho em que 94% dos novos postos pagam até 1,5 salário-mínimo. Sem mencionar as precárias condições de vida nas periferias das cidades e a violência policial que persegue as famílias trabalhadoras, no intervalo de uns poucos anos pudemos constatar que a vitória individual transformou-se em um alarmante estado de frustração social”, afirma o sociólogo.

Já o Movimento Passe Livre (MPL) defende em seu texto/manifesto que a circulação livre e irrestrita é uma afirmação do direito à cidade, direito que as catracas – expressão da lógica do transporte como circulação de valor – bloqueiam. Nesse sentido o movimento assume o discurso do “transporte como direito, aliás fundamental para a efetivação de outros direitos, na medida em que garante o acesso aos demais serviços públicos”. No ensaio o MPL mostra também o percurso histórico do movimento e das lutas pelo transporte no Brasil, reafirmando a bandeira

da tarifa zero.

No ensaio “O transporte público gratuito, uma utopia real”, João Alexandre Peschanskretoma a proposta da tarifa zero, sua apropriação possível pelo sistema capitalista e, ao mesmo tempo, seu potencial transformador da sociedade. Segundo o autor, enfrentar o equilíbrio político, supraclassista e suprapartidário, que sustenta a sociedade do automóvel é um dos principais desafios dos movimentos sociais que se organizam em torno da reivindicação do transporte público gratuito. “Os protestos de junho, pela amplitude e intensidade que alcançaram, revelam que esse equilíbrio não é inabalável. A difusão de uma alternativa utópico-realista rompe o marasmo da política sem questionamentos, de pactos consensuais, e abre espaço para polarizações propositivas, articuladas a novos discursos e ideologias, com a eventual reconfiguração da direita e da esquerda e seus respectivos projetos, em disputa, e formas de expressar seus interesses”, afirma Peschansk.

A situação da mobilidade nas cidades brasileiras assemelha-se muito à Los Angeles descrita por Mike Davis. Em seu ensaio o autor analisa as origens da hegemonia dos utilitários no trânsito (cada vez mais parecidos com veículos de guerra, verdadeiros casulos de proteção), atribuída ao crescente medo da classe média a partir da década de 1990. “Essa tendência irrisistível aponta para uma militarização das rodovias conduzida pelos utilitários, em sincronia com uma militarização e uma imobilização mais amplas do espaço urbano”, aponta Davis.

David Harvey teoriza sobre a liberdade da cidade que, segundo ele, é muito mais que um direito de acesso àquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade de acordo com o desejo de nossos corações. “A questão do tipo de cidade que desejamos é inseparável da questão do tipo de pessoa que desejamos nos tornar. A liberdade de fazer e refazer a nós mesmos e a nossas cidades dessa maneira é, sustento, um dos mais preciosos de todos os direitos humanos”. Harvey aponta, porém, que vivemos na maioria em cidades divididas, fragmentadas e tendentes ao conflito – resultado da globalização e do neoliberalismo que enfatizaram, em vez de diminuir, as desigualdades sociais. “O poder de classe foi restaurado às elites ricas. Os resultados foram indelevelmente gravados nas formas espaciais de nossas cidades, que cada vez mais tornam-se cidades ‘de fragmentos fortificados’”. A pergunta que fica, segundo Harvey, é como poderia o direito à cidade ser exercitado pela mudança da vida urbana? “A resposta é de Lefebvre: por meio da mobilização social e da luta política/social”.

Questão urbana no Brasil. Nas ruas, o direito à mobilidade se entrelaçou fortemente com outras

pautas e agendas constitutivas da questão urbana no Brasil, como o tema dos megaeventos e suas lógicas de gentrificação e limpeza social, tema analisado pela urbanista Ermínia Maricato em seu artigo “É a questão urbana, estúpido!”. Já o texto de Silvia Viana aponta para uma diferença substantiva que se estabeleceu nas interpretações – e apresentações – das manifestações: a clivagem entre “pacíficos” e “baderneiros”. Como em outros snapshots da guerra de significados, a ocupação da cidade foi disputada por diferentes sentidos e ideologias. A tropa de choque, que no cotidiano executa pessoas sumariamente nas favelas e realiza despejos jogando bombas de gás nos moradores, entrou e saiu de cena ao longo das manifestações, lembrando que, no país próspero e feliz, a linguagem da violência ainda é parte importantíssima do léxico político. É também nesse sentido que o artigo “Territórios transversais”, de Felipe Brito e Pedro Rocha de Oliveira, sobre o Rio de Janeiro, demonstra a relação entre um projeto excludente de cidade e a militarização dos territórios populares.

O jurista Jorge Luiz Souto Maior reflete sobre o direito social e a descriminalização dos movimentos sociais no esforço de superar a noção retrógrada de que a questão social trata-se de “caso de polícia”. “Ocorre que, adotando-se os pressupostos jurídicos atuais, os movimentos sociais, quando se mobilizam em atos políticos para lutar por direitos, não estão contrários à lei. Além disso, não podem ser impedidos de dizer que determinadas leis, sobretudo quando mal interpretadas e aplicadas, têm estado, historicamente, a serviço da criação e da manutenção de uma intensa desigualdade que existe em nosso país”.

Desilusão/denúncia em relação à democracia e às formas de expressão pública? Na chamada agenda da “crise de representação” novamente convergem pautas e leituras contraditórias. A questão da representação não envolve apenas a crise dos partidos e da política e, portanto, a necessidade de uma reforma política, uma das principais agendas das ruas. Venício A. de Lima no artigo “Mídia, rebeldia urbana e crise de representação” mostra que os jovens manifestantes se consideram ‘sem voz pública’, isto é, sem canais para se expressar.

Segundo Lima, o que se vê no Brasil é o trabalho da velha mídia na construção de uma cultura política que desqualifica sistematicamente as instituições políticas e os próprios políticos – gerando um vácuo

de representação. Ao mesmo tempo, a velha mídia atribui a si própria o papel de formadora e, simultaneamente, de expressão de vontade das ruas. Porém, não abre espaço em seus canais para escutar a diversidade de opiniões existentes na sociedade brasileira. O resultado é a retroalimentação de uma violência e uma hostilidade, tanto para com os políticos como também para os jornalistas.

“É indispensável, portanto, que uma reforma política inclua a regulação das comunicações como garantia de que se estabeleçam as condições para a formação de uma opinião pública capaz de agregar mais vozes ao debate público, vale dizer, para que mais brasileiros – e não só os rebeldes urbanos – sejam democraticamente representados”, afirma Lima.

Outro debate presente no livro *Cidades Rebeldes* refere-se à conexão entre o movimento no Brasil e outros tantos no planeta, como o que ocorreu ao mesmo tempo em Istambul, a Primavera Árabe, o *Occupy Wall Street*, os Indignados da Espanha. Esses movimentos levaram a protestos majoritariamente compostos por jovens, convocados por meio de redes sociais, sem a presença de partidos, sindicatos e organizações de massa tradicionais. Slavoj Žižek analisa essa questão com maestria em seu ensaio “Problemas no Paraíso”. Nos diversos países citados, assim como nas cidades brasileiras, os modelos de desenvolvimento e as formas de fazer política estão em questão.

De acordo com Leonardo Sakamoto, a “civilização representada por fuzis, colheitadeiras, motosserras, terno e paletó [...] mais cedo ou mais tarde terá de mudar”. O velho modelo de república representativa, formulado no século XVIII e finalmente implementado como modelo único em praticamente todo o planeta, dá sinais claros de esgotamento. O leitor deste conjunto de artigos provavelmente concordará que a voz das ruas não é uníssona. Trata-se de um concerto dissonante, múltiplo, com elementos progressistas e de liberdade, mas também de conservadorismo e brutalidade, presentes na própria sociedade brasileira.

Raquel Rolnik prevê que as propostas alternativas ao modelo dominante precisarão ter seu tempo de formulação e experimentação. “Temos que aprender a não nos assustar com isso também, e, como diz Mauro Luis Iasi: ‘Devemos apostar na rebelião do desejo. Aqueles que se apegarem às velhas formas serão enterrados com elas.’” ■



Arthur Bezerra

Grande mídia *versus* coletivos midiativistas

a disputa de narrativas

Além de ser o ano que encarna a distopia futurista de George Orwell, tão comentada nos atuais tempos de vigilância e controle do Estado sobre seus cidadãos, 1984 marca também a emergência de grupos de discussão e comunidades hackers em torno de práticas de ativismo midiático, fenômeno conhecido como midialivrismo ou midiativismo. Segundo Fábio Malini e Henrique Antoun, autores do recente livro “@ internet e # rua – ciberativismo e mobilização nas redes sociais”, o midialivrista é o hacker das narrativas, ou seja, é alguém que “produz, continuamente, narrativas sobre acontecimentos sociais que destoam das visões editadas pelos jornais, canais de TV e emissoras de rádio de grandes conglomerados de comunicação”. O movimento midialivrista vale-se do uso das novas tecnologias

de informação e comunicação e da estrutura rizomática das redes digitais para comunicar-se diretamente com “a massa”, evitando hierarquias que reproduzam a velha lógica um-todos que dominou a comunicação da grande indústria da informação no século XX.

Os movimentos sociais que levaram milhares (em alguns casos milhões) às ruas da Islândia em 2009, da Tunísia, do Egito, da Espanha, da Inglaterra e dos Estados Unidos em 2011 e do Brasil em 2013 caracterizam-se por um amplo uso das plataformas digitais de comunicação. Conforme aponta Manuel Castells em seu livro “Redes de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet”, manifestações e atos de protesto nos países citados foram marcados pelo Facebook, atualiza-

Arthur Bezerra

é doutor em sociologia, pesquisador do Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (IBICT) e do Núcleo de Estudos da Cidadania, Criminalidade e Violência Urbana (NECVU/UFRJ).

absurdosturos@gmail.com

ções das ações em tempo real se deram através do Twitter, e vídeos da repressão policial foram postados no YouTube. Embora essas plataformas digitais pertençam a grandes empresas da internet, fator que gerou críticas dos grupos que se propõem abertos e horizontais, seu uso por manifestantes e midialivistas e seu papel na difusão dos movimentos não pode ser menosprezado.

No entanto, pelo menos no caso brasileiro, talvez ainda seja cedo para apostar num equilíbrio de forças no que tange o campo da comunicação e da informação. Em que pese o surgimento de diversos coletivos midiativistas, como o Rio na Rua, o Mídia Independente Coletiva (MIC), o Coletivo Mariachi, o Coletivo Vinhetando e o Coletivo Projetação (para ficar em alguns exemplos cariocas), a grande mídia continua exercendo papel fundamental na formação da opinião pública. Conforme escrevi em outro texto (<http://vinhetando.blogspot.com.br/>), além das vantagens econômicas e infraestruturais, os grandes veículos de comunicação possuem uma relação com o Estado e com suas forças de segurança pública que, na maioria das vezes, assemelha-se ao mutualismo, ou seja, a uma interação que gera vantagens específicas para ambas as partes relacionadas.

Do lado da polícia, a tática de tolerância às manifestações iconoclastas, que se apoiam na



deprecação de símbolos do capitalismo como bancos e redes de *fast food* (e que muitas vezes vão além disso, uma vez que os grupos envolvidos não possuem lideranças), permite que repórteres da grande mídia encham os *memory cards* de suas câmeras com imagens de depredações que, impressas nas capas dos jornais e publicadas em páginas virtuais, alimentam o proselitismo contido no mantra tantas vezes repetido: “a manifestação seguiu pacífica, até que mascarados infiltrados iniciaram atos de vandalismo, depredação e quebra-quebra”. No Rio de Janeiro, há pelo menos dois casos que ilustram muito bem isso: no dia 17 de julho, durante o Ocupa Cabral, a polícia decidiu



não agir, deixando que barricadas de fogo fossem feitas e agências bancárias fossem quebradas. Ao ver a situação caótica do bairro, convenientemente explorada com imagens nos telejornais, os moradores do bairro de classe alta logo posicionaram-se contra aqueles “vândalos” que promoveram tais atos de destruição.

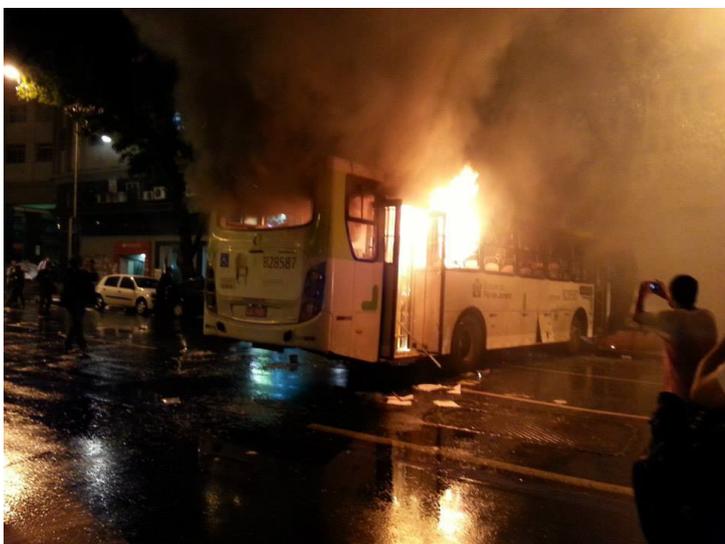
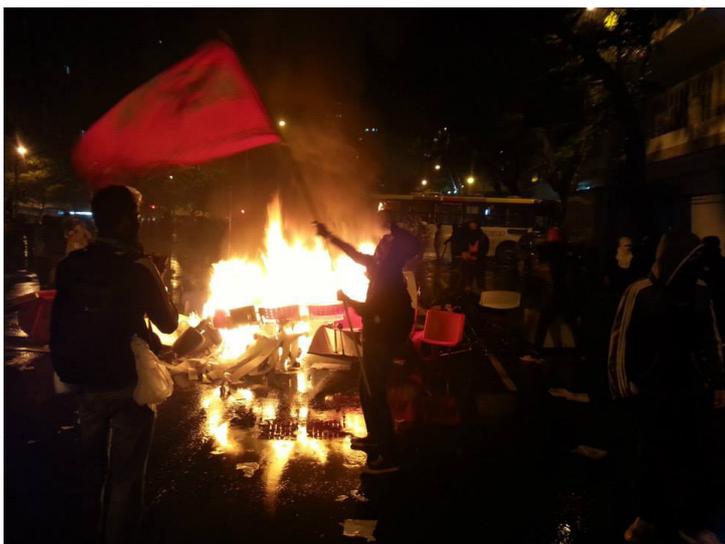
Já no dia 7 de outubro, o distanciamento e a falta de reação da polícia durante uma manifestação de apoio aos educadores do estado e do município abriram espaço para um verdadeiro espetáculo pirotécnico, com coquetéis molotov, rojões e morteiros sendo lançados pelos manifestantes na porta e nas janelas da câmara. No dia seguinte, a espetacular imagem de um ônibus pegando fogo, atravessado na principal avenida do centro da cidade, convidava a população “de bem” a repudiar a ação dos “baderneiros”. Graças a essa tática, a polícia, na manifestação da semana seguinte, dobrou seu efetivo, partiu para cima dos manifestantes, desfez o acampamento do Ocupa Câmara (que havia completado dois me-



ses no fim de semana) e deteve quase 200 pessoas, muitas delas com base na lei de organização criminosa que fora criada para combater milícias e outros grupos criminosos. No dia seguinte, a manchete de capa do jornal O Globo “informava”: “lei mais dura leva 70 vândalos para presídios”. Parece óbvio que o casamento da tática policial com a cobertura televisiva das manifestações busca produzir, como fruto de tal união marital, uma opinião pública infantilizada, uma espécie de criança pura e frágil que, imersa na ignorância promovida pela mãe mídia, aceita a ação repressora do pai polícia.

Não obstante, gosto de pensar, com certo otimismo, que alguns eventos apontam para um momento de mudança nessa configuração desigual. Muitas das pessoas que foram detidas e encaminhadas a presídios (dentre as quais um carteiro, um palhaço e diversos jovens sem passagem pela polícia) estavam apenas sentadas na escadaria da câmara, protegendo-se do festival de gás lacrimogêneo produzido pela própria polícia. Ao sujeitá-los criminalmente sob a acusação de “vândalos”, indiretamente criminalizando os movimentos sociais e a ação política, o jornal O Globo deu um tiro no pé, que resultou em uma enxurrada de e-mails com reclamações e uma grande alta no cancelamento das assinaturas do jornal impresso. Segundo a revista *Vírus Planetário*, apenas cinco dias depois da malfadada capa do Globo, uma página denominada “Muito além do papel de um leitor” – alusão ao slogan do jornal “Muito além do papel de um jornal” – que incentiva o cancelamento da assinatura do diário já possuía cerca de 7 mil seguidores. A mensagem que explicava o passo-a-passo do cancelamento e já havia sido compartilhada mais de 900 vezes. O mal-estar chegou inclusive à redação do próprio jornal, principalmente por conta do desconforto da “jovem guarda” de repórteres que, ao fim e o cabo, é quem bota a cara na rua e tem que enfrentar o descontentamento crescente dos manifestantes.

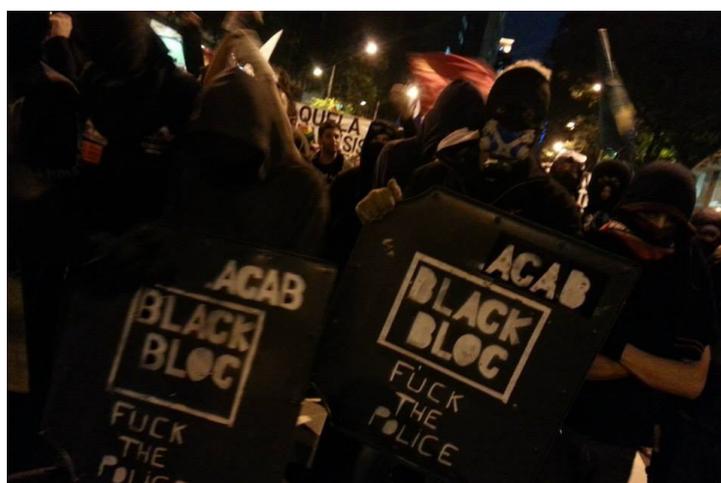
Se o mencionado caso aponta o enfraquecimento da capacidade do principal grupo midiático do





país em legitimar sua narrativa e formatar a opinião pública, outros incidentes mostram a crescente importância das narrativas produzidas pelos coletivos midiáticos. O caso do manifestante Bruno talvez seja o mais conhecido deles: após ser acusado injustamente de portar e lançar coquetéis molotov em uma passeata, Bruno deu entrevista ao coletivo Mídia Ninja (Narrativas Independentes, Jornalismo e Ação) pedindo que as pessoas postassem vídeos dos momentos que precederam sua prisão. Dezenas de vídeos que mostravam um policial à paisana (P2), e não Bruno, com a mochila que continha os tais explosivos foram disponibilizados na rede, e serviram como prova para inocentar o manifestante. O caso foi então reproduzido pelo G1 (do Globo) e por diversos outros veículos da grande mídia, em alguns casos citando o Mídia Ninja e disponibilizando links dos vídeos de coletivos e de ativistas independentes.

Também já houve casos de vídeos de coletivos como o Mariachi e o MIC que foram editados e/ou reproduzidos por grandes empresas da comunicação (Record e Globo, respectivamente) sem o devido crédito. São exemplos que demonstram como a disputa pelas narrativas sobre o que acontece nas ruas durante as manifestações está em pleno curso, e que nos autorizam a ter esperanças a respeito de maiores perspectivas de equilíbrio entre a informação produzida pelas diferentes fontes em questão. ■



REALIZAÇÃO



APOIOS

