

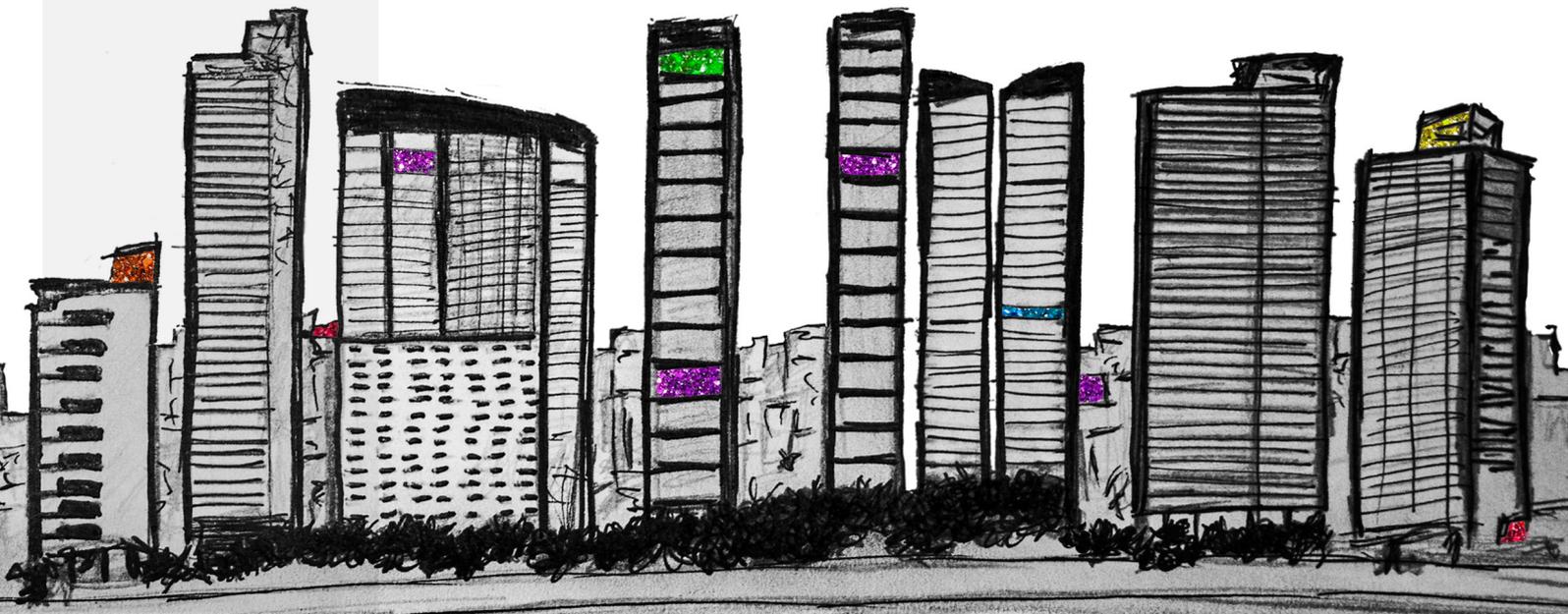
@metropolis

30

ano 8 | setembro 2017



Revista  
Eletrônica  
de Estudos  
Urbanos  
e Regionais



# revista eletrônica *e-metropolis*

ISSN 2177-2312

Vinculada à rede interinstitucional do Observatório das Metrópoles (UFRJ), a revista eletrônica de estudos urbanos e regionais *e-metropolis* é editada por uma equipe de professores e pesquisadores e tem por objetivo principal suscitar o debate e incentivar a divulgação de trabalhos filiados ao planejamento urbano e regional e áreas afins. A *e-metropolis* busca, portanto, se constituir como um meio ágil de acesso democrático ao conhecimento, que parte do ambiente acadêmico e almeja ir além deste, dirigindo-se a todas as pessoas que se interessam pela dinâmica da vida urbana contemporânea em seu caráter multidisciplinar.

Publicadas trimestralmente, as edições da *e-metropolis* mantêm, em geral, uma estrutura que se compõe em duas partes. Na primeira parte da revista encontram-se os artigos estrito senso, que iniciam com um artigo de capa, no qual um especialista convidado aborda um tema relativo ao planejamento urbano e regional e suas interfaces, seguido dos artigos submetidos ao corpo editorial da revista e aprovados por pareceristas, conforme o formato *blind-review*. A segunda parte é composta por uma entrevista, por resenhas de obras recém-lançadas (livros e filmes), pela seção especial - que traz a ideia de um texto mais livre e ensaístico sobre temas que tangenciem as questões urbanas - e, finalmente, pelo ensaio fotográfico, que faz pensar sobre as questões do presente da cidade por meio de imagens fotográficas.

Para submissão de trabalhos, o corpo editorial recebe artigos, ensaios fotográficos, resenhas e textos para a seção especial em fluxo contínuo, assim como sugestões e críticas. Para mais informações, sugerimos consultar o site da revista: [www.emetropolis.net](http://www.emetropolis.net).

**Observatório das Metrópoles**  
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@bservatoriodasmetropoles.net](mailto:emetropolis@bservatoriodasmetropoles.net)

Website:  
[www.emetropolis.net](http://www.emetropolis.net)

## editor-chefe

Prof<sup>o</sup> Dr. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro

## coordenadores editoriais

Fernando Pinho

Juciano Martins Rodrigues

## editores

Eliana Kuster

Fernanda Pernasetti

Heitor Vianna

Patrícia Ramos Novaes

Pedro Paulo Machado Bastos

Priscilla Rodrigues Fonseca

Renata Brauner Ferreira

Renata Cristina Antão

Samuel Thomas Jaenisch

Tarcyla Fidalgo Ribeiro

Thaís Velasco

## conselho editorial

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. 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<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Claudia Ribeiro Pfeiffer (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Emilio Pradilla Cobos (UAM do México)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Fania Fridman (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Frederico Araujo (IPPUR/UFRJ)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Héléne Rivière d'Arc (IHEAL)

Prof Dr. Henri Acserald (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Hermes MagalhãesTavares (IPPUR/UFRJ)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Inaiá Maria Moreira Carvalho (UFB)

Prof Dr. João Seixas (ICS)

Prof Dr. Jorge Natal (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Jose Luis Coraggio (UNGS/Argentina)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Lúcia Maria Machado Bógus (FAU/USP)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Luciana Corrêa do Lago (IPPUR/UFRJ)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. 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<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Márcia Leite (PPCIS/UERJ)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Maria Julieta Nunes (IPPUR/UFRJ)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. 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<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Rosa Moura (IPARDES)

Ms. Rosetta Mammarella (NERU/FEE)

Prof Dr. Sergio de Azevedo (LESCE/UENF)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Simaia do Socorro Sales das Mercês (NAEA/UFPA)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Sol Garson (PPED/IE/UFRJ)

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Suzana Pasternak (FAU/USP)

# Editorial

nº 30 • ano 8 | setembro de 2017

**M**adrugada de 28 de junho de 1969, bar *Stonewall Inn*. Mais uma vez, a polícia chegou com violência. Foi ali, como alvo principal das prisões decorrentes das batidas policiais, que mulheres trans negras e latinas, lésbicas masculinizadas e gays afeminados fizeram emergir uma série de protestos. Um ano depois ocorria a primeira parada do orgulho gay, marcando um novo momento do ativismo social. O mês de junho passa, então, a ser reconhecido como o mês do orgulho LGBT.

No Brasil temos presenciado muitos ganhos de direitos, mas, ainda há muito a ser garantido. O cenário continua a não ser dos melhores – ainda nos deparamos com um alto índice de morte de pessoas LGBT, com terapias de “reversão sexual”, “ideologia do gênero”..., mas a vida, em toda a sua diversidade, insiste, resiste, existe.

Foi por ocasião da passagem do mês do orgulho LGBT e suas comemorações – sim, porque há de se comemorar, sempre! –, que convidamos Elias Veras e Juliana Coelho para falar de suas pesquisas. No artigo de capa **Transtopias**, os autores procuram dar visibilidade às experiências trans e suas formas de ocupar o centro da cidade de Fortaleza.

Continuando, temos **Cinco décadas de cooperativismo de moradia no Uruguai**, onde Flavio Ghilardi constrói um panorama do cooperativismo de moradia, desde as experiências-piloto realizadas nos anos 1960, sua ascensão e regulamentação enquanto política governamental, o arrefecimento sofrido nas décadas de regime militar, até os dias atuais, com a reorganização institucional da política habitacional. Trata-se de um importante registro histórico para analisarmos similitudes

e diferenças entre o cooperativismo pátrio e o uruguaio, bem como traçar políticas públicas participativas e garantidoras do direito à moradia.

Em seguida, Fellip Agner de Andrade, no artigo **Entre separações e mediações**, utiliza o filme argentino *Medianeras* para tratar da vida contemporânea na cidade, da influência das tecnologias na vida urbana e das subjetividades que perpassam a conflituosa relação entre indivíduo, multidão e urbe.

No terceiro artigo, **O projeto Quilombo da Gamboa: ação colaborativa e resistência popular pelo direito ao centro do Rio de Janeiro**, Felipe de Azevedo propõe uma reflexão sobre o cotidiano dos moradores desse projeto de moradia social, problematizando-o enquanto uma alternativa real de autogestão habitacional no espaço metropolitano, contrapondo uma lógica de cidade em que as relações de troca se sobrepõem aos valores de uso.

O ensaio fotográfico desta edição, intitulado **El Carmen, a cidade onde nasceu a vida afroperuana**, faz um registro das memórias da viagem de João Martins ao distrito de El Carmen, no Peru. Foi naquele pequeno povoado que o turista-sociólogo encontrou danças, canções, histórias e memórias que brotaram das lutas do povo negro contra a escravidão e a colonização espanhola.

Na seção especial, **Cortiços de hoje na cidade do amanhã**, Larissa Lacerda, Mariana Werneck e Bruna Ribeiro apresentam uma análise de uma pesquisa que identificou os imóveis que funcionam como cortiços na área do Porto Maravilha. As autoras apontam a invisibilidade dos cortiços nesta região, bem como mostram que os cortiços são marcados por uma grande hetero-

geneidade de condições de moradia e de grupos sociais, unificados em sua demanda de viver na área central.

O engenheiro civil e sociólogo Eduardo Vasconcellos, que foi entrevistado por Juciano Rodrigues e Jean Legroux, fala sobre sua trajetória no campo da mobilidade urbana. Além de tratar de questões atuais, como os custos sociais decorrentes da motorização individual e o debate sobre a tarifa zero nos transportes, na entrevista, Vasconcellos resgata sua experiência na África, especialmente em Moçambique e África do Sul, destacando que encontrou problemas muito semelhantes aos que enfrentamos no Brasil e como essas características representam barreiras para a construção de políticas públicas de mobilidade voltadas para o transporte coletivo.

Encerrando, temos duas resenhas. Voltando às inter-relações entre cinema e vida urbana, Patricia Cesar apresenta as incongruências da vida urbana na resenha do filme franco-belga *Perdidos em Paris*. A autora decanta o filme para nos trazer o burburinho parisiense, a solidão, as incompreensões entre os cidadãos... todas as características, enfim, das quais se compõe uma grande cidade. Por fim, voltando à temática LGBT para fechar essa edição, temos **Sexualidade, identidade e sociabilidade em um lugar GLS**, uma resenha do livro *Da avenida Cerqueira Lima ao Beco dos Artistas: um espaço de sociabilidade GLS*, de Andressa Ribeiro. Apontando para as relações entre espaço, identidade, sexualidade e estigma, a obra resenhada por Fernando Pinho trata da afirmação identitária em um “espaço homossexual”, e o significado disso tanto para seus frequentadores quanto para a sociedade em geral.

Deixamos essa edição em suas mãos, nosso leitor costumeiro, torcendo para que o seu prazer ao lê-la seja semelhante ao que tivemos em organizá-la. Até a próxima! ■

# Índice

nº 30 ▪ ano 8 | setembro de 2017

## Capa

- 06 **Transtopias: sexopolíticas dos espaços e dos corpos em Fortaleza**

*Transtopies: sexopolitics of spaces and bodies in Fortaleza*

Por Elias Ferreira Veras e Juliana Frota da Justa Coelho

## Artigos

- 15 **Cinco décadas de cooperativismo de moradia no Uruguai**  
*Five decades of housing cooperativism in Uruguay*

Por Flavio Henrique Ghilardi

- 25 **Entre separações e mediações: a vida pós-moderna na cidade em Medianeras**  
*Between separations and mediations: postmodern life in the city in Medianeras*

Por Fellip Agner Trindade de Andrade

- 33 **O Projeto Quilombo da Gamboa: ação colaborativa e resistência popular pelo direito ao centro do Rio de Janeiro**  
*The Quilombo da Gamboa's project: collaborative action and popular resistance for the right to Rio de Janeiro's downtown*

Por Felipe Taumaturgo Rodrigues de Azevedo

## Ensaio

- 42 **El Carmen, a cidade onde nasceu a vida afroperuana**  
*El Carmen, the city where the afro peruvian life was born*

Por João Pedro Silveira Martins

## Especial

- 46 **Cortiços de hoje na cidade do amanhã: notas sobre a pesquisa Prata Preta e o levantamento de cortiços na área portuária do Rio de Janeiro**

*Tenements of today in the city of tomorrow: notes on the Prata Preta research and the tenements data collection at the Port Zone of Rio de Janeiro*

Por Larissa Lacerda, Mariana Werneck e Bruna Ribeiro

## Entrevista

- 51 **Idas e vindas: passado, presente e futuro da mobilidade urbana no Brasil**  
*Comings and goings: past, present and future of urban mobility in Brazil*

Com Eduardo Alcântara de Vasconcellos

Por Juciano Martins Rodrigues e Jean Legroux

## Resenhas

- 61 **Unidos pela solidão em Paris**  
*United for loneliness in Paris*

Por Patricia Gonzaga Cesar

- 64 **Sexualidade, identidade e sociabilidade em um lugar GLS**  
*Sexuality, identity and sociability in a LGBT place*

Por Fernando Pinho

## ficha técnica

Projeto gráfico e diagramação

**Paula Sobrino**

[paulasobrino@gmail.com](mailto:paulasobrino@gmail.com)

Revisão

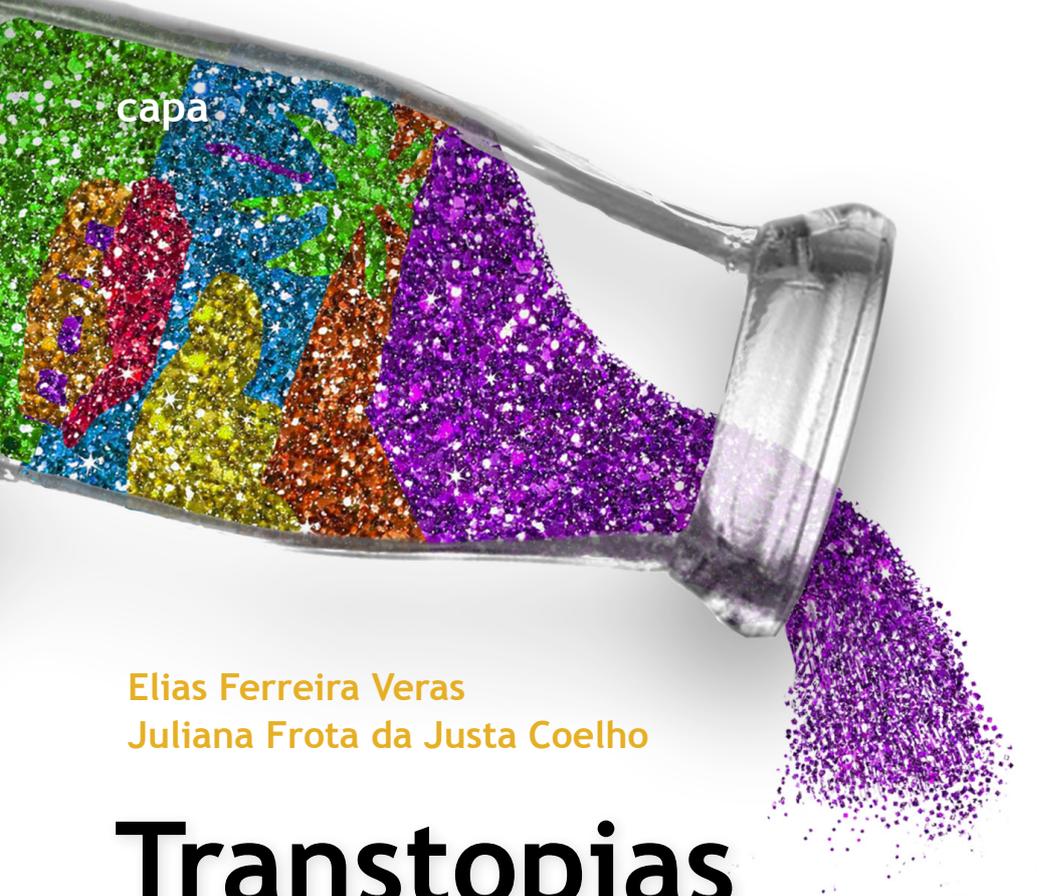
**Aline Castilho**

[alinecastilho1@hotmail.com](mailto:alinecastilho1@hotmail.com)

A ilustração de capa foi feita pela designer gráfica **Helena Salomão**, aluna do Instituto Europeu de Design, formada em Comunicação e Administração.

[hsalomao@gmail.com](mailto:hsalomao@gmail.com)

[helenasalomao.myportfolio.com](http://helenasalomao.myportfolio.com)



capa

Elias Ferreira Veras  
Juliana Frota da Justa Coelho

# Transtopias

## sexopolíticas dos espaços e dos corpos em Fortaleza

### Resumo

Neste artigo, tomamos a capital cearense, Fortaleza, especificamente a região do Centro e os novos usos que travestis, transformistas e *drag queens* fizeram dos seus espaços, a partir da década de 1980 do século XX, para pensar as *transtopias* na cidade. Para tal, elencamos alguns espaços-experiências a partir de nossas pesquisas (COELHO, 2012; VERAS, 2017), como o Edifício Jalcy, localizado na Avenida Duque de Caxias; o carnaval, realizado na mesma avenida até os anos de 1980; o *trottoir* na Praça do Ferreira e nas ruas que margeiam essa praça; as boates e cinemas pornô do Centro. Os conceitos *heterotopia* (FOUCAULT, 2013) e *sexopolítica* (PRECIADO, 2011) foram fundamentais para pensar os espaços transtópicos de Fortaleza. Desse modo, falaremos de transtopias como heterotopias singulares e situadas, onde foram estabelecidas novas relações sexopolíticas de resistências às heteronormas de gênero e sexualidade (BUTLER, 2003) e de controle da *urbes*, mas também de criação de novos espaços e subjetividades, que revelam uma cidade em constantes e conflituosos processos de transformação.

**Palavras-chave:** Transtopias; Sexopolítica; Cidade; Controle; Resistência.

### Abstract

In this paper, we take the capital of Ceará, Fortaleza, specifically the downtown area and the new uses that travestis, transformistas and drag queens made of its spaces, from the XX century's 80's, to think about the transtopies in the city. To this end, we list some spaces-experiences from our researches (COELHO, 2012; VERAS, 2017), such as the Jalcy Building, located at Avenida Duque de Caxias; the carnival, held in the same avenue until the 1980s; the *trottoir* in the Ferreira Square and the streets that border it; the nightclubs and porn movie theaters. The concepts *heterotopia* (FOUCAULT, 2013) and *sexopolitics* (PRECIADO, 2011) were fundamental to think about transtopic spaces in Fortaleza. Thus, we will talk about transtopies as singular and situated heterotopies, where new sexopolitical relations of resistance to heteronorms of gender and sexuality (BUTLER, 2003) and of city control were established, but also of creation of new spaces and subjectivities, which reveal a city in constant and conflicting processes of transformation.

**Keywords:** Transtopies; Sexopolitics; City; Control; Resistance.

### Elias Ferreira Veras

é professor da Universidade Estadual do Ceará (UECE-FAFIDAM). Possui graduação em História pela Universidade Federal do Ceará (UFC), mestrado em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) e doutorado em História Cultural pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). É coordenador do Grupo de Estudos em História, Gênero e Sexualidade (GEHGS-UECE-FAFIDAM), pesquisador do Laboratório de Estudos de Gênero e História (LEGH-UFSC) e do Grupo de Pesquisas e Estudos em História e Gênero (GPEHG-UFC).

eliashistoria@yahoo.com.br

### Juliana Frota da Justa Coelho

possui graduação em Psicologia e mestrado em Sociologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC). É doutoranda em Sociologia pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) e membro do Grupo de Pesquisa em Sexualidade, Entretenimento e Corpo (SexEnt/UFSCar).

julianafjusta@gmail.com

Cada cidade é múltipla em seus macros e microcosmos de regras, instituições, insurgências, privilégios e demais hierarquias que pretendem organizá-la de acordo com projetos políticos do que deve ser uma cidade “ordenada”. Entre os disciplinamentos, estão aqueles relacionados aos corpos, que devem saber se portar em espaços reservados ao público e ao privado. Em outras palavras, as sexualidades, gêneros, desejos e os locais reservados a eles também fazem parte desse planejamento. A busca por esse ordenamento oficial (planos urbanísticos, políticas públicas, visibilização e invisibilização de sujeitos e espaços), contudo, não se dá sem resistências.

Aqui, tomamos a capital cearense, Fortaleza, especificamente a região do Centro e os novos usos que travestis, transformistas e *drag queens* fizeram dos seus espaços, a partir da década de 1980 do século XX, como lugar de nossas reflexões. Historicamente, essa parte da cidade tem sido palco de variadas experiências trans. Não temos a pretensão de abarcar todas elas (e nem pretendemos) e, desse modo, elencamos algumas espaço-temporalidades a partir de nossas pesquisas (COELHO, 2012; VERAS, 2017). Logo, avenidas, prédios, apartamentos, praças, boates, concursos e cinemas pornôns serão os principais espaços a serem discutidos.

Teoricamente, partimos de dois conceitos: **heterotopia** (FOUCAULT, 2013) e **sexopolítica** (PRECIADO, 2011). No entanto, esses conceitos serão entendidos como saberes localizados (HARAWAY, 1995), ou seja, como produções que só fazem sentido quando levamos em consideração as condições geopolíticas de sua produção. Em outras palavras, partimos das singularidades do contexto nordestino e fortalezense para dialogar com as potencialidades desses conceitos.

Michel Foucault (2013) definiu as heterotopias como “espaços diferentes”, que produzem brechas

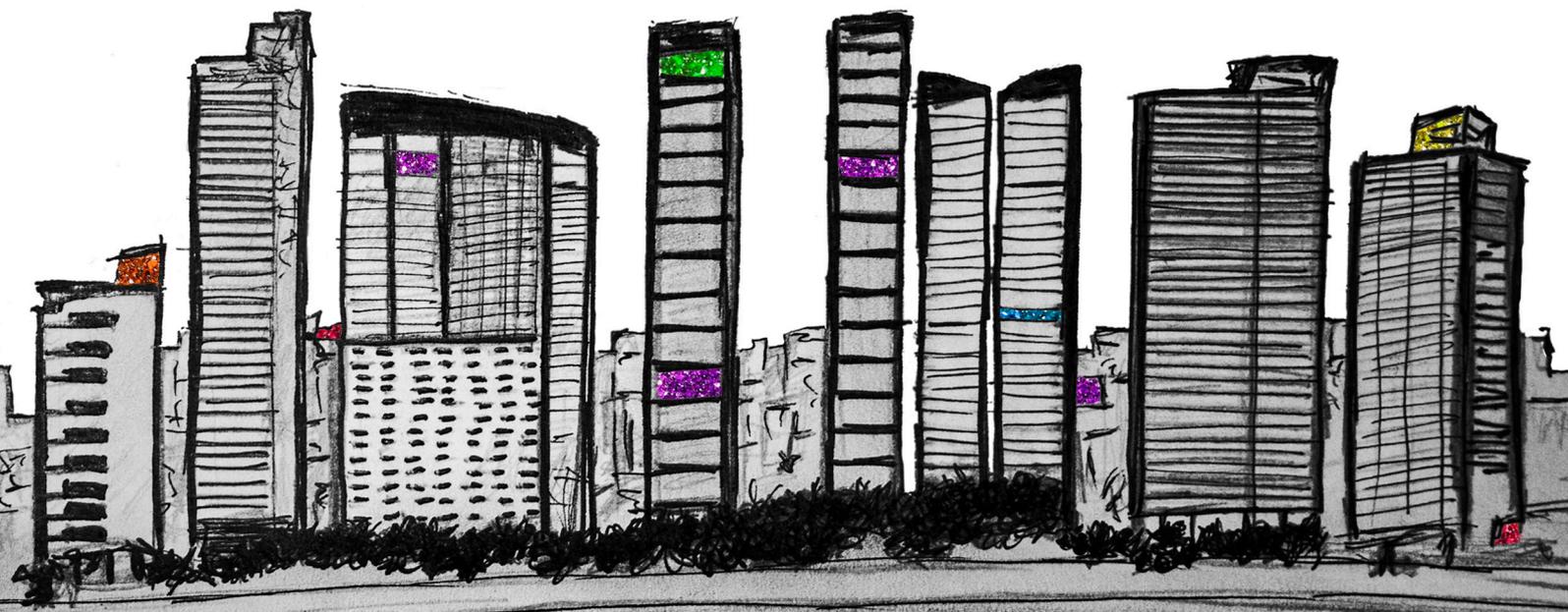
nas formas tradicionais de espacialização. Os jardins, os cemitérios, os asilos, as casas de tolerância, os museus, as bibliotecas, os teatros, as feiras, as prisões, as colônias de férias são tomados por Foucault como exemplos de contraespaços instauradores de novas apropriações (espaciais) e invenções (subjetividades). Toda sociedade possui esses “espaços outros” (históricos, inconstantes, variados, inventados, reconstruídos e reorganizados), sendo esse o fundamento primeiro da ciência *heterotopologia*, proposta por Foucault.

Com lembra Daniel Defert, as heterotopias ritualizam cortes, limiares, desvios e os localizam, sendo marcadas por descontinuidades e rupturas. Os espaços heterotópicos não

[...] refletem a estrutura social nem a da produção, não são um sistema sócio-histórico nem uma ideologia, mas rupturas da vida ordinária, imaginário, representações polifônicas da vida, da morte, do amor, de Eros e Tânatos (DEFERT, 2013, p. 38).

Pensar as heterotopias como contraespaços que contestam o ordenamento cotidiano das cidades e das experiências que têm lugar nestas também é interpelar as tecnologias de normalização dos espaços e dos corpos. Nesse sentido, pensamos os espaços heterotópicos atravessados pela **sexopolítica**<sup>1</sup> (PRECIADO, 2011), suas tentativas de controle dos corpos, de gestão da circulação, mas também as resistências, pois os corpos não são meros receptácu-

<sup>1</sup> Para Preciado (2011, p. 11), sexopolítica “é uma das formas dominantes de ação biopolítica no capitalismo contemporâneo. Com ela, o sexo [...] entra no cálculo do poder, fazendo dos discursos sobre o sexo e das tecnologias de normalização das identidades sexuais um agente de controle da vida”. Neste artigo, usamos esse conceito de forma situada, ou seja, a partir de experiências que têm lugar em Fortaleza, mas que são atravessadas também por outras geopolíticas.



los de discursos, mas potências políticas e lugares de criação.

As tentativas de normalização sexopolítica estão nas ocupações de seus diferentes espaços, nas permissões e proibições, entradas e saídas, nas arquiteturas de prédios, praças, hospitais, escolas, nos territórios afetivos e moventes dos habitantes que atualizam a cidade. Ao mesmo tempo, a apropriação política dessas tecnologias normalizadoras para contestá-las também pode ser lida como aberturas de novos espaços de resistências na cidade.

Assim, falaremos de **transtopias**, ou seja, dos espaços e corpos **trans**,<sup>2</sup> suas tentativas de controle e resistências a partir das experiências na cidade de Fortaleza. Transtopias, como heterotopias singulares e situadas, nas quais podem ser estabelecidas novas relações entre sujeitos e cidade: de resistências às heteronormas<sup>3</sup> de gênero e sexualidade e de controle da *urbes*, mas também de criação de espaços e subjetividades trans.

As festas organizadas por bichas e travestis nos apartamentos do Edifício Jalcy, localizado na Avenida Duque de Caxias; o carnaval, realizado na mesma avenida até os anos de 1980; os concursos de beleza (gay, transformista, travesti), que aconteciam nos palcos do Theatro José de Alencar e nas boates Casablanca e Feitiço; o trottoir na Praça do Ferreira (palco político e cultural de importantes acontecimentos da história do Ceará), e nas ruas que margeiam essa praça; e ainda, os bares, pensões e cinemas pornôs, espaços do centro de Fortaleza, são pensados como transtopias, que, por determinados períodos do dia e do ano, possibilitaram outros modos de vida na cidade.

### § § §

Em 1982, um articulista do jornal Diário do Nordeste, de Fortaleza, refletindo sobre o carnaval da capital cearense daquele ano, afirmou: “abro os jornais e a conversa é a mesma. As fotos as mesmas. [...] No asfalto da [Avenida] Duque de Caxias, o desfile de sempre com os travestis gozando a glória de Momo, dando um colorido diferente ao monótono esquema

2 Não pretendemos estabelecer uma definição totalizante e imutável para a categoria experiências trans. Esta aparece no presente texto para designar uma pluralidade de experiências (travestis, transformistas, *drag queens*) que, em diferentes contextos históricos, como o/a leitor/a perceberá no nosso artigo, assume significados particulares.

3 Para a filósofa Judith Butler (2003), há uma matriz reguladora da significação dos corpos, principalmente no “Ocidente”, que os materializa como normais ou anormais tendo em vista a falsa naturalização da heterossexualidade como modelo a ser seguido para se chegar à condição de humano.

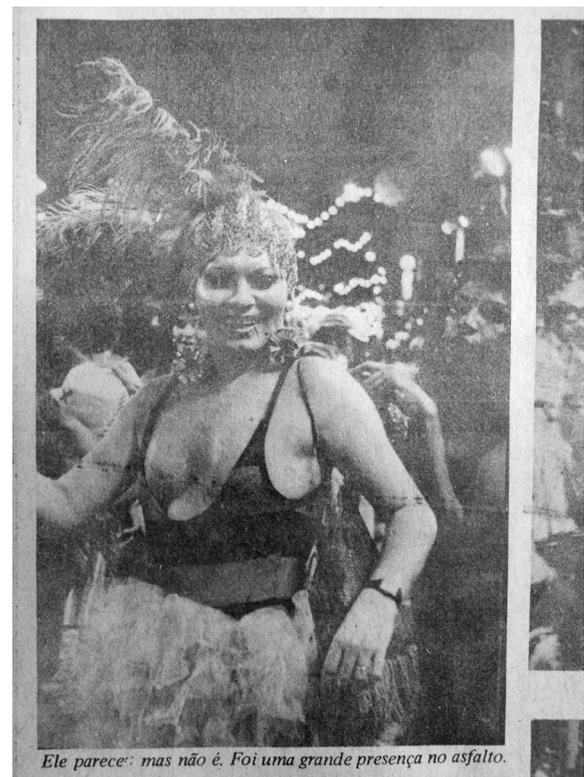
de segurança dos policiais fardados” (Diário do Nordeste, 18 mar. 1982, p. 15).

Ao comentar o carnaval na Avenida Duque de Caxias, localizada na região central de Fortaleza, o articulista não deixou de destacar a presença das travestis durante a festa. Não se tratava somente do “bloco dos sujos”, ou seja, de homens presumidamente heterossexuais que se “vestiam de mulher” em cordões e blocos – os cordões “Coca-Cola” e “Meninas do Cocorote”, que satirizavam as moças que namoravam os soldados norte-americanos instalados em Fortaleza durante a Segunda Guerra Mundial, tornaram-se famosos na década de 1940 –, mas da emergência, no espaço carnavalesco e da cidade, de novos jogos com o gênero, o corpo e a sexualidade, cuja experiência travesti é paradigmática.

Durante a festa carnavalesca, travestis como Andréia (Figura 1), que teve sua fotografia publicada, sem o seu nome, na edição de carnaval do jornal O Povo, de Fortaleza, aproveitavam os blocos, os desfiles e os bailes de fantasia para instaurarem novos jogos com o feminino.

Para Rogéria Chacrety, travesti de Fortaleza, a festa carnavalesca surge como palco de experimentação e visibilidade. O carnaval de 1978 foi lembrado por ela como momento fundante em sua experiência travesti:

Figura 1: Andréia desfilando na Avenida Duque de Caxias



Ele parece: mas não é. Foi uma grande presença no asfalto.

Fonte: O desfile na avenida. O Povo, 20 fev. 1980, p. 12. Acervo: BPGMP.

Na época, comecei a assumir mesmo assim, com treze, quatorze [anos]. Eu já sabia o que eu queria ser. Mas travesti é de 77 pra cá, depois. Só que eu passei um ano, depois do carnaval de 77, ainda estava aquela ditadura [militar] imensa. Mexendo com todo mundo. Eu digo: – Não! Eu vou dar um tempo. Aí 78... Carnaval... Aí me vesti de mulher de novo, travesti. Já tinha peito e tudo.<sup>4</sup>

Para Rogéria e, provavelmente, para Andréia, a festa momina surge como momento para “virar travesti” – expressão êmica utilizada entre algumas travestis de Fortaleza que iniciaram seu processo de transformação corporal e afirmação de identidade de gênero feminina, na década de 1980 –, quando exibia-se publicamente as transformações corporais proporcionadas pelas novas técnicas – Teresa de Laurettis (1994), chamaria “tecnologias de gênero” –, como o uso do silicone. Momento de maior liberdade, de “glória” e de “glamour”: “A gente era glamorosa. Queria ser bonita”, lembra Rogéria.

Como mostra o comentário do articulista do jornal *Diário do Nordeste*, a fotografia de Andréia, publicada no *O Povo* e as narrativas de Rogéria Chacrety, ao participar do carnaval, ou melhor, dos blocos, desfiles e bailes de fantasia realizados na Avenida Duque de Caxias, as travestis, ganhavam – temporariamente e não sem resistências –, visibilidade e reconhecimento social.

O carnaval e a crescente visibilidade midiática em torno das travestis contribuíram, a despeito das resistências, para que as experiências trans ganhassem uma dimensão mais pública, extrapolando os apartamentos, sítios e praias, como acontecia no início do século XX (GREEN, 2000; TREVISAN, 2011; VERAS, 2017). A primeira geração de sujeitos (auto) identificados como travestis, no Brasil, emerge desse espaço transtópico.

A Avenida Duque de Caxias não aparece na imprensa da década de 1980 ou nas memórias das travestis somente pela importância do carnaval, realizado no logradouro ao longo dos anos de 1980, mas também por estarem localizados às suas margens outros espaços importantes para a sociabilidade trans (e homossexual). Ao longo da “Passarela”, como a Avenida era chamada na imprensa da época, “garotas em trajes curtos, flertando com rapazes próximos, em busca de amores fortuitos. Do lado oposto, gays e travestis enchiam o quarteirão, numa efervescência sexual intensa, que deixava entrever a liberdade despudorada dos anos 1970 [e sua intensificação na década de 1980]” (RICARDO, 2004, p. 04), trans-

formavam praças, ruas, esquinas, bares, boates, principalmente no período noturno, em espaços (temporários) de mais liberdade.

Thina Rodrigues, travesti de Fortaleza se recorda que:

A gente ia pros barzinhos, [...] a maioria desses anos oitenta, era focado mais na [Avenida] Duque de Caxias. Aí tinha Inferninho, tinha Duques e Barões, aí de Duques e Barões passou para Qui Cesar. Aí tinha boate Casablanca, tinha Feitiços Bar. Tinha vários pontos que a gente podia estar lá, entendeu? A gente podia... Não era discriminado que era nosso ambiente. A gente andava sem ser molestado, sem nada.<sup>5</sup>

No edifício Jalcy, por exemplo, ainda hoje localizado na Avenida Duque de Caxias, bichas, gays e travestis se encontravam para se preparar para o carnaval. Além de ser o “quartel general das bichas” durante a festa momina, como lembrou Bianca<sup>6</sup> – que durante uma parte da vida participou de blocos formados por homossexuais e travestis, como o *Flaggay*, e de bailes de fantasias, como os realizados no Ginásio Paulo Sarasate, promovido pela prefeitura da cidade –, naquele edifício também eram realizadas festas temáticas e concursos de beleza que tinham como participantes homossexuais, bichas, bonecas, travestis e transexuais (esses termos estavam presentes na década de 1980, muitas vezes justapostos).

O Jalcy, os bares e boates localizados na “Passarela” formavam um circuito de “espaços outros”, onde foram instauradas rupturas das normas sociais, possibilitando, ainda que provisoriamente, relações singulares de experimentação (de performances femininas) e de invenção de novos modos de subjetivação.

Todavia, não é apenas a Avenida Duque de Caxias, principalmente durante a festa momina ou no período noturno, o único espaço da cidade considerado transtópico. A Praça do Ferreira, localizada no centro de Fortaleza, também tinha as relações habituais entre forma e função alteradas com presença de travestis e homossexuais.

Foi através da ocupação noturna das ruas e das praças do centro da cidade, como a Praça do Ferreira, que as travestis despertaram a atenção da grande mídia e da polícia na década de 1980. Enquanto, no período da manhã, as praças do Ferreira, José de Alencar, Castro Carreira (essa última conhecida como

<sup>4</sup> Rogéria Chacrety, travesti de Fortaleza, em entrevista concedida a Elias Ferreira Veras em 16 de janeiro de 2012.

<sup>5</sup> Thina Rodrigues, travesti de Fortaleza, em entrevista concedida a Elias Ferreira Veras, realizada em 8 de janeiro de 2011.

<sup>6</sup> Bianca, em entrevista concedida a Elias Ferreira Veras, realizada em 17 de fevereiro de 2011.

Praça da Estação) e o Passeio Público, localizadas no centro, assumiam visibilidade como lugares diversificados de circulação de transeuntes e produtos, no período da noite esses logradouros públicos da capital cearense se transformavam, segundo a imprensa, em um “verdadeiro antro de marginais”.

Durante o dia, entre edifícios históricos, como o Cine São Luiz (Praça do Ferreira), Theatro José de Alencar (Praça José de Alencar) e Estação João Filipe (Praça Castro Carreira), trabalhavam vendedores ambulantes de bolsas, calçados, bombons, cigarros, brinquedos, cerâmica, óculos, pipoca, sorvete, sanduíches, refrigerantes, acarajé e cafezinho que se misturavam aos donos de bancas de revistas e de jogo do bicho, e, também, aos mendigos, *hippies* e “trombadinhas”.

Durante a noite, os logradouros, como a Praça do Ferreira e as ruas próximas, eram transformados em território de encontros de travestis e homossexuais. Ali, alguns/as praticavam o *trottoir*, como ficou conhecido o tipo de prostituição de rua mais comum em Fortaleza e em outros centros urbanos brasileiros naquele período. Somente na área próxima ao Correio Central de Fortaleza, no centro da cidade, encontrava-se, em meados da década de 1980, uma média de trinta travestis que, geralmente, começavam “a baixar no local” por volta das 21 horas e permaneciam, aproximadamente, até as 3 horas da manhã, “dependendo do movimento”.

Tal ocupação causava indignação entre alguns moradores de Fortaleza. Em 1989, o jornal O Povo publicou, na seção “opinião do leitor”, a seguinte carta:

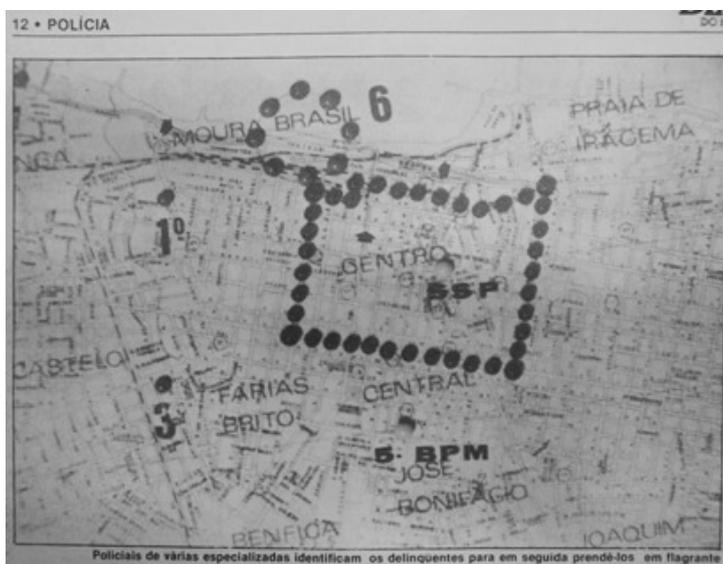
Sr. Editor: Virou moda em Fortaleza elementos desocupados e de mente desequilibrada atuarem no centro de Fortaleza, no horário noturno, para quebrar com pedras as vitrines das lojas, como também tocar fogo nas mesmas. Os grandes responsáveis pelas bagunças feitas no centro de Fortaleza, no horário noturno, são os travestis, que não são somente pederastas, mas também gatunos e desordeiros. Eles ficam na Av. Duque de Caxias com a Rua Senador Pompeu, desfilando nus, num flagrante desrespeito às famílias como também assaltando pessoas. E fazem também da abandonada Praça do Ferreira seu palco de desordem, juntamente com os mirins chamados trombadinhas, que adoram dar prejuízo a quem quer que seja. O povo dará os parabéns merecidos à Polícia Militar do Ceará se colocar no centro de Fortaleza, no horário noturno, motos, cães amestrados e também a cavalaria. É preciso que nossa milícia faça esse policiamento todas as noites e que não haja somente uma medida de impacto, para pressionar lojistas e a população (GONÇALVES, 1989, p. 06).

Essa projeção heteronormativa da travesti como potencialmente criminosa constituiu o dispositivo do estigma travesti (VERAS, 2017) em Fortaleza. Tal visibilidade também produziu uma cidade em perigo, que necessitava de proteção (policial). Um mapa produzido pela Secretaria de Segurança Pública do Ceará, publicado no jornal Diário do Nordeste (Figura 2), reforçou a imagem do centro cercado por perigo, ameaçado por “delinquentes” e “marginais”. A área pontilhada na imagem indica uma cidade, ou melhor, seu centro, sitiado por “marginais” e pela força policial.

Enquanto, em outras reportagens da década de 1980, o Centro e a Praça do Ferreira apareceram como palco de manifestações políticas e culturais – o protesto contra a violência sofrida pelas mulheres, realizado pelo Centro Popular da Mulher; a vigília a favor da emenda “Dante de Oliveira”; a comemoração da vitória de Tancredo Neves para presidente do Brasil; a vitória de Maria Luiza para Prefeitura de Fortaleza, para lembrar apenas algumas manifestações ocorridas na década de 1980 –, no mapa, o Centro surge como território ameaçado, que necessitava de proteção.

Se, para a imprensa e para parte da população, a presença de travestis na Praça do Ferreira necessitava de policiamento, entre as travestis o *trottoir* ganhava outros significados, o que nos leva a pensar nas transtopias. Ora, se o dispositivo do estigma, operacionalizado pela imprensa, restringiu a ocupação do centro de Fortaleza por travestis e homossexuais à “desordem”, contribuindo para a produção de um sujeito travesti perigoso e marginal, entre as travestis,

Figura 2: Mapa do centro de Fortaleza “sitiado”



Fonte: Polícia fecha cerco no Centro contra marginais. Diário do Nordeste, 8 dez. 1984, p. 12. Acervo: BPGMP

tal espaço ganhou outros significados.

As travestis se apropriaram das praças e ruas da cidade como “palco” e “passarela”. Diferente dos palcos do Theatro José de Alencar, que investia nos espetáculos teatrais protagonizados por travestis famosas na década de 1980, como Rogéria, Jane di Castro e Roberta Close, as ruas e praças foram espaços onde o estrelato e glamour poderia ser vivenciado por (quase) todas.

Corpos-palcos-heterotópicos, que, temporariamente (a partir das 22h, a julgar pelas denúncias nos jornais de Fortaleza), e, não sem tentativas de controle, fissuraram as sexopolíticas de normalização da cidade. “Não sei por que estou aqui, mas gosto dessa coisa do brilho, de ser mulher, de transar um vestido, acho a liberdade isto”, revelou Valéria, travesti cearense, que frequentava a Praça do Ferreira (NEIVA, 1984, p. 3).

Nesse sentido, enquanto as praças, ruas e bares de Fortaleza frequentados por travestis apareceram no discurso midiático como “antro de marginais”, para algumas travestis, funcionaram como o espaço público de mais liberdade, ou seja, como transtopias.

O centro de Fortaleza também foi palco das principais boates que investiram no ramo de espetáculos trans (COELHO, 2012). O final da década de 1970 e o começo dos 1980, na capital cearense, ainda no período da ditadura militar, vislumbraram uma nova forma de ocupar a cidade durante outros períodos do ano (transbordando o período carnavalesco) por aquelas pessoas que eram tidas como subversivas ou desviantes dos padrões hegemônicos de gênero e sexualidade: surgem as primeiras boates que tinham entre suas atrações shows de transformistas e travestis. Sobre as performances trans nos espetáculos, Afonso Matos,<sup>7</sup> professor universitário aposentado, é categórico: “foram o choque na era moderna pra que as pessoas vissem não só a prostituição, mas uma arte gay.<sup>8</sup> Contextualizavam o gay dentro do teatro e dava numa coisa certíssima” (COELHO, 2012, p. 94).

Por volta de 1982, a boate Casablanca abre suas portas na Avenida Duque de Caxias, tendo como principal atração esses espetáculos. Considerada o berço da primeira geração de artistas travestis e transformistas, essa boate tinha como apresentadora a transformista Dayany Princy, que ainda hoje organiza concursos de beleza gay e trans. Nessa boate,

7 Entrevista concedida à Juliana Coelho em 30 de outubro de 2008.

8 Afonso, ao falar de uma arte gay, também contempla transformistas e travestis. Nesse trecho, ele fala da reação da população fortalezense em relação, inicialmente, as apresentações pioneiras do grupo de transformistas “Transação”, de Recife, que aconteciam na Praia do Futuro, em Fortaleza, em 1979.



Fonte: Página “Boate Divine” na rede social Facebook.

Figura 3: Cartaz do evento Transfest, realizado na Boate Divine em 2012

também foi criado um “grupo performático” chamado Metamorfose, que organizava seus espetáculos de acordo com os locais: boates ou teatros. O sucesso fez com que esse grupo se apresentasse em locais tradicionais da capital cearense, como o centenário Theatro José de Alencar, com uma variedade de público que extrapolava o que se convencionou chamar de “LGBT”. Princy lembra com orgulho das novas formas de visibilidade conquistadas a partir de performances artísticas:

O primeiro aconteceu e sentimos que as pessoas foram, fizemos quase dois meses no Teatro Universitário e toda vida era lotado! Quer dizer, você do Ceará, fazendo um espetáculo gay e as pessoas indo assistir, pagando para assistir, tá entendendo? Começamos naquele teatro pequeno até que resolvemos montar o Metamorfose Show no Theatro José de Alencar. Fizemos o primeiro final de semana, lotou, depois o segundo, lotou também. Depois que aconteceu no Teatro Universitário e foi pro Theatro José de Alencar, nós começamos a viajar. Fomos pro Piauí, viajamos pra Recife, Natal... Um elenco de onze transformistas, entre trans e bailarinos (COELHO, 2012, p. 95).

O sucesso da boate Casablanca nos anos 1980 e 1990<sup>9</sup> inspirou outros empreendimentos tanto no Centro quanto em outros locais da cidade. Já no ano 2000 surge aquela que é considerada a boate mais icônica de Fortaleza: a Boate Divine. Localizada na Rua General Sampaio, região central, a Divine era considerada um celeiro de artistas travestis, transformistas e *drag queens*.

9 A boate Casablanca encerrou suas atividades por volta de 1992.

Palco de importantes concursos e eventos, tais quais “Transformistas do Ano”, “Top Drag” (GADELHA, 2009) e “Transfest” (Figura 3), a Divine foi a boate que mais perdurou no cenário dos espetáculos trans de Fortaleza. Inaugurada em janeiro de 2000 e fechada em 2015, às vésperas de completar quinze anos de existência, a boate apresentava espetáculos de transformistas, travestis e *drag queens* todas as sextas, sábados e domingos, configurando-se como o ápice para a visibilidade de *performers* trans, que eram admiradas por seu talento na arte de dublar, dançar, interpretar, muitas vezes sendo consideradas divas. Nas palavras da transformista e diretora artística da Divine, Condessa Mireille Blanche:<sup>10</sup> “[...] se não passarem pelo palco da Divine pra dar o nome delas lá, é como se tivessem ido à Roma sem ver o Papa.”

Após o fechamento da Divine e a consequente “orfandade” de artistas trans e de seu público cativo, há uma interessante movimentação na cidade: poucas boates têm espetáculos trans como carro-chefe, mas, por outro lado, há pessoas (travestis, transformistas, *drag queens*, transexuais), principalmente mais jovens, que se expõem mais publicamente ao sair, não só para fazer shows, como também para frequentar outros espaços da cidade, em diferentes horários do dia.

É importante ressaltar que situações de preconceito e vulnerabilidade também perpassam as experiências trans nas boates. Na década de 1980 as batidas policiais eram algo corriqueiro, geralmente com a justificativa de inibir o tráfico de drogas, a prostituição e a entrada de menores de 18 anos. Driblar ou enfrentar a polícia, ainda sob o espectro da ditadura, exigia não apenas coragem, mas também astúcia. As ações empreendidas iam contra um planejamento urbano no qual pontos de encontros para esse público não eram contemplados. Esses acontecimentos parecem ratificar o que De Certeau (1994) afirma sobre a vida urbana: ela sempre deixa remontar àquilo que o projeto urbanístico dela excluía. Ainda que situações como essas aconteçam em número relativamente menor nos anos 2000, tentativas de silenciamento e opressão ainda persistem.

Por outro lado, as boates são vistas e experienciadas como um dos espaços nos quais é possível “dar close” com mais liberdade, não só em seu palco principal, mas ao fazer de seus outros espaços (bares, banheiros, pista de dança) palcos nos quais outras redes de relações podem ser construídas com mais liberdade. As normatividades higienizadoras, apesar de não desaparecerem por completo, são confrontadas com

outros modos de experienciar os corpos, as sexualidades, os gêneros e desejos, movimentando a sexopolítica da cidade.

Outro espaço que consideramos transtópico no centro da capital cearense são os cinemas pornô que permitem travestis em seus estabelecimentos. O circuito de cinemas pornô (conhecidos êmicamente como “cinemões”) de Fortaleza também pode ser compreendido a partir de suas arquiteturas, público e localização nessa cidade (todos, desde o início, localizam-se no Centro).

Inicialmente, os “cinemões” surgiram a partir da decadência de cinemas familiares na segunda metade do século XX, por conta da concorrência das salas de cinema em shopping centers na década de 1980, considerados por parte da população locais mais limpos e menos perigosos. Como forma de tentar manter financeiramente esses estabelecimentos, que possuíam poltronas e “telona” na qual eram exibidos filmes em 35 mm, a proposta de exibir filmes pornô passou a ser a opção mais rentável.

Nas duas últimas décadas desse referido século, passaram a ser construídos independentemente de se localizarem em cinemas já existentes. Antigos comércios, residências e mesmo estacionamentos deram lugar a espaços improvisados que tinham como proposta o prazer considerado pornográfico – que espetaculariza as sexualidades –, que não se restringia aos filmes, mas se multiplicava em outros atrativos, como shows de sexo explícito, cabines e banheiros para “pegação”, bar, entre outros.

Essas novas arquiteturas também proporcionavam novas territorialidades e sociabilidades. Quando falamos de arquitetura, remetemos não apenas àquela dos estabelecimentos, mas também às arquiteturas dos corpos e das subjetividades. O aspecto labiríntico dos cinemões (com seus corredores, cabines, salas, banheiros, os quais, por conta da forte penumbra, são descobertos não só pela visão, mas pelo tato, cheiro, sons, fluidos) enseja novas formas de (in)visibilidade de corpos e desejos.

Em sua maioria, os cinemas pornô não aceitavam e ainda não aceitam travestis entre seus clientes/funcionários. Tal fato se deve, de acordo com entrevista com um dos donos de cinema pornô<sup>11</sup> do Centro, por conta do estigma de que elas seriam mais perigosas e alheias ao cumprimento de regras. Porém, a partir da década de 1980, o outrora “tradicional”

10 Condessa Mireille Blanche, transformista de Fortaleza, em entrevista concedida à Juliana Justa em 3 de dezembro de 2008.

11 Entrevista concedida em 22 de dezembro de 2015 à pesquisadora Juliana Coelho. As entrevistas e o campo relacionados aos cinemas pornô fazem parte da pesquisa de doutorado em andamento da pesquisadora, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de São Carlos.

e “familiar” Cine Jangada (Figura 04), fundado na década de 1950, agora com sua nova proposta de cinema pornô, inovou ao permitir que travestis lá entrassem para fazer programa. No entanto, esse espaço não se limitava às atividades de prostituição, pois também eram espaços nos quais se aprendia a “ser travesti” com aquelas mais experientes, a se montar, a construir relações de amizade, de rivalidade, de sedução, além de também ser meio de sobrevivência e de diversão (VALE, 2000).

Dentro dos “cinemões”, em sua espaço-temporalidade singular, as estrelas pornôs não se limitam a atrizes e atores dos filmes exibidos. O Cine Majestick, que surgiu em 1996 (e ainda se encontra em funcionamento), logo após o fechamento do Cine Jangada, também aceitou travestis, sendo o único que ainda hoje continua com essa proposta. Na sala de cinema improvisada desse “cinemão” e em outros espaços, elas são consideradas uma das maiores atrações, são desejadas pela maioria dos clientes e fazem daquele espaço seu holofote de sobrevivência, trabalho, diversão e vulnerabilidade.

Outro aspecto importante, já observado por Nogueira (2009) em sua tese sobre travestilidade e velhice em Fortaleza, é que o Cine Majestick também se constitui um lugar para a sociabilidade de travestis mais velhas, estejam dentro das redes do pornô (DÍAZ-BENÍTEZ, 2010) – fazendo programa ou cafetinando – ou não. Tal fato foi dito, em 19 de maio de 2015, na concorrida Terça Maluca,<sup>12</sup> por uma travesti de cerca de 50-55 anos, bastante comunicativa. A entrevistada R.,<sup>13</sup> também travesti, 55 anos à época, narrou que vai ao Majestick “de vez em quando” para encontrar amigas, beber um pouco de cerveja e dançar (considera-se aposentada em relação aos programas): “No Majestick, é umas conversando com as outras, divertido, não tem como o Majestick. É mais distinto.”

Apesar de os cinemas pornôs serem bastante sexualizados, considero precipitado rotulá-los unicamente como espaços de busca por práticas sexuais, pois há uma variedade de experiências possíveis, algumas das quais já citadas. Dessa forma, as arquiteturas, sociabilidades e temporalidades de “cinemões” como o Cine Majestick e o extinto Cine Jangada podem ser compreendidas como transtópias, pois esses espaços podem fissurar, momentaneamente, o que se costuma classificar como travesti dentro de um enquadramento da patologia e do desvio (ao mesmo



**Figura 4:**  
Fachada  
Cine Jangada  
(década de 1980)

Fonte: Acervo pessoal do professor Ary Leite, memorialista do cinema cearense.

tempo que isso não “desaparece” simplesmente desse espaço). Dessa forma, nessa transtopia ligada a uma proposta pornográfica de estabelecimentos “adultos”, lida-se tanto com a excitação como com a frustração.

Se há excitação e frustração, ambas estão perpassadas por geopolíticas do desejo, por linhas de visibilidade e silenciamento. Se a penumbra proporciona uma maior visibilidade de certos desejos, esses não podem ser compreendidos fora de uma crítica a normatividades que, na maior parte do tempo, insistem em categorizá-los e materializá-los em dissidentes. Um ideal normativo de corpo bonito e sexualmente atraente, geralmente branco, malhado, não gordo, heterossexual, por vezes faz sentido nas sociabilidades no Cine Majestick, mas – diferente dos corpos esculpidos de acordo com os padrões hegemônicos de homem e mulher, de atrizes e atores dos filmes pornôs exibidos – clientes, travestis, michês podem fazer do corpo velho, gordo, magro demais, calvo, flácido, corpos com pênis e seios, corpos desejáveis e desejanter.

§ § §

Ao longo da década de 1980, as experiências trans se tornaram mais visíveis em Fortaleza. O sucesso do espetáculo teatral *Metamorfose*, composto por atores e atrizes travestis e transformistas (COELHO, 2012; DIAS, 2014; VERAS, 2017); a abertura das primeiras boates, como *Casablanca*, conhecida pelos shows de transformistas e de travestis (COELHO, 2012); a expansão do Concurso “Miss Gay Ceará”, que ocupou o palco do *Theatro José de Alencar*, onde também se apresentaram o grupo *Metamorfose* e as travestis Rogéria, Roberta Close e Jane Di Castro (VERAS, 2017); a criação do Grupo de Resistência *Asa Branca* (GRAB), primeira organização homossexual de Fortaleza, indicam que os tempos e os es-

<sup>12</sup> No Cine Majestick, às terças, a consumação de bebidas fica pela metade do preço. A Terça Maluca foi uma alternativa criada pelo dono para movimentar mais esse dia da semana.

<sup>13</sup> Entrevista realizada em 10 de junho de 2015 por Juliana Coelho.

paços trans eram outros. A busca pelo ordenamento oficial não deixou de produzir “espaços diferentes”

Pensar esses contraespaços como transtopias, nos quais as situações de estigma e de patologização não estão em primeiro plano (apesar de ainda presentes), que estimulam experiências trans de maior liberdade, no traz questionamentos sobre as tensões de poder que constantemente atualizam a cidade de Fortaleza.

As políticas dos espaços na cidade também dizem respeito às políticas dos corpos que nela podem transitar. A morte da travesti Dandara dos Santos, brutalmente espancada até a morte em fevereiro de 2017 em um bairro da periferia de Fortaleza, repercutiu nacional e internacionalmente a violência direcionada às pessoas trans no Brasil, que é o país que mais mata travestis e transexuais no mundo. A reverberação e comoção com a morte de Dandara e a pressão dos movimentos LGBTs do Ceará foram importantes tecnologias sexopolíticas para que o governo do estado do Ceará, em audiência na Defensoria Pública da União em junho de 2017, se comprometesse com a construção do primeiro Ambulatório Especializado no atendimento a travestis e transexuais. O ambulatório, inicialmente, funcionará nas dependências do Hospital Mental de Messejana, deixando entrever que um viés patologizador ainda se faz presente.

Os conflitos das tentativas de normalização de corpos têm como uma de suas consequências mudanças no corpo da cidade. As transtopias, como espaço-temporalidades de maior liberdade para pessoas trans, são espaços políticos de resistência aos muros reguladores que classificam certas experiências de gênero e de sexualidade – mas também de raça, classe, geração, entre outras – em lícitas ou ilícitas. As experiências transtópicas aqui narradas mostram uma cidade em constantes e conflituosos processos de transformação. Ao resistir a opressões e silenciamentos, as transtopias estimulam que a cidade seja um lugar mais habitável, modificando seus contornos e possibilidades de experimentá-la.

## REFERÊNCIAS

- BUTLER, Judith. **Problemas de gênero**: feminismo e subversão da identidade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- COELHO, Juliana Frota da Justa. **Ela é o show**: performances trans na capital cearense. Rio de Janeiro: Editora Multifoco, 2012.
- DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano (vol. 1)**: a arte de fazer. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1994.
- DEFERT, Daniel. “Heterotopia”: tribulações de um conceito entre Veneza, Berlim e Los Angeles (Posfácio). In: FOUCAULT, Michel. **O corpo utópico. As heterotopias**. São Paulo: n-1 Edições, 2013, p. 33-55.
- DIAS, Ed Ney Borges. **Trans Olhares**: duas histórias de vida de pessoas trans em Fortaleza. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2014.
- DÍAZ-BENÍTEZ, Maria Elvira. **Nas redes do sexo**: os bastidores do pornô brasileiro. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.
- FOUCAULT, Michel. **O corpo utópico. As heterotopias**. São Paulo: n-1 Edições, 2013.
- GADELHA, José Juliano Barbosa. **Masculinos em mutação**: a performance *drag queen* em Fortaleza. 2009. 262f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.
- GONÇALVES, Azimar Sampaio. Desfilando nus. **O Povo**, Cartas do leitor, 8 nov., 1989, p.6.
- GREEN, James Naylor. **Além do Carnaval**: a homossexualidade masculina no Brasil do século XX. São Paulo: Unesp, 2000.
- HARAWAY, Donna. Saberes localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. **Cadernos Pagu**, Campinas, v. 5, p. 07-41, 1995.
- LAURETIS, Teresa de. A tecnologia do gênero. In: HOLLANDA, Heloísa Buarque de (Org.). **Tendências e impasses**: o feminismo como crítica da cultura. Rio de Janeiro: Rocco, 1994, p. 206-242.
- NEIVA, Odovaldo Portugal. Quando a hierarquia gay (ou pelo menos aceita). **Diário do Nordeste**, DN Gente, 4 nov., 1984, p. 3.
- NOGUEIRA, Francisco Jander de Souza. **“Mariconas”**: itinerários da velhice travesti, (des)montagens e (in)visibilidades. 2013. 231f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Curso de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, Paraíba, 2013.
- PRECIADO, Paul Beatriz. Multidões *Queer*: notas para uma política dos “anormais”. **Estudos Feministas**, v. 19, n. 1, p. 11-20, janeiro/abril, 2011.
- \_\_\_\_\_. **Pornotopia**: Arquitectura y sexualidad en Playboy durante La guerra fría. Barcelona: Anagrama, 2010.
- RICARDO, Laécio. Cronista do edifício Jalcy. **Diário do Nordeste**, Caderno 3, 27 jan. 2003, p. 4.
- TREVISAN, João Silvério. **Devassos no paraíso**: a homossexualidade no Brasil, da colônia à atualidade: Rio de Janeiro: Record, 2011.
- VALE, Alexandre Fleming Câmara. **No escurinho do cinema**: cenas de um público implícito. São Paulo: Annablume; Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto do Estado do Ceará, 2000.
- VERAS, Elias Ferreira. **Travestis**: carne, tinta e papel. Curitiba: Prismas, 2017. ■

Flavio Henrique Ghilardi

# Cinco décadas de cooperativismo de moradia no Uruguai

## Resumo

*Este artigo realiza uma abordagem panorâmica sobre a experiência do cooperativismo de moradia no Uruguai. Analisa os principais aspectos que levaram à constituição e ampliação desse conjunto de iniciativas em produção social do habitat, com enfoque em questões-chave para a compreensão das trajetórias das políticas públicas e das organizações sociais nesse campo. Desse modo, assinala o intrincado percurso de formação dos cinquenta anos de experiências em cooperativas de moradia nesse país e sua pujança no período contemporâneo.*

Cooperativismo de moradia

Habitação social

Produção social do habitat

Uruguai

## Abstract

*This article presents a panoramic approach on the experience of housing cooperativism in Uruguay. It analyzes the main aspects that led to the constitution and expansion of this set of initiatives in social production of habitat, focusing on key issues for understanding the trajectories of public policies and social organizations in this field. In this way, it highlights the intricate itinerary of the fifty years of experiences in housing cooperatives in that country and its strength in the contemporary period.*

Housing cooperativism

Social housing

Social production of habitat

Uruguay

## INTRODUÇÃO

O Uruguai é um país situado ao sul da América Latina com pouco mais de três milhões de habitantes e um processo de urbanização que se inicia e se consolida rapidamente no começo do século XX (COURIEL; MENÉNDEZ, 2014). No início do século seguinte tem destaque, na experiência de urbanidade dessa nação, o acúmulo de cinco décadas de uma robusta iniciativa no campo da produção social de habitat<sup>1</sup>, qual seja, o cooperativismo de moradia.

Foi na segunda metade da década de 1960 que três experiências-piloto foram levadas a cabo sob iniciativa de uma organização não governamental – o Centro Cooperativista Uruguayo, conhecido como CCU – para a produção de soluções habitacionais por meio de uma nova modalidade de cooperativismo. Em seguida, o Legislativo uruguaio aprovou a Lei Nacional de Moradia, contendo um capítulo específico que institui o sistema cooperativo. A partir de 1970, esse sistema entra em funcionamento e, vertiginosamente, a produção habitacional sob essa modalidade ganha escala.

Em menos de uma década a promoção habitacional via cooperativas consolidou um modelo que aportou medidas inovadoras no modo de se produzir o habitat para as camadas populares. No Uruguai, essas inovações se expressaram na adoção da propriedade coletiva e criação de modalidades de participação dos usuários no processo construtivo via ajuda mútua ou poupança prévia, na constituição de Institutos de Assistência Técnica, na organização de federações de cooperativas, assim como na construção coletiva de equipamentos urbanos. Com o suporte estatal e o engajamento da classe trabalhadora sindicalizada (NAHOUM, 1984), a experiência ganhou escala e prestígio com a qualidade urbana alcançada, constituindo um sistema que enfrentou, logo em seguida, os desafios da retirada do apoio estatal com a ditadura a partir de 1973.

Este artigo realiza uma abordagem panorâmica sobre essa experiência do cooperativismo de moradia

1 Distinguindo-se das lógicas de provisão habitacional e da cidade por meio da forma privada mercantil e da forma estatal, a produção social do habitat, segundo Flores (2012), “*produce sin fines de lucro, por iniciativa y bajo el control de autoproductores y desarrolladores sociales, viviendas y conjuntos habitacionales que adjudica a demandantes individuales u organizados (principalmente de bajos ingresos), que en general son identificados y participan activamente desde las primeras fases del proceso habitacional*” (FLORES, 2012, p. 25). Diferencia-se, nesse sentido, dos processos clássicos de autoconstrução, dado que envolve não só o aspecto produtivo do ambiente urbano, mas primordialmente o controle sobre todas as suas dimensões de gestão.

no Uruguai. Analisa os principais aspectos que levaram à constituição e ampliação desse conjunto de iniciativas em produção social do habitat, com enfoque em questões-chave para a compreensão das trajetórias das políticas públicas e das organizações sociais nesse campo. Desse modo, assinala o intrincado percurso de formação dos cinquenta anos de experiências em cooperativas de moradia nesse país e sua pujança no período contemporâneo.

## PROJETOS-PILOTO E LEI NACIONAL DE MORADIA

A proposta das experiências-piloto em cooperativismo de moradia no Uruguai foi gestada sob iniciativa do Centro Cooperativista Uruguayo (CCU), uma associação civil sem fins lucrativos fundada em 1961 e que, até então, desenvolvia projetos com questões cooperativas no âmbito rural. A proposta do CCU no cooperativismo habitacional iniciou-se em 1965, conforme aponta informativo de época, ao afirmar que “*a fines de 1965, el Centro Cooperativista Uruguayo ante el problema habitacional que afrontaba el país, y en especial los sectores de población de menores ingresos, decide comenzar a trabajar en el campo de la vivienda*” (CCU, 1970, p. 135).

A partir do ano seguinte se constituem os três grupos que levarão a cabo as experiências-piloto em três localidades do interior do país. Em Isla Mala, no departamento de 25 de mayo, foi organizado um grupo de assalariados rurais; em Fray Bentos, no departamento de Río Negro, um outro com empregados públicos municipais; e em Salto, no departamento de mesmo nome, o coletivo se formou a partir de uma organização de ferroviários. No total, foram construídas 95 moradias pelas três cooperativas.

O cerne da proposta concentrava-se na organização dos núcleos familiares cooperativistas para o gerenciamento de todas as dimensões de construção de suas futuras moradias, com a utilização de mão de obra própria (a “ajuda mútua”) no processo construtivo. Adotando-se a figura jurídica das cooperativas de consumo (em virtude do quadro normativo vigente), os grupos se estabeleceram juridicamente com a assessoria do CCU e se tornaram responsáveis por todo o processo de gestão do projeto, desde a aplicação dos recursos financeiros até a organização do canteiro de obras.

A formatação dos projetos iniciou-se no ano de 1966 e somente foi ter o início de obras no final de 1968. O Centro Cooperativista Uruguayo realizou um trabalho de constituição de parcerias para o aporte de recursos financeiros que viabilizaram o acesso ao terreno onde foram construídos os projetos, além do

empréstimo para construção. As intendências e departamentos locais, o governo nacional, por meio do *Instituto Nacional de Viviendas Económicas* (INVE), o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a organização alemã *Misereor*<sup>2</sup> viabilizaram o aporte de solo urbanizado e de recursos financeiros.<sup>3</sup>

O financiamento estatal foi aportado por meio do INVE, órgão do governo nacional uruguaio responsável, naquele momento, pelas políticas habitacionais do país. Os recursos eram provenientes de empréstimo do BID, mas que estavam impossibilitados de aplicação por ausência de aporte de contrapartida do gestor uruguaio.<sup>4</sup> Em março de 1968 a direção do INVE incluiu, por resolução, os projetos no “Plano de Construções a Curto Prazo”. Em outubro e novembro do mesmo ano foram firmados os convênios com as cooperativas e no mês de dezembro iniciaram-se as obras.

Simultaneamente à preparação e ao início das experiências-piloto, o governo uruguaio organizava medidas para estimular a dinâmica do mercado imobiliário, que naquele momento passava por uma forte desaceleração. O poder executivo, juntamente com o parlamento, debatia desde 1967 uma peça legislativa que promovesse a reorganização do setor, impulsionando a retomada de seu crescimento.

Como resultado desse processo, a Lei Nacional de Moradia foi promulgada em 17 de dezembro de 1968, sob o número 13.728. No seu capítulo X, a Lei institui uma regulamentação específica sobre o cooperativismo de moradia. Ali estão previstas as formas de organização do sistema, com o estabelecimento dos mecanismos de constituição jurídica e estatutária das cooperativas, além do patrimônio social, a previsão das modalidades construtivas e de propriedade, a diferenciação entre as unidades cooperativas e as cooperativas matrizes, assim como a regulamentação dos Institutos de Assistência Técnica (IATs)<sup>5</sup>.

Documento do CCU ressalta que, mesmo antes da finalização das obras das experiências-piloto

no interior do país e da aprovação da Lei Nacional de Moradia, grupos cooperativos já começaram a se constituir, principalmente em Montevideu. O documento destaca que “desde 1967 [...] diversos conjuntos de famílias de todo el país solicitan asesoramiento a CCU a los efectos de constituir cooperativas de viviendas” (CCU, 1970, p. 138). Assim, logo após a aprovação da Lei Nacional de Moradia em 1968, coletivos já estavam formados aguardando regulamentação para formalizar a constituição jurídica.

No final do ano de 1969, o decreto 633/69, de 17 de dezembro, aprova a regulamentação do capítulo X da Lei Nacional de Moradia. Em seguida à aprovação da regulamentação, as cooperativas formadas se constituem juridicamente e apresentam seus projetos ao governo nacional. Desse modo é que o sistema já contava com os projetos de suas primeiras cooperativas em tramitação no início de 1970.

Entre o começo e o final das obras das experiências-piloto, as três cooperativas em obra e aquelas que já haviam se constituído, mas aguardavam a regulamentação para apresentação de projeto, começaram a realizar encontros que discutiam questões em comum sobre o sistema em formação. Em especial a modalidade de ajuda mútua, já que os pilotos e a maioria daquelas em formação adotaram essa modalidade<sup>6</sup>.

Foi nesse processo de obras das três primeiras cooperativas, formação de novos grupos e aprovação e regulamentação da Lei Nacional de Moradia que ocorreram as reuniões que se constituíram no embrião para a formação de uma federação de cooperativas de ajuda mútua. Assim, no mesmo dia da inauguração do projeto-piloto de Isla Mala, em 24 de maio de 1970, fundou-se a Federação de Cooperativas Uruguaias por Ajuda Mútua (FUCVAM).

Com a regulamentação pronta, as cooperativas constituídas necessitavam começar o ciclo inicial de concretização das obras, que passava pela cadeia do apoio técnico via IATs, aprovação de projetos, acesso ao solo urbanizado e financiamento monetário. Contando com apoio estatal, acessaram-se terrenos e os primeiros financiamentos do BHU foram concedidos em janeiro de 1971. O Boletim nº 1 de FUCVAM, de março desse ano, assim anunciava o início de permissão de obras para quatro cooperativas:

6 As cooperativas de poupança prévia também passaram a se formar nesse período, como é o exemplo de VICMAN (Cooperativa Matriz de Vivienda Malvín Norte), fundada em 18 de fevereiro de 1968. Há pouco material sobre a constituição da modalidade de poupança prévia no cooperativismo de moradia no Uruguai, por isso atém-se à história da modalidade de ajuda mútua.

2 A *Misereor* é uma organização alemã fundada por bispos católicos no ano de 1958.

3 Em Isla Mala, segundo Pessina (2008), o CCU também forneceu uma máquina de blocos, adquirida com recursos da mesma entidade alemã.

4 Como aponta um periódico do CCU, “en esos años Uruguay había obtenido un préstamo del BID para construir 3.000 viviendas, pero debía aportar igual monto, unos 8 millones de dólares, suma que no disponía a esos efectos” (CCU, 2012, p. 21). A proposta dos pilotos tornou possível destravar o acesso à parte desses recursos, por meio da utilização da própria mão de obra das famílias cooperativistas enquanto contrapartida aos recursos do BID.

5 Neste artigo não se analisa o funcionamento do cooperativismo de moradia uruguaio, para tanto vide Nahoum (1984).

*después de una larga espera, salió al fin la autorización para comenzar a construir las obras de las cooperativas COVIMT 1, COVIMT 2, COVIMT 3 y COVINE 1. Felicitaciones por la constancia en la espera a los compañeros, a quienes ya vemos en la ardua tarea del pico y pala.*

Em menos de três anos de aprovação da Lei Nacional de Moradia, as primeiras cooperativas já começavam sua etapa de obra. A partir daí, o sistema cooperativo de moradia no Uruguai adentrou um período de vertiginoso crescimento.

## ETAPA INICIAL: GANHO DE ESCALA

A Lei 13.728 havia criado a *Dirección Nacional de Vivienda* (DINAVI) na estrutura do Ministério de Obras Públicas, enquanto órgão coordenador das ações do governo uruguaio no campo habitacional. Os gestores, que passaram a integrar o órgão, levaram à frente a proposta de constituir o sistema cooperativo de moradia, previsto em lei e que deveria ser tirado do papel. González (2013) comenta que o órgão contava com poucos recursos para seus trabalhos diários, mas afirma que “aquella dirección de la DINAVI fue quien también impulsa el modelo cooperativo”.<sup>7</sup> Além disso, o financiamento se fazia sustentar gradativamente pelo aporte de recursos ao Fundo Nacional de Moradia, por meio de mecanismo previsto em lei, com a contribuição de 2% de todos os salários do país.

Nesse período inicial, a oferta de terra conformou-se,<sup>8</sup> para boa parte dos projetos, em terrenos com localização periférica e de grandes dimensões. É a partir dessa configuração que vão se constituir as Mesas Intercooperativas. Essas agregavam diversas cooperativas em um mesmo projeto, de forma a aproveitar as dimensões dos grandes terrenos. As Mesas contam com organismos próprios de deliberação interna e, também, de coordenação entre as cooperati-

<sup>7</sup> Deve-se ter em consideração que o governo eleito de então, de Jorge Pacheco Areco, do Partido Colorado, tinha um perfil conservador, como indica o próprio González (2013, p. 51), ao caracterizá-lo como “un gobierno de neto corte de derecha y autoritario, en un momento de gran polarización de la lucha de clases”.

<sup>8</sup> Nesse período inicial, a DINAVI conformara uma espécie de carteira de terras, a partir de ativos de bancos que estavam em crise. Dado o período de recessão que vivia o país, a forma que os bancos solucionavam dívidas com o governo uruguaio se fazia por meio da transferência de terrenos sob sua posse. Assim é que esses terrenos foram postos à disposição para aquisição pelas cooperativas em formação.

vas constituintes. Assim, a cidade de Montevideu – e algumas outras do interior, como Paysandú – transformaram determinadas áreas urbanas em canteiros de construção dos primeiros conjuntos habitacionais cooperativos.

Como algumas análises indicam (NAHOUM, 1984 e FONT, 1995), em cinco anos o sistema cooperativo tornou-se o principal item de investimento dentro do Plano Nacional de Moradia do governo nacional. De projeto experimental à capítulo da Lei Nacional, o sistema cooperativo tornava-se a principal modalidade de investimento do plano habitacional estatal.

Os dados de Perazza (1978) indicam que entre 1969 (ano da regulamentação) e 1978 (já no período da ditadura, quando decaí drasticamente o apoio estatal – como se verá mais à frente), multiplica-se em quase 25 vezes o número de cooperativas e em quase 32 vezes o número de sócios. O montante de unidades cooperativas salta de treze para 314 e o de sócios sai de 466 para mais de 14 mil. O que se observa nesse período inicial, portanto, é o ganho de escala de um sistema novo na forma de provisão habitacional via cooperativas.

Nesse ínterim, FUCVAM rapidamente se consolida como a federação que representa as cooperativas de ajuda mútua e algumas experiências são realizadas no tema da gestão de obra. Dentre algumas delas, a partir do paulatino início de obras, cria-se a Central de Compras, que buscava centralizar o processo de aquisição dos insumos da construção para todas as obras em marcha, de maneira a baratear os preços adquiridos junto aos fornecedores (FUCVAM, 1975).

Porém, em 1973, o golpe militar foi perpetrado no Uruguai. O complexo cooperativo adentrou o estado de exceção construindo suas unidades habitacionais, mas não por muito tempo. Os bons ventos deixariam de impulsionar o sistema.

## DITADURA MILITAR E SUFOCAMENTO DO SISTEMA

No começo da década de 1970, simultaneamente ao ganho de escala da produção cooperativa de moradia, a crise econômica e política se aprofundava no Uruguai. O governo de Jorge Pacheco Areco (1967-1972) endurecia cada vez mais as medidas repressivas às organizações do campo da esquerda. O presidente eleito para o mandato seguinte, Juan M. Bordaberry, assumindo em março de 1972, deu continuidade às medidas repressivas de Areco. As Forças Armadas há algum tempo organizavam-se para um possível golpe de estado, em alinhamento com uma tendência que

já se concretizava no cone sul da América Latina.

Em 27 de junho de 1973 foi dado o golpe de estado militar no Uruguai, com o apoio do presidente eleito. As Câmaras Legislativas e as Juntas Departamentais foram dissolvidas e um Conselho de Estado foi instituído. O golpe foi impetrado, apesar de encontrar uma intensa resistência da sociedade civil uruguaia (como a realização de uma greve geral de quinze dias). Mas instituída a ditadura militar, a repressão contra a sociedade uruguaia generalizou-se. Perseguição, tortura e assassinato de lideranças de esquerda, intervenção na Universidad de la República, destituição do presidente eleito e substituição por militar, dissolução do Poder Judiciário, dos partidos políticos e de organizações gremiais foram a tônica desses anos pós-1973.

O sistema cooperativo de moradia, nesse momento, estava em sua “fase de obras”. A maioria dos contratos que foram assinados com o governo nacional, no período democrático, adentrou a ditadura de 1973 a iniciar a etapa de construção das moradias ou, então, a concluí-las. Como aponta González (2013, p. 39), *“los grandes complejos habitacionales del movimiento estaban en su período de obra, es decir cuando en el 73 se concreta el golpe, los barrios ya estaban construyendo, la inversión ya estaba realizada y se tenían que terminar”*.

Nesse momento inicial do regime militar, as cooperativas de moradia não foram consideradas como um perigo para o estado de exceção imposto e puderam continuar suas obras. Ou seja, não se constituíram, perante a ditadura, uma organização inimiga a ser reprimida. Provavelmente essa possibilidade de continuidade dos projetos já contratados se deva ao grande volume de moradias cooperativas com construção iniciada.<sup>9</sup>

No entanto, no período de dois anos, entre 1975 e 1977, não foram concedidos novos empréstimos pela ditadura, sendo retomados somente no final de 1977 para as cooperativas que já haviam iniciado o trâmite junto ao governo. A partir do ano seguinte não são mais concedidas figuras jurídicas pelo governo nacional, cuja retomada se dará somente onze anos depois. Tomam corpo, então, as iniciativas de sufocamento do sistema cooperativo de moradia no Uruguai, que se encontrava em franca expansão.

Em 1978 foram criadas as Sociedades Cívicas de

Propriedade Horizontal, as quais se caracterizavam pelo regime de propriedade privada e que passaram a ter prioridade nos investimentos estatais. Em 1979, a Ordem de Serviço 7.000 do BHU alterou diversas operativas do sistema. Exigiu poupança prévia para a modalidade de ajuda mútua, aumentou a taxa de juros para seis por cento (em vez de dois a quatro praticado anteriormente) e definiu o limite de cinquenta unidades habitacionais para financiamento às cooperativas (em contraste com o limite de duzentas estabelecido na Lei), não mais se permitindo a formação dos grandes conjuntos. Agrega-se, a essas medidas, a transferência da carteira de terras do BHU para o setor privado (FONT, 1995 e NAHOUM, 1984).

Conforme começou a se viver a escalada das ações repressivas pela ditadura, as cooperativas de moradia foram se configurando como um lugar de “refúgio” para aqueles militantes que não se exilaram no exterior e continuaram a viver – muitos clandestinamente – no Uruguai. Desse modo é que se conformou uma conhecida descrição desses territórios como “ilhas de liberdade” em meio aos anos de chumbo do regime militar (GONZÁLEZ, 2013, p. 40). A construção dos equipamentos coletivos pelas cooperativas também permitiu que muitos militantes, que eram procurados pela ditadura, pudessem se engajar em comissões que não eram vigiadas pelo estado. Ou seja, naquelas comissões que não eram previstas na regulamentação da Lei Nacional de Moradia e que, por isso, não tinham uma fiscalização sistemática do estado (GONZÁLEZ, 2013, p. 74).

Como visto anteriormente, uma característica marcante do início do sistema, em Montevideu, foi a configuração de grandes conjuntos formando as Mesas Intercooperativas. Por estarem localizadas em zonas de urbanização rarefeita, demandavam a construção de equipamentos urbanos de saúde, educação, lazer etc. Desse modo foi que os próprios conjuntos cooperativos, nesse momento, promoveram a construção autogestionária de diversos serviços complementares às unidades habitacionais (CASTRO; MENÉNDEZ; SOSA; ZIBECCHI, 2013).<sup>10</sup>

Além dos equipamentos urbanos, as cooperativas de moradia, em regime de propriedade coletiva, também demandavam mecanismos de apoio ao processo de gestão coletiva que se estabelecia ao final da obra. No final do ano de 1975, FUCVAM firmou um convênio com a Associação Cristiana de Jovens

9 Dados de 1978 mostram que, após o período inicial de cinco anos de maior escalada do sistema cooperativo (1970 a 1975), existiam 8.272 unidades habitacionais concluídas ou em construção, 2.373 em espera para a liberação de empréstimo e mais 3.942 unidades em cooperativas que já haviam se constituído juridicamente, mas que aguardavam o início dos trâmites para solicitação de empréstimo (PERAZZA, 1978).

10 Novamente segundo González (2013, p. 74), é possível afirmar que *“no será casualidad que la inmensa mayoría de guarderías, policlínicas, locales comerciales, bibliotecas, pequeñas cooperativas de consumo se generarán en el período comprendido entre 1975 y 1982”*.

(ACJ) do Canadá para um projeto com as cooperativas filiadas que já tivessem terminado suas obras. O objetivo do convênio era fornecer assessoria à promoção de atividades esportivas e recreativas, formação de bibliotecas, capacitação em artesanato, cursos de enfermagem e organização de creche, entre outras.

Outra iniciativa de FUCVAM, durante a ditadura, foi a criação da central de pré-fabricados. O projeto contou com o apoio de recursos de cooperação internacional, por meio de uma entidade governamental holandesa, e produzia elementos pré-fabricados para as cooperativas em obra. No entanto, com o corte na concessão de empréstimos pelo governo, a partir de 1977, a central começou a se inviabilizar até ser desativada nos anos 1980.

Já no início da década de 1980, a diretoria da FUCVAM passou por um período de renovação, com a eleição de integrantes oriundos de várias cooperativas recém-finalizadas. Foi esse novo grupo dirigente que começou a adotar uma posição de confronto à ditadura. Sobre essa renovação na direção da entidade, González (2013, p. 43) comenta que *“era una nueva camada de dirigentes jóvenes y sin duda de distintas fuerzas de la izquierda”*, em sua maioria oriundos de cooperativas recém-terminadas.

Desse modo, a agenda política da federação se reorientou e, em resposta a algumas medidas de sufocamento ao sistema cooperativo de moradia, passou a organizar, a partir de agosto de 1983, a paralização geral nos pagamentos aos financiamentos do governo nacional. As cooperativas filiadas à entidade decidiram deixar de depositar, oficialmente, as prestações do empréstimo estatal, recolhendo-os em uma conta paralela e reivindicando a baixa na taxa de juros.

A reação do regime militar foi elaborar uma proposta de lei que propunha transformar o regime de propriedade coletiva, das cooperativas de moradia, em individual. No final do ano de 1983 foi então apresentado o projeto de lei que individualizava o financiamento coletivo das cooperativas para seus sócios, transformando o regime de propriedade de uso e gozo, a maioria do sistema. Como resposta, FUCVAM avançou com uma iniciativa de realização de um *referendum* popular. Para tanto, valeu-se de um dispositivo constitucional de iniciativa popular, com a coleta de assinaturas para a proposição do *referendum*. Em um único dia foram coletadas mais de trezentas mil assinaturas, cerca de um quarto da população do país.

Essa estratégia alçou FUCVAM a mudar seu status político perante à sociedade civil uruguaia. Como afirma González (2013, p. 3), *“fue esta medida la que catapultó de una vez y para siempre a FUCVAM como un movimiento social con fuerte presencia a nivel na-*

*cional no solamente en el tema de la vivienda sino en el conjunto de intereses de los sectores populares”*. A ditadura, então, recuou com a proposta do projeto de lei.

Desse modo, a entidade reinventou sua luta política, deixando de ser uma organização secundária na resistência à ditadura e passando à linha de frente na luta pela queda do regime, que ocorre no final de 1984. Apesar do rebaixamento dos horizontes de concretização de cooperativas de moradia – seu objetivo imediato –, dado o fechamento das fontes de financiamento estatal, FUCVAM conseguiu se colocar na linha de frente da resistência à ditadura militar uruguaia. Com o cenário da redemocratização, em meados dos anos 1980, a entidade conformou-se um movimento social de envergadura na sociedade civil uruguaia.

## REDEMOCRATIZAÇÃO E POLÍTICAS NEOLIBERAIS

Um dos principais legados do regime militar para o povo uruguaio foi a introdução e desenvolvimento de políticas econômicas neoliberais no país. Nos governos nacionais que sucederam a ditadura, após 1984, o receituário neoliberal não deixou de ser seguido e o crescimento econômico não foi retomado. A recessão marcou o ritmo da economia e o país vivenciou uma profunda desfiguração de seu aparato de bem-estar social constituído em quase um século (FILGUEIRA; ERRANDONEA, 2014, p. 19).

O fim da ditadura também não significou a retomada dos investimentos do governo nacional no sistema cooperativista de moradia. O que se observa, adentrando os anos 1990, é o acanhado volume de recursos públicos disponibilizados, que se traduziu no escasso número de obras iniciadas por cooperativas nesse período. Além disso, houve a focalização dos empréstimos e a concessão dos financiamentos habitacionais segundo os níveis de rendimento familiar, com a estipulação de um patamar mínimo de renda para se entrar no sistema.

Uma emblemática medida adotada no período é a alteração da Lei Nacional de Moradia, com o rebaixamento nos patamares aceitáveis de moradia adequada, permitindo-se a construção dos Núcleos Básicos Evolutivos (NBEs), habitações de pequena metragem, para posterior ampliação, sob construção de empresas privadas.<sup>11</sup> O sistema cooperativo buscou politizar o rebaixamento dos níveis de habitabili-

<sup>11</sup> Nesse período também é criado o *Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA)*, sendo que a DINAVI passou a ser uma diretoria do Ministério.

dade proporcionado pelos NBEs, por meio de novas obras cooperativas com o mesmo valor disponibilizado para os tais núcleos, alcançando-se uma qualidade construtiva superior (ALONSO; SARACHU; VALLÉS, 2016).

Outra medida adotada foi o sistema de franjas, instituído por uma regulamentação de 1993. O foco do subsídio aos empréstimos direcionou-se para as unidades habitacionais, sendo concedido para o financiamento da unidade habitacional (e não ao núcleo familiar nos momentos em que necessitasse de atendimento). Os sócios de cada cooperativa eram classificados conforme seus rendimentos, sendo que cada unidade cooperativa poderia construir um determinado padrão habitacional de acordo com o nível médio de rendimento familiar.<sup>12</sup> Isso acarretava padrões construtivos inferiores para as cooperativas formadas por trabalhadores de baixa renda, justamente em um período de forte crise econômica.

Com a reabertura democrática e o contexto neoliberal, FUCVAM novamente reinventa sua ação política. Basicamente destacam-se três linhas de atuação da organização durante os anos 1990. A primeira é a luta pela terra.

No final da década de 1980, a entidade contava com diversas cooperativas que se formaram após a abertura democrática, a partir de grupos que se entusiasmaram com a luta da entidade, mas que não conseguiam concretizar a proposta da moradia cooperativa. Concomitantemente a isso, já no final dos anos 1980, começou a ocorrer uma escalada de despejos em Montevideu (GONZÁLEZ; ALAGGIA, 2004).

Diante dessa conjuntura, FUCVAM percebeu que a questão da terra era uma estratégia nevrálgica a ser levada à discussão pública, não bastando só a retomada dos financiamentos e da concessão das figuras jurídicas para as cooperativas. Buscou-se, desse modo, reunir aqueles grupos que haviam se dissolvido pela falta de perspectivas de financiamento, constituindo-se uma comissão específica para as cooperativas em formação. Dentro desse grupo emergiu, entre debates durante os meses de maio a julho de 1989, a proposta de ocupação de terras como uma forma de luta política (GONZÁLEZ; ALAGGIA,

2004)<sup>13</sup>. Assim é que novamente a luta política da entidade se reinventa e, no final de 1989, iniciam-se as ocupações de terras por diversas cooperativas em formação.

Apesar das dificuldades de negociação com o governo nacional, a estratégia de acesso à terra se concretizou a partir da eleição do partido *Frente Amplio para a Intendencia de Montevideu*, em 1989.<sup>14</sup> Desde então a Intendencia estruturou uma carteira de terras para os projetos de cooperativas de moradia, a qual foi instituída em setembro de 1990<sup>15</sup>.

A segunda linha de atuação de FUCVAM que se destaca nesse período é a que se realiza com os trabalhadores de baixa renda. O modelo neoliberal adotado no Uruguai trouxe uma intensa reconfiguração no mundo do trabalho, marcado pela flexibilidade e baixos rendimentos (FILGUEIRA; ERRANDONEA, 2014). Conformou-se, assim, uma base de trabalhadores com a qual FUCVAM nunca havia atuado, o que instalou um debate dentro da entidade.

A entidade decidiu por atuar com esse grupo, criando a *Comisión de Vivienda Alternativa* e apoiando um primeiro projeto piloto, o qual geraria a cooperativa COVIITU 78, com desalojados da *Ciudad Vieja*, área central da capital. A partir desse piloto, surgiram diversos outros grupos com esse mesmo perfil, cuja característica, de acordo com Filippini (2008), era uma inconstância no cumprimento dos compromissos de horas de ajuda mútua e dificuldades para trabalhar organizadamente em grupos e com pessoal contratado.

A terceira linha de ação adotada por FUCVAM, no pós-ditadura, foi a promoção de cooperativas para a reabilitação de habitação na área central de Montevideu. Segundo Vallés (2008), a Intendencia eleita em 1990 começou a promover programas-piloto que procuravam estender a experiência das cooperativas de moradia por ajuda mútua para as operações de reabilitação de moradias na área central

12 De acordo com Alonso, Sarachu e Vallés (2016, p. 16), nesse sistema “el financiamiento era diferente según los ingresos de los cooperativistas. Se distinguían seis franjas de ingreso, que tenían el mismo subsidio de capital [...], pero los préstamos eran diferentes, ajustándose a la capacidad de devolución de cada grupo”. Dessa maneira disponibilizavam-se valores de financiamento menores para as cooperativas compostas por sócios de baixa renda e valores maiores para cooperativas com ingressos médios maiores.

13 Deve-se frisar que FUCVAM detinha em sua trajetória um histórico de experiências em ocupação de terras urbanas na década de 1970, como em 1971 na região de Cerro Norte em Montevideu, onde ocorrem as “primeras ocupaciones comunitarias en reivindicación de tierras y préstamos para construir”.

14 Toda a história do Poder Executivo uruguaio foi atravessada pelo bipartidarismo colorado-blanco, com amplo predomínio do primeiro. Porém, com a eleição do partido *Frente Amplio para a Intendencia de Montevideu* em 1990, abriu-se a perspectiva de quebra desse predomínio (MOREIRA, 2000, p. 24).

15 Mendive (2013, p. 11) explica que “la adjudicación de los terrenos a cooperativas se ha realizado a través de convenios entre la Intendencia y las dos federaciones de cooperativas [...]. Los terrenos son ofrecidos a las federaciones, quienes deciden [...] a que cooperativa, dentro de sus afiliadas, asignan el predio”.

da cidade.<sup>16</sup> Desse modo é que foram desenvolvidas quatro experiências na primeira metade da década de 1990. A partir dessas iniciativas pioneiras diversas outras foram, nos anos seguintes, levadas a cabo na área central da cidade.<sup>17</sup>

Desde tais linhas de ação impetradas por FUCVAM no Uruguai neoliberal da década de 1990, verifica-se como a entidade novamente se reinventa politicamente, em meio ao cenário de crise social que toma o país. Como resume Nahoum (2010), sobre o sistema cooperativo de moradia nesse período, “*de más del 50% de los préstamos tramitados en 1973 y 1974 (cinco mil viviendas o más), se pasó a cero en 1987, menos de 700 en 1998-2001 y menos de 400 en el cuatrienio siguiente, hasta 2005*”.

## PERÍODO CONTEMPORÂNEO

Depois da abertura democrática, o Uruguai testemunhou o regime neoliberal se aprofundar, perdendo de vista os bons momentos em sua economia. A crise desse período tem seu ápice no ano de 2002, com a quebra bancária do país. Nahoum (2010, p. 13) assim elenca os elementos da crise com que se deparou o novo governo nacional em 2005: entre 2001 e 2003, a brutal queda do salário real em 26%, a duplicação da população em condição de pobreza e a triplicação na condição de indigência, a queda do PIB em 10% no ano 2000, seguida de mais quatro anos de quedas consecutivas, a desocupação empregatícia de quase 17% da população, além do aumento vertiginoso da inflação, de 4% em 2001 para 20% em 2003.

Apesar de ir para o segundo turno na eleição nacional de 1999, somente em 2004 o partido *Frente Amplio* angariou 50,4% dos votos válidos, elegendo em primeiro turno Tabaré Vázquez e colocando-se como o terceiro partido a chegar ao governo nacional uruguaio. Com as duas administrações do *Frente Amplio* (Tabaré até 2009 e José Mujica entre 2010 e 2014), observam-se dois períodos distintos quanto ao tratamento do sistema cooperativo de moradia.

A administração de Tabaré Vázquez concentrou-

16 Couriel e Menéndez (2014, p. 46 e 47) comentam que, desde 1986, havia uma articulação entre a Intendência de Montevideu – com disposições regulamentárias – e o Banco Hipotecário do Uruguai – com linhas de crédito – visando à promoção de reciclagem do estoque construtivo histórico da cidade.

17 Tais foram o programa “*Mujefá*”, integrado por mulheres chefes de família, o programa “*Las Bóvedas*”, em um prédio histórico desenvolvido pela cooperativa COVICIVI, o programa “*Pretyl*”, sob responsabilidade da associação civil de mesmo nome e o programa “*Goes*”, a cargo da cooperativa COVIGOS I.

-se em mudanças institucionais no setor, disponibilizando um pequeno volume de recursos orçamentários para a política habitacional (MAGRI, 2010, p. 69). Nessa perspectiva, de acordo com Nahoum (2010, p. 15), a administração tomou a decisão de que os investimentos habitacionais não seriam uma prioridade, devendo dedicar-se à reconstrução do aparato institucional.

Reforçou-se, desse modo, o papel do *Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente* (MVOTMA) como coordenador da política habitacional e redefiniram-se as funções do *Banco Hipotecario del Uruguay* (BHU), com a criação da *Agencia Nacional de Vivienda* (ANV). A ANV transformou-se no centro executivo da política habitacional, tornando-se o órgão “*que concentra la decisión y gestión operativa de los recursos institucionales y la gestión de deudores asumiendo un rol principal en materia de planificación y ejecución de planes de acceso a la vivienda*”.

Um conjunto de novas regulamentações também foi aprovado, realinhando-se alguns mecanismos operativos do sistema cooperativo de moradia. Dentre as medidas adotadas, destacam-se a eliminação do rendimento mínimo para participação no sistema, a criação de um mecanismo de subsídios diferenciados conforme o rendimento familiar (em lugar daquele centrado no valor da unidade habitacional), a aprovação de novas normas construtivas, o abandono dos NBEs e a criação da *Cartera de Inmuebles para Vivienda de Interés Social* (CIVIS), pelo governo nacional, nos moldes da experiência da Intendência de Montevideu.

Com a administração de Pepe Mujica (2011-2015) e a continuidade do *Frente Amplio* no Executivo nacional, as mudanças no cooperativismo de moradia foram implementadas com a disponibilização de recursos orçamentários. Iniciou-se a realização de sorteios semestrais (previstos em regulamentação de 2008),<sup>18</sup> nos quais os projetos das cooperativas de moradia – quando tecnicamente aprovados – não podem passar por mais de quatro sorteios para serem contemplados. Abriu-se perspectiva de que, quando aprovados tecnicamente os projetos construtivos, a cooperativa de moradia esperaria no máximo dois anos (se não fosse contemplada em três sorteios) para obter o financiamento do governo nacional.

Portanto, observa-se no período contemporâneo a modificação regulamentária do cooperativismo de moradia uruguaio, com aporte de recursos e dimi-

18 Regulamento do MVOTMA aprovado pela Resolução Ministerial 540 de 2009, que estabelece as condições e os procedimentos para obtenção dos empréstimos e subsídios para as cooperativas de moradias, através de dois chamados anuais.

nuição no tempo de acesso ao financiamento estatal. Os dados de balanço do governo nacional para o Plano Quinquenal de 2010 a 2014 (DINAVI, 2015) indicam que nesse período foram outorgados empréstimos para 305 cooperativas, visando à construção de 9.913 moradias. O programa de apoio às cooperativas correspondia, no Plano de Reabilitação e Consolidação Urbano-Habitacional, a quase 29% das unidades terminadas no período 2010-2014, sendo 48% das unidades em execução, ou seja, 37,5% do total. Assim, seguido o período de escassez de investimentos iniciado com a ditadura e após a conjuntura de políticas econômicas neoliberais dos anos 1990, o sistema recentemente adentrou numa nova fase com ampliação das possibilidades de acesso a financiamento e apoio estatal.

## SÍNTESE FINAL

O sistema uruguaio de cooperativas de moradia foi conformado a partir da confluência de um contexto de iniciativa de três projetos-piloto pelo *Centro Cooperativista Uruguayo* e de aprovação de uma Lei Nacional de Moradia. A partir da 1970, com a regulamentação da Lei, a finalização dos três pilotos e a conformação de novos grupos cooperativos, o estado passou a apoiar o sistema com três medidas essenciais: concessão de personalidade jurídica, terra e financiamento.

Assessoradas pelos Institutos de Assistência Técnica (IATs), as cooperativas de moradia (muitas oriundas de suas matrizes gremiais, principalmente em Montevideu) tiveram uma expansão forte até o ano de 1975, quando o estado, mesmo sob o início da ditadura (1973), apoiou fortemente o sistema. As cooperativas se federaram, principalmente em FUCVAM, mostrando que a novidade da modalidade de propriedade coletiva foi a mais incentivada e aceita dentro do sistema. Em uma década, consolidou-se um mecanismo de produção social do habitat assentado no tripé de formação das cooperativas – e sua representação federativa enquanto movimento social –, de assessoramento por meio dos IATs e de apoio estatal via regulamentação do sistema, concessão de personalidade jurídica, aporte de solo urbanizado e financiamento estatal.

A partir da segunda metade de 1970, a ditadura militar foi aos poucos cessando os mecanismos de suporte ao sistema, sendo que, no início da década seguinte, propôs medidas que tentaram sufocá-los de vez. As cooperativas de moradia enfrentaram quase três décadas de poucos recursos para a promoção de novas obras. Porém, nessa mesma década de 1980,

FUCVAM reinventou-se politicamente e consolidou-se como um poderoso movimento social na estrutura da sociedade civil, a partir da assunção de destacado papel de enfrentamento com a ditadura militar.

Com a abertura democrática, o cooperativismo de moradia passou pelas vicissitudes das políticas econômicas neoliberais. Apesar da retomada da concessão de figuras jurídicas, os poucos investimentos estatais fizeram com que o acesso aos empréstimos estatais levasse a anos de espera para a concretização de obras cooperativas. Novos experimentos surgiram nesse cenário, como a atuação com grupos de baixos ingressos e a reciclagem de prédios históricos.

O sistema teve o aporte de maiores investimentos a partir de 2005, com a reorganização institucional da política habitacional no primeiro governo nacional do Frente Amplo e com o aporte de recursos no segundo governo. O resultado foi a diminuição no tempo de acesso ao financiamento estatal e o aumento no volume de obras cooperativas. Nas cinco décadas de densa experiência acumulada, o cooperativismo de moradia no Uruguai mostra, portanto, sua sinuosa trajetória para constituir-se em sólido mecanismo de produção social do habitat.

## REFERÊNCIAS

- ALONSO, Noemí; SARACHU, Gerardo; VALLÉS, Raúl (Coord.). **Participar o no participar, ésa es la cuestión**. Dos modelos de producción habitacional y sus resultados. Montevideo: Universidad de la Republica, 2016.
- CAETANO, Gerardo; RILLA, José. **Breve historia de la dictadura (1973-1985)**. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1987.
- CASTRO, Diego; MENÉNDEZ, Mariana; SOSA, María Noel; ZIBECCHI, Raúl. Apuntes del pasado para la vida digna. **Revista Contrapunto**, n. 3, noviembre 2013.
- CENTRO COOPERATIVISTA URUGUAYO – CCU. Los primeros pasos. **Cuadernos Cooperativos**, n. 47, Año VIII, 2º Trimestre de 1970.
- \_\_\_\_\_. Construir un hábitat. *Dinámica Cooperativa*, n. 123, Noviembre 2012.
- CENTROS DE ACCIÓN DE EDUCACIÓN PARA EL DESARROLLO. Proyectos aprobados recientemente. **Educación para el desarrollo**, enero 1976.
- COURIEL, Jack; MENÉNDEZ, Jorge. **Nuestro Tiempo 14: Vivienda**. Montevideo: Comisión del Bicentenario, 2014.
- DIRECCIÓN NACIONAL DE VIVIENDA - DI-

- NAVI. **Programa Cooperativas**. Evaluación Plan Quinquenal de Vivienda 2010 – 2014. Montevideo: MVOTMA, 2015.
- FILGUEIRA, Fernando; ERRANDONEA, Fernando. **Nuestro Tiempo 23**: Sociedad Urbana. Montevideo: Comisión del Bicentenario, 2014.
- FILIPPINI, Hugo Rodríguez. Programas con grupos de muy bajos ingresos. In: NAHOUM, Benjamín (Coord.). **Una historia con quince mil protagonistas**. Las Cooperativas de vivienda por ayuda mutua uruguayas. Sevilla/Montevideo: Junta de Andalucía, Intendencia de Montevideo, 2008.
- FLORES, Enrique Ortiz. Producción social de vivienda y hábitat: bases conceptuales para una política pública. In: FLORES, Enrique Ortiz (Coord.). **El camino posible**. Producción Social del hábitat en América Latina. Montevideo: Ediciones Trilce, 2012.
- FONT, Guillermo. Tres décadas de historia. Una cronología abierta. **Revista Social de FUCVAM**, Montevideo, Mayo 1995.
- FRENS-STRING, Joshua. Revolution Through Reform. Popular Assemblies, Housing Cooperatives and Uruguay's New Left. **contemporanea. Historia y problemas del siglo XX**, v. 2, n. 2, 2001.
- FUCVAM. Noticias F.U.C.V.A.M. **Boletín Nº 1**, Marzo 1971.
- \_\_\_\_\_. Central de suministros – una importante etapa. **Informativo FUCVAM**, Agosto, 1975.
- GONZÁLEZ, Gustavo. **Una historia de FUCVAM**. Montevideo: Trilce, 2013.
- GONZÁLEZ, Gustavo; ALAGGIA, Javier Vidal. **A la Luz del Día**. La rebelión de Los Sin Tierra Urbanos. Montevideo: Fundação Rosa Luxemburgo, FUCVAM, 2004.
- MACHADO, Gustavo. **Del dicho al techo**: el largo trecho en el acceso a la vivienda en el Uruguay actual. 2002. 210 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social)-Escola de Serviço Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2002.
- MAGRI, Altaïr. La reforma gerencial en el área de la vivienda en Uruguay. **Revista Uruguaya de Ciencia Política**, Montevideo, v. 22, n. 1, 2010.
- MENDIVE, Carlos. **Cartera de Inmuebles de Vivienda de Interés Social (CIVIS)**: alternativas para la provisión de suelo en Uruguay. Documento de Trabajo del Lincoln Institute of Land Policy. [s.i.]. 2013.
- MENONI, Emma. La experiencia de las “Mesas”: Mesa 1. In: NAHOUM, Benjamín (Coord.) **Una historia con quince mil protagonistas**. Las Cooperativas de vivienda por ayuda mutua uruguayas. Sevilla/Montevideo: Junta de Andalucía, Intendencia de Montevideo, 2008.
- MOREIRA, Constanza. A Esquerda no Uruguai e no Brasil: cultura política e desenvolvimento partidário. **Opinião Pública**, Campinas, v. VI, n. 1, 2000.
- NAHOUM, Benjamín. El cooperativismo de ayuda mutua en el Uruguay: una alternativa popular y autogestionaria de solución al problema de la vivienda. **Informes de la Construcción**, v. 36, julio 1984.
- \_\_\_\_\_. Cien meses de política de vivienda del Frente Amplio. La dialéctica entre lo posible y lo necesario. **Revista Contrapunto**, Montevideo, n. 3, noviembre 2010.
- NAHUM, Benjamín. **Manual de Historia del Uruguay (1903 – 2010)**. 22ª. ed. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 2014.
- PERAZZA, Nelson. **Cooperativismo en el Uruguay**. Serie de Temas Nacionales 6. Montevideo: División Publicaciones de la Biblioteca del Poder Legislativo, 1978.
- PESSINA, Leonardo. Una mirada desde la región. Referencia para América Latina. **Vivienda Popular**, Montevideo, n. 17, noviembre 2008.
- TERRA, Juan Pablo. **La vivienda**. Montevideo: Nuestra Tierra, 1969.
- VALLÉS, Raul. Reciclajes. In: NAHOUM, Benjamín (Coord.) **Una historia con quince mil protagonistas**. Las Cooperativas de vivienda por ayuda mutua uruguayas. Sevilla/Montevideo: Junta de Andalucía, Intendencia de Montevideo, 2008.
- YAFFÉ, Jaime Gabriel. Proceso económico y política económica durante la dictadura (1973-1984). In: DEMASI, Carlos; MARCHESI, Aldo; MARKARIAN, Vania; RICO, Álvaro; YAFFÉ, Jaime. **La dictadura Cívico-Militar**. Uruguay 1973-1985. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, Centro de Estudios Interdisciplinarios Uruguayos, 2009. ■

Fellip Agner Trindade de Andrade

# Entre separações e mediações a vida pós-moderna na cidade em *Medianeras*

## Resumo

*Este artigo pretende estabelecer uma relação interdisciplinar entre a linguagem cinematográfica e os diferentes estudos da cidade: arte, arquitetura, urbanismo, sociologia e estudos culturais. Partindo da análise do filme argentino Medianeras (2011), de Gustavo Taretto, este trabalho estabelece um diálogo interdisciplinar a fim de apresentar e discutir alguns dos aspectos da vida pós-moderna na cidade, como a influência do espaço e das tecnologias, a partir dos temas: urbanidade, contemporaneidade e construção da subjetividade na vida urbana contemporânea.*

Arte

Espaço

Urbanidade

Sociologia

Pós-modernismo

## Abstract

*This article intends to establish an interdisciplinary relationship between the cinematographic language and the different studies of the city: art, architecture, urbanism, sociology and cultural studies. Based on the analysis of the Argentinean film Medianeras (2011), by Gustavo Taretto, this work establishes an interdisciplinary dialogue in order to present and discuss some aspects of postmodern life in the city, such as the influence of space and technologies, from the themes: urbanity, contemporaneity and construction of subjectivity in contemporary urban life.*

Art

Space

Urbanity

Sociology

Postmodernism

## INTRODUÇÃO

*Cidade é um assentamento humano em que estranhos têm chance de se encontrar.*

**Richard Sennett**

Desde os primeiros assentamentos humanos às atuais megalópoles, das pequenas vilas camponesas à Revolução Industrial e ao consequente êxodo rural, o local de aglomeração humana sempre foi um lugar marcado pelo contato, pelos contrastes, pela exclusão e também inclusão de pessoas, espaços e ações. Ou seja, um tópico variável e produtivo às discussões filosóficas, sociais e políticas, além, é claro, da criação artística, como no caso do premiado e aclamado filme argentino *Medianeras*, de 2011.

Com direção e roteiro do cineasta argentino Gustavo Taretto, o filme conta a história de Martín (Javier Drolas) e Mariana (Pilar López de Ayala), dois jovens portenhos passando por crises de relacionamento e de convívio social em um cenário urbano, entre a multidão, a qual reforça ainda mais a solidão de ambos do que o contrário. Martín é um fóbico social em processo de recuperação, e Mariana é uma claustrofóbica que acabou de terminar um longo relacionamento.

Ambos moram no mesmo quarteirão e, por alguns momentos do filme, seus caminhos se cruzam, mas sem que se deem conta um do outro, sempre tendo a cidade como pano de fundo não apenas de seus caminhos, mas também como pano de fundo de suas angústias e dificuldades. Ao mesmo tempo que a metrópole os une, também é ela que os separa.

Com extremo cuidado artístico, o diretor nos apresenta um filme em que cada *frame* parece ser uma fotografia do urbano, um registro da vida solitária na cidade e do poder que esta exerce sobre as vidas de seus habitantes. Através de um roteiro bem escrito (e ainda que leve e perpassado de cenas e falas cômicas), Taretto retrata muito bem a vida de dois jovens na cidade de Buenos Aires, e, mais que isso, retrata suas relações com esse grande centro urbano.

Diferentemente de outros trabalhos cinematográficos, o diretor e roteirista do filme não trata das angústias de seus personagens de forma escapatória. Muito pelo contrário, seus personagens reconhecem os seus problemas e, em vez de fugirem destes, aprendem ou tentam aprender a lidar com eles da melhor forma possível, uma vez que a cidade é a maior representante de todos esses problemas.

*Medianeras* é uma obra que trata de forma poética e reflexiva a influência do planejamento urbano (ou a falta dele) na vida das pessoas que escolhem ou são obrigadas a morar em grandes centros urbanos como,

no filme, a capital argentina, Buenos Aires.

A fim de estabelecer um diálogo interdisciplinar, este artigo busca discutir e apresentar alguns dos aspectos da vida pós-moderna nos grandes centros urbanos por meio da linguagem cinematográfica, abordando aspectos da arquitetura e do urbanismo em consonância com os estudos sociológicos e culturais.

## ENTRE SEPARAÇÕES E MEDIAÇÕES

*Medianeras* (ou *pared medianera*), segundo a versão eletrônica do *Diccionario de la lengua española*, é o nome dado às paredes laterais dos edifícios, também chamadas de paredes cegas, nas quais, por sua proximidade com o edifício vizinho, não se pode abrir janelas, sendo que, na maioria das vezes, esses espaços são utilizados para a fixação de cartazes, outdoors ou outro tipo de publicidade.

Ainda segundo o mesmo dicionário, medianeiro(a) é tudo aquilo que está ou se põe entre duas outras coisas, ou aquilo ou alguém que sirva de mediação entre duas partes. Ou seja, algo que separa, mas que, ao mesmo tempo, intermedeia, dependendo do ponto de vista e do uso que se faz dessa mediação. E é justamente sobre isso que se trata o filme argentino *Medianeras* - Buenos Aires na era do amor digital (*Medianeras*, 2011).

Já nas primeiras imagens do filme e através das próprias palavras do personagem protagonista, o espectador é apresentado a um centro urbano de cores frias, vidros, reflexos, emaranhados de fios, recortes de céu e o som contínuo do tráfego nas ruas: “¿Qué se puede esperar de una ciudad que le da la espalda a su río?” (TARETTO, 2011), questiona Martín ao tecer suas primeiras impressões no filme acerca da arquitetura de Buenos Aires e a interação afetiva das pessoas – ou a falta dela – com e no espaço urbano.

O filme retrata justamente essa ideia de solidão em meio à multidão. A solidão de não se ter algo para fazer, ainda que rodeado de “oportunidades” oferecidas pela cidade; o anonimato em meio à aglomeração de pessoas e o vai e vem despercebido do dia a dia; o peso da cidade em detrimento de suas singularidades, como o medo de utilizar o elevador, por exemplo, em uma cidade pontuada por prédios; a indiferença em relação à pessoa ao lado e à arquitetura da cidade, os sujeitos que se cruzam na rua sem que suas vidas estejam também cruzadas (como ocorre com o casal protagonista, morando no mesmo bloco e cruzando entre si pela cidade sem ao menos se darem conta um do outro).

A busca pela eficiência, a otimização do tempo,

as tecnologias de comunicação que atraem cada vez mais nosso olhar para baixo (e, ainda assim, um olhar descuidado dos obstáculos e das belezas e das peculiaridades da cidade) fazem com que passemos despercebidos pelos outros e que a própria cidade passe despercebida por nós.

As formas urbanas que fazem a cidade sempre estiveram ligadas à realidade técnica e social de seus tempos. Como a própria comunicação, a cidade é um organismo vivo, dinâmico, que se move de acordo com os fluxos materiais e sociais, com as redes políticas, econômicas e comunicacionais. (TRIGUEIRO, 2015, p. 04)

No filme de Taretto, um exemplo dessa indiferença na vida urbana são as cenas que se passam nas calçadas de Buenos Aires.

É através de recursos da linguagem cinematográfica que o diretor reforça durante todo o filme a constante busca por algo que parece perdido nas práticas coletivas do cotidiano das grandes cidades. Desde suas primeiras cenas, *Medianeras* mostra-se como um adensamento de representações simbólicas. Nos primeiros três minutos, o filme se detém em apresentar, discursiva e visualmente, as diferenças arquitetônicas da cidade de Buenos Aires a partir da narração subjetiva do protagonista, estabelecendo uma relação entre as construções urbanas e as pessoas que habitam a cidade. (TRIGUEIRO, 2015, p. 02-03)

O filme, através da visão do diretor, ressalta a indiferença das pessoas em relação às outras e ao próprio espaço ao redor, sem sequer se darem conta do entorno, como no caso das vitrines das lojas. Mesmo em uma sociedade capitalista, nos *takes* à frente das vitrines montadas por Mariana, prevalece o vai e vem rápido e indiferente dos passantes, que sequer olham para o lado, talvez já acostumados com a cidade e seus prédios, vidros e vitrines.

Das pessoas que passam pela calçada, a única a parar em frente à vitrine de Mariana e apreciá-la é Martín: justamente aquele que se manteve crítico à cidade, que não se rendeu à pressa do dia a dia e à indiferença em relação àquilo que o cerca; e tanto o é que Martín dedica seu olhar à vitrine, aos detalhes, à sua decoração, e não ao produto que é vendido.

Ainda podemos supor, pela melancolia e pela pessoalidade com que Mariana monta suas vitrines (como na escolha de vestir um de seus manequins como o famoso personagem sempre perdido em meio à multidão, Wally), que a personagem do filme tenha em mente que seus detalhes não serão notados

pelos passantes, ou, até mesmo, pelos consumidores da loja.

No entanto, são exatamente os detalhes da vitrine que detêm o olhar e a atenção de Martín. É justamente o fato de Mariana ter vestido o manequim com os óculos redondos e o suéter listrado de Wally que atraiu a atenção de Martín. E é certamente esse olhar cuidadoso e curioso que falta àqueles que vão e vêm sem se darem conta da cidade e, claro, das pessoas ao redor.

Entende-se, portanto, que as pessoas, os edifícios, as ruas, as avenidas, as publicidades, os sistemas de comunicação, os monumentos arquitetônicos estão configurados de forma a construir uma realidade simbólica do seu próprio contexto urbano. Esses elementos, quando vistos como um todo, possibilitam uma primeira reflexão sobre os hábitos e vivências de uma determinada cidade. (TRIGUEIRO, 2015, p. 04)

Em seu livro, *Modernidade líquida* (2001), Zygmunt Bauman discute justamente essa indiferença em relação ao outro em nossa vida contemporânea. O autor nos atenta à cultura de “não falar com estranhos”, a qual já nos é ensinada desde a infância, e que ainda nos é passada como sendo algo de prudente, o qual busca, acima de tudo, a segurança: “Esse preceito reafirma como regra de prudência a realidade de uma vida em que os estranhos são presos com quem nos recusamos a falar” (BAUMAN, 2001, p. 127). E essa recusa em falar com estranhos é o que, em parte, nos afasta das relações humanas, sobretudo nos grandes centros urbanos, nos quais prevalece a regra da segurança, ou – ainda melhor – da insegurança.

O perigo mais tangível para o que chama de “cultura pública” está [...] na “política do medo cotidiano”. O espectro arrepiante e apavorante das “ruas inseguras” mantém as pessoas longe dos espaços públicos e as afasta da busca da arte e das habilidades necessárias para compartilhar a vida pública. (BAUMAN, 2001, p. 110)

A ideia de estar cercado por um grande número de estranhos, sobretudo nas grandes cidades, é, em parte, causa da individualidade crescente nas sociedades urbanas modernas, em que a insegurança reina sobre as relações públicas e, até mesmo, privadas. Ainda que cada vez mais conectados pelas tecnologias de comunicação e cada vez mais compartilhando as experiências vividas (ou, pelo menos, esperadas, idealizadas), as relações físicas e de maior proximidade corporal e sentimental ainda são desafiadas pela

insegurança de se estar relacionando com estranhos; além, é claro, da própria incerteza do novo, do desconhecido.

Como podemos perceber por uma das falas de Mariana, não ter conhecimento do outro, não saber quem ele é e como ele é, não se configuram necessariamente um impedimento, mas, certamente, não é um facilitador: “*¿Si aún cuando se a quien estoy buscando (Wally) no lo puedo encontrar, como voy a encontrar al que estoy buscando si ni siquiera sé cómo es?*” (TARETTO, 2011).

Essa incerteza do outro, do desconhecido, do diferente, e, até mesmo, a pressuposição e antecipação do inesperado (uma vez que a personagem se aflige em relação a acontecimentos hipotéticos: no caso do filme, encontrar aquele pelo qual ela busca) são agravantes significativos em relação ao repúdio a estranhos. Nossos encontros são, pois, carregados de expectativas e suposições, temores e esperanças que já condicionam nossas ações e ideias antes mesmo do encontro de fato.

Desde as primeiras sociedades, a relação com estranhos e desconhecidos é vista com desconfiança e insegurança pelos atores desses encontros. No entanto, no mundo pós-moderno, a necessidade de estabelecer uma ligação entre esses atores ultrapassa a ligação comum do espaço compartilhado por eles, no caso, a cidade.

O compartilhamento do mesmo espaço não é suficiente para se estabelecer uma ligação menos impessoal e mais duradora. Estar à espera da mesma condução, no mesmo ponto de ônibus, para o mesmo destino, por exemplo, não se configura como fatores compartilhados para uma relação menos impessoal entre estranhos. É preciso que se tenha um tempo passado e um tempo futuro, uma relação anterior e uma suposta relação posterior ao encontro, o que dificulta a sua ocorrência de fato.

No encontro de estranhos não há uma retomada a partir do ponto em que o último encontro acabou, nem troca de informações sobre as tentativas, atribulações ou alegrias desse intervalo, nem lembranças compartilhadas: nada em que se apoiar ou que sirva de guia para o presente encontro. O encontro de estranhos é um evento sem passado. Frequentemente é também um evento sem futuro [...], uma história para “não ser continuada”, uma oportunidade única a ser consumada enquanto dure e no ato, sem adiamento e sem deixar questões inacabadas para outra ocasião. (BAUMAN, 2001, p. 111)

Zygmunt Bauman, em boa parte de sua obra, dedica-se especialmente à relação da sociedade pós-moderna com os chamados estranhos, bem como a

própria criação desse conceito, seja estranho aquele que é desconhecido, ou ainda aquele que causa incômodo. Em *O mal-estar da pós-modernidade* (1998), o sociólogo polonês afirma que:

Todas as sociedades produzem estranhos. Mas cada espécie de sociedade produz sua própria espécie de estranhos e os produz de sua própria maneira, inimitável. Se os estranhos são as pessoas que não se encaixam no campo cognitivo, moral ou estético do mundo [...] se eles, portanto, por sua simples presença, deixam turvo o que deve ser transparente, confuso o que deve ser uma coerente receita para a ação, e impedem a satisfação de ser totalmente satisfatória; se eles poluem a alegria com a angústia, ao mesmo tempo que fazem atraente o fruto proibido; se, em outras palavras, eles obscurecem e tornam tênues as linhas de fronteira que devem ser claramente vistas; se, tendo feito tudo isso, geram a incerteza, que por sua vez dá origem ao mal-estar de se sentir perdido – então cada sociedade produz esses estranhos. (BAUMAN, 1998, p. 27)

Em *Medianeras*, Martín e Mariana se encaixam nos dois tipos de estranhos: tanto são desconhecidos um do outro como também não se encaixam na cidade e no papel social que se espera de cada um dos personagens, uma vez que a própria sociedade é responsável por seus estranhos. Mariana é uma arquiteta que trabalha como decoradora de vitrines, e Martín é um programador repleto de fobias e inseguranças: ou seja, dois desconhecidos um do outro e dois estranhos à sociedade urbana.

Martín é um fóbico solitário que se mantém dentro de seu apartamento a maior parte do tempo, ou é mantido lá por forças externas, como a própria cidade. Mariana é uma jovem mulher também solitária, formada em arquitetura, que trabalha como decoradora de vitrines. Vale destacar que os dois personagens não são solitários apenas no que diz respeito ao sentimento amoroso ou a uma relação a dois; Martín e Mariana são dois solitários em meio à multidão, como muitos o são, mas ainda assim não se dão conta. A diferença em *Medianeras* é justamente o fato de os dois personagens terem plena noção de sua solidão na cidade.

Ainda que haja certos trechos no filme em que os personagens busquem uma espécie de fuga para essa solidão (como a icônica cena em que Mariana se “relaciona” com um de seus manequins e logo depois o descarta no lixo), o roteiro e a própria direção caracterizam-se por mostrar justamente essa constatação da solidão, e não uma fuga vazia e temporária desta, como alguns filmes desse tema têm o costume de retratar. *Medianeras*, pelo contrário, ressalta o au-

toconhecimento de seus dois personagens principais e o fato de os dois terem plena noção de suas condições como dois solitários na cidade.

O filme retrata bem essa condição ao mostrar uma Mariana em uma incessante busca por “seu Wally”; uma Mariana que procura a luz da janela em seu apartamento apertado, que se senta no chão, escurada à parede do vizinho em busca das notas do piano tocado no quarto ao lado; ou ainda suas idas à piscina, como forma de esquecer sua condição (trecho do filme, diga-se de passagem, que nos apresenta um outro personagem também solitário, em busca de algo ou de alguém; o personagem Rafa, que Mariana encontra durante a natação, é o responsável por uma das frases de maior impacto do filme, e que resume bem uma mente acumulada em uma grande cidade como Buenos Aires: “*No puedo dormir, porque no encuentro el interruptor para apagar la cabeza*” (TARETTO, 2011)).

A vida na cidade é aquela que não se acaba ao sair do trabalho e entrar pela porta de casa. A vida na cidade mistura o público e o privado, o pessoal e o comum. A cidade também está no seu caminho de volta para a casa, no elevador que Mariana não usa e nos intermináveis lances de escada que a aguarda, bem como está na falta de luz e circulação de ar em seu apartamento.

A busca de Mariana e Martín por uma janela, tanto aquela aberta em suas paredes *medianeras* como aquela aberta nas telas de seus computadores e em suas vidas, ressalta a busca por algo além do que a cidade e a vida pós-moderna os oferecem: se a arquitetura da cidade lhe impôs uma parede fechada, abra uma janela.

É justamente essa abertura, essa ruptura com o espaço imposto pela cidade que traz leveza às suas vidas e em seus apartamentos e, mais que isso, modifica as suas posturas até então. É isso também que possibilita um contato, ainda que distante, entre Martín e Mariana.

Embalada por uma trilha sonora que resume a história dos dois personagens, ambos cantando a mesma música (*True Love Will Find You In The End*, de Daniel Johnston), a cena em que Martín e Mariana se veem pelas janelas transgressoras é um singelo prelúdio cômico e ao mesmo tempo poético do futuro encontro entre os dois personagens.

Ao enquadrar a janela de Mariana, o diretor apresenta ao espectador e ao próprio personagem Martín aquilo que eles buscam ao se utilizar de uma publicidade na medianera do prédio de Mariana que aponta uma seta para a sua janela com os dizeres: “*Todo lo que estás buscando*”. Quanto à canção, esta afirma que: “o amor verdadeiro vai lhe encontrar no final,

não fique triste; apenas se você procurar pelo amor verdadeiro ele poderá lhe encontrar, pois ele também está à procura; mas como poderá reconhecê-lo, a não ser que você saia para a luz?”.

Martín e Mariana foram obrigados a saírem para a luz, uma vez que a arquitetura da cidade os impossibilitava tal coisa. Fora preciso os dois, por conta própria, lutarem contra essa imposição da urbanidade (e de forma transgressora, é preciso que se destaque). Desde os primeiros minutos, através das palavras de Martín, o filme ressalta justamente o poder do espaço urbano em controlar e condicionar a vida das pessoas, talvez pelo fato de que arquitetos estejam decorando vitrines, vendendo produtos, ao passo que decoradores de vitrines e vendedores de produtos estejam “fazendo arquitetura”.

O filme ainda mostra que, apesar de condensar um grande número de pessoas em um espaço comum, a cidade não é capaz de colocá-las em contato de fato. O convívio se torna algo artificial ou simplesmente instrumental, como que puramente uma consequência de se viver em um grande centro urbano. Ainda que se esteja dividindo o mesmo elevador, o mesmo ponto de ônibus, o mesmo prédio ou, ainda, o mesmo andar, não se estabelece um convívio, mas, sim, um compartilhamento do espaço. Espaço, esse, que nem sempre contribui para o convívio de fato, o contato menos artificial das tecnologias e menos superficial que a pressa do dia a dia, da correria pela calçada, do olhar preso ao relógio ou à tela do *smartphone*.

Os contatos que se dão nas grandes cidades são quase sempre passageiros, dotados de uma instantaneidade que se desfaz tão rapidamente quanto surge. As pessoas se encontram, trocam algumas palavras, comentários sobre o dia, política, o clima, o atraso do ônibus ou do metrô, e aquele rápido encontro e troca de palavras e ideias se perdem no dia, na semana, no mês, na vida. Um rápido encontro que se desfaz no tempo da cidade, como os pequenos encontros entre Martín e Mariana, dos quais os personagens nem se dão conta, graças à pressa em atravessar a rua antes que o semáforo fique verde para os carros, ou simplesmente por indiferença a quem passa ao seu lado.

A memória da cidade, como afirma Calvino, está mais ligada ao espaço do que aos acontecimentos e às pessoas que lá se encontram, uma vez que essa memória urbana não é contata pela própria cidade, mas exposta por ela, como que rugas de um rosto, as quais não contam suas memórias, mas carregam suas marcas.

A cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das

ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras. (CALVINO, 1990, p. 14-15)

Esses pequenos encontros na cidade se desfazem em uma velocidade tão rápida e instantânea como acontecem. A único elo entre os estranhos que se encontram na cidade é, justamente, o espaço que os uniu por aquele instante. É o espaço da cidade que carrega a memória daquele encontro. O retorno a esse espaço é, em parte, um retorno àquela memória e uma busca a um suposto – e esperado – novo encontro, como quando se entra no vagão do metrô à espera de rever aquela pessoa que nos despertou interesse sentada no mesmo lugar que no dia anterior.

O tempo e o espaço na sociedade pós-moderna se tornam, pois, dependentes um do outro. Paradoxalmente, o espaço busca otimizar o tempo, e o tempo busca otimizar o espaço. Mas, nem sempre essa dependência mútua é alcançada. Na maioria das vezes, o espaço se sobrepõe ao tempo da cidade, ou o tempo se sobrepõe ao espaço da cidade.

A nova instantaneidade do tempo muda radicalmente a modalidade do convívio humano – e mais conspicuamente o medo como os humanos cuidam (ou não cuidam, se for o caso) de seus afazeres coletivos, ou antes o modo como transformam (ou não transformam, se for o caso) certas questões em questões coletivas. (BAUMAN, 2001, p. 147)

Tanto o tempo quanto o espaço da cidade contribuem para esses rápidos encontros superficiais, ou sequer possibilitam tais encontros, mesmo que efêmeros. Ainda que se esteja dividindo o mesmo espaço todos os dias (como no caso dos pontos de ônibus, ou as praças e os parques públicos, por exemplo), não se estabelece um contato maior do que esse de dividir o mesmo espaço, tanto pelo medo de estranhos como pela pressa da cidade, a qual não pode nos esperar para um longo aperto de mão ou um abraço apertado enquanto se aguarda o transporte público ou enquanto se gasta – sim, se gasta, sem proveito – o tempo do intervalo de almoço.

Milton Santos, em seu artigo intitulado *O tempo na cidade* (2002), discorre justamente a respeito do espaço urbano agindo sobre o tempo na cidade, uma vez que esse espaço se apresenta como um limitador e guia do tempo que se tem ao seu dispor. O espaço é, segundo o autor, o agente que delimita o tempo e o que poderá ser feito ou não com esse tempo:

O espaço impede que o tempo se dissolva e o qualifica de maneira extremamente diversa para cada ator. Certo que Kant escreveu também que o espaço aparece como uma estrutura de coordenação desses tempos diversos. O espaço permite que pessoas, instituições e firmas com temporalidades diversas, funcionem na mesma cidade, não de modo harmonioso, mas de modo harmônico. Também atribui a cada indivíduo, a cada classe social, a cada firma, a cada tipo de firma, a cada instituição, a cada tipo de instituição, formas particulares de comando e de uso do tempo, formas particulares de comando e de uso do espaço. Não fosse assim, a cidade não permitiria, como São Paulo permite, a convivência de pessoas pobres com pessoas ricas, de firmas poderosas e firmas fracas, de instituições dominantes e de instituições dominadas. Isso é possível porque há um tempo dentro do tempo, quer dizer, o recorte sequencial do tempo; nós temos um outro recorte, que é aquele que aparece como espaço. (SANTOS, 2002, p. 22)

As palavras de Milton Santos evidenciam, pois, um certo poder do espaço em relação ao tempo. O espaço da cidade é o responsável por controlar o tempo que se gasta ou se deixa de gastar no caminho para o trabalho, na volta para casa, nas compras ou, até mesmo, nos momentos de lazer, quando, na verdade, o que se espera é uma harmonia entre tempo e espaço, sem que um se sobressaia em relação ao outro.

## CONCLUSÃO

Através do filme e das discussões aqui feitas com a ajuda das referências teóricas a respeito do tema, percebe-se que a vida pós-moderna nos grandes centros urbanos, ou até mesmo em centros menores, é caracterizada por uma mediação do espaço em relação ao tempo e às vidas das pessoas nas cidades.

Seja unindo (de uma forma ou de outra) ou separando, as *medianeras* da vida urbana têm grande influência em nossas vidas, e elas são várias: desde as *medianeras* físicas às ideológicas, políticas e sociais; desde o tempo ao espaço na cidade, do social ao privado, do pessoal ao comum, do contato ao afastamento, do estranho ao conhecido, tudo isso faz parte da influência da cidade na vida de seus habitantes, como bem nos conta o filme de Gustavo Taretto: “Trata-se não da cidade, não do cidadão, não do urbanismo, mas de uma estética resultante do hibridismo desse sistema complexo.” (TRIGUEIRO, 2015, p. 04).

Os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes

quanto as partes físicas estacionárias. Não somos meros observadores desse espetáculo, mas parte dele; compartilhamos o mesmo palco com outros participantes (LYNCH, 1997, p. 01-02)

A cidade, ainda que seja ponto de aglomeração de diversas ações, de vários acontecimentos e de diferentes pessoas, é também a responsável pela efemeridade dos encontros, do compartilhamento dos espaços públicos e das relações humanas. Como que em um paradoxo (ou como uma *pared medianera*), a cidade une e separa ao mesmo tempo, reúne e dispersa com uma facilidade absurda, com uma efemeridade constante e – o mais importante – com a qual já nos acostumamos. Quanto mais nos reunimos em grandes centros urbanos, mais nos distanciamos na relação humana, em um convívio destruído, como bem nos fala Bauman ao escrever sobre as relações líquidas da pós-modernidade:

Pessoas desgastadas e mortalmente fatigadas em conseqüência de testes de adequação eternamente inconclusos, assustadas até a alma pela misteriosa e inexplicável precariedade de seus destinos e pelas névoas globais que ocultam suas esperanças, buscam desesperadamente os culpados por seus problemas e tribulações. (BAUMAN, 2004, p. 66)

Ainda que nos dê um senso de coletivo, uma vaga ideia de união, de comunidade, a cidade também é responsável por nos tornar cada vez mais individualizados, talvez justamente por estarmos quase sempre sozinhos em meio à multidão, ou pelo simples fato de tentarmos nos destacar em meio a tanta gente, como quando Mariana distingue Martín vestindo o suéter de Wally (o mesmo usado em sua vitrine) em meio à multidão que forma uma massa escura e cinzenta de roupas pretas e frias.

O que a idéia de “individualização” traz é a emancipação do indivíduo da determinação atribuída, herdada e inata do caráter social dele ou dela: uma separação corretamente vista como uma característica muito clara e seminal da condição moderna. Em resumo, a “individualização” consiste em transformar a “identidade” humana de uma coisa “dada” em uma “tarefa” - e encarregar os atores com a responsabilidade de desempenhar essa tarefa e de arcar com as conseqüências (e também com os efeitos colaterais) de seu desempenho; (BAUMAN, 2009, p. 183)

Como bem afirma Bauman, a condição moderna de indivíduo é algo que hoje se busca, se constrói,

e não mais uma herança, como que em um sistema de castas. Porém, nem tudo depende da busca, da vontade e do querer individual; muitos são os fatores que, em parte, condicionam o indivíduo, ainda que haja alguma saída. Por maior força de vontade e determinação que possa haver em um sujeito pobre da periferia, por exemplo, ele não terá as mesmas condições que um sujeito social e economicamente privilegiado. Ainda que possam ter as mesmas opções e as mesmas escolhas, não terão as mesmas oportunidades.

Além disso, a vida em comunidade (quanto mais em grandes comunidades) nos incentiva a nos destacarmos na multidão, ou corremos o risco de passarmos despercebidos. É assim que a individualização ganha força, tanto no sentido de indivíduo único, singular, como no sentido de só, fechado em si próprio, e, até mesmo, egocêntrico e egoísta. É também na cidade, local onde o senso de comunidade deveria estar presente, que os desejos mais individuais ocorrem, seja na indiferença à pobreza nas ruas, nas desigualdades sociais, ou simplesmente no fato de não cedermos assento a quem tem preferência (e esses são apenas alguns e pequenos exemplos da individualização).

O fato é que ser um indivíduo único, singular, não é algo ruim – certamente até mesmo necessário –, mas tornar-se um indivíduo sem o senso de comunidade talvez seja um dos maiores perigos à nossa sociedade contemporânea como um todo, e não apenas no cenário urbano. O filme *Medianeras* retrata muito bem não apenas a cidade como causadora do incômodo, da angústia, mas também as próprias pessoas que nela habitam. É preciso ressaltar que as cidades não brotam do chão, nem aparecem do nada, da noite para o dia; elas são construídas por pessoas, e expandidas e sustentadas por essas pessoas, as mesmas que transitam de um lado para o outro, indiferentes a tudo e a todos. Isso nos faz refletir, ainda que nos cause incômodo, sobre se as pessoas agem dessa forma por culpa da cidade, ou se a cidade é dessa forma por culpa das pessoas.

## REFERÊNCIAS

- BAUMAN, Zygmunt. **A sociedade individualizada**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- BAUMAN, Zygmunt. **Amor líquido**. Rio de Janeiro: Zahar, 2004. Disponível em: [https://new.vk.com/doc259715455\\_314860466?hash=747bfbffb8c3cbf6ba&dl=bea45f5f1665fc7f7f](https://new.vk.com/doc259715455_314860466?hash=747bfbffb8c3cbf6ba&dl=bea45f5f1665fc7f7f). Acesso em: 29 de junho de 2017.

- BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BAUMAN, Zygmunt. **O mal-estar da pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.
- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- Diccionario de la lengua española**. Versão eletrônica disponível em: <http://dle.rae.es/?w=diccionario>. Acesso em: 29 de junho de 2017.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- SANTOS, Milton. O tempo nas cidades. **Ciência e Cultura**. vol. 54 no. 2. São Paulo Oct./Dec. 2002. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/pdf/cic/v54n2/14803.pdf>. Acesso em: 29 de junho de 2017.
- TARETTO, Gustavo. **Medianeras**: Buenos Aires da Era do Amor Virtual. 2011. 95 min.
- TRIGUEIRO, Vanessa Paula. Uma experiência urbana na Buenos Aires do filme Medianeras. In: **Intercom - Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação - XXXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação - Rio de Janeiro, RJ, 4 a 7/9/2015**. Disponível em: <http://portalintercom.org.br/anais/nacional2015/resumos/R10-0705-1.pdf>. Acesso em: 29 de junho de 2017. ■

Felipe Taumaturgo Rodrigues de Azevedo

# O Projeto Quilombo da Gamboa

a ação colaborativa e resistência popular  
pelo direito ao centro do Rio de Janeiro

## Resumo

*O presente trabalho propõe uma reflexão sobre o cotidiano dos moradores do Projeto de Moradia Social Quilombo da Gamboa, um modelo autogestionário de produção de moradia, que visa à construção de casas populares mediante a legitimidade constitucional da moradia como direito. A ideia do projeto é que os moradores sejam responsáveis por todas as etapas da produção das habitações. Tratamos aqui de investigar a materialização do Quilombo da Gamboa como uma alternativa real de autogestão habitacional no Rio de Janeiro, contrapondo uma lógica de cidade em que as relações de troca se sobrepõem aos valores de uso, negligenciando direitos básicos de sobrevivência nos espaços da metrópole, além da possibilidade de analisar as especificidades da contribuição desses sujeitos para a construção de um espaço do Centro mais horizontal e democrático.*

Questão habitacional

Acesso à moradia

Movimento dos sem-teto

## Abstract

*This work propose one reflexion about everyday life of the residents in the social housing project Quilombo da Gamboa, a self-managed model of housing production, wich aims at the constrution of popular houses through constitutional legitimacy of housing as a right. The idea of the project is that the residents are responsible for all stages of the production of housing. We try to investigate the materialization of the Quilombo da Gamboa as a real alternative of self-managed housing in Rio de Janeiro, going in the opposite direction of a city logic in which exchange ratios override the values of use, neglecting basic rights of survival in metropolitan spaces, beyond the possibilite of analysing the specificities of the contribution of these people to the construction of a more horizontal and democratic downtown space.*

Housing issue

Housing access

Homeless movement

## INTRODUÇÃO

Esta pesquisa<sup>1</sup> surge a partir do nosso interesse pelo cotidiano da luta pela moradia. Não podemos começar este artigo sem esclarecer o que nos trouxe até aqui. Nosso trabalho é um desdobramento de uma pesquisa que se iniciou em 2013 sobre as resistências ao Porto Maravilha e reconheceu a presença de alguns sujeitos que foram diretamente afetados pela implementação do projeto de “refuncionalização” da Zona Portuária do Rio de Janeiro (MARTINS *et al.*, 2015). Essas pessoas se organizavam em um movimento popular chamado “Quilombo das Guerreiras”, que não só revelava um grande problema habitacional na metrópole do Rio de Janeiro, mas também expunha a necessidade de morar na área central da cidade e clamava pelo fim das remoções, cada vez mais rotineiras desde que a cidade foi escolhida como sede de grandes eventos esportivos (RAMOS, 2012).

Infelizmente, a Ocupação Quilombo das Guerreiras sofreu uma severa remoção em 2013, o que provocou uma grande dispersão entre os moradores, quando alguns se realocaram em zonas periféricas do estado do Rio de Janeiro como a Zona Norte e a Baixada Fluminense, e outros se assentaram no Projeto de Moradia Social Quilombo da Gamboa, principal objeto deste texto.

O Quilombo da Gamboa é uma experiência autogestionária de produção de moradia,<sup>2</sup> vinculado ao Minha Casa, Minha Vida – Entidades, um programa governamental que privilegia associações, cooperativas e ONG’s articuladas à problemática da habitação, ao visarem à construção de casas populares mediante a legitimidade constitucional da moradia como direito. A ideia do projeto é que os moradores sejam responsáveis por todas as etapas da produção das habitações. Sobre a autogestão habitacional:

É a própria comunidade gerindo o processo da produção da solução de sua habitação. Falamos do controle em todas as etapas, desde a definição do terreno, do projeto, da equipe técnica que os acompanhará, da forma de construção, compra de materiais, contratação de mão de obra, organização do mutirão, prestação de contas e organização da vida comunitária. (MINEIRO e RODRIGUES, 2012, p. 21)

Os moradores do Quilombo da Gamboa foram

1 Trabalho realizado sob a orientação da Professora Dra Anita Loureiro de Oliveira (IM-UFRRJ).

2 Informações retiradas de cartilha entregue por um dos moradores do Projeto de Moradia Social Quilombo da Gamboa.

contemplados com o benefício do Minha Casa, Minha Vida – Entidades e por isso conseguiram a documentação necessária para a construção de 116 moradias no bairro da Gamboa, próximo à Cidade do Samba, área central do Rio de Janeiro, o que para nós se configura como uma grande vitória para a luta pelo direito ao Centro da metrópole e pela habitação.

A conquista do direito à construção das moradias origina uma demanda ainda maior de organização popular e de responsabilidade com a agenda de lutas do grupo, já que a Caixa Econômica, agente financeiro do projeto, solicita aos futuros moradores algumas comprovações de que os sujeitos estão se organizando coletivamente, como uma lista de presença das reuniões mensais e fotografias, uma clara demonstração de que o Governo Federal ainda não acredita fielmente nos projetos de autogestão, como destaca a própria UMP – RJ, organização filiada à União Nacional Por Moradia Popular – UNMP, grupo parceiro do PMS Quilombo da Gamboa: “Ainda nos deparamos com o despreparo e preconceito com as formas autogestionárias de produção habitacional, como se não fosse o povo o maior construtor de nossas cidades.” (UNMP *apud* RODRIGUES, 2012, p. 20)

Há uma grande importância em destacar a horizontalidade do grupo como elemento necessário para a produção das moradias. Existe, por exemplo, um princípio entre os indivíduos que demanda uma contribuição mensal de cinco reais para o fundo de finanças que ajuda a controlar os poucos recursos existentes no projeto. Muito embora, às vezes, algumas pessoas em situações financeiras precárias não possam cooperar com o dinheiro, como vimos em uma de nossas visitas ao Quilombo: quando uma senhora que estava desempregada não poderia efetuar a colaboração naquele mês, foi realizada, então, uma reunião entre todos os participantes, que decidiram, em votação, que ela não precisaria contribuir durante aquele período.

Consideramos de suma importância relembrar essa história, porque a memória da visita ao Quilombo da Gamboa foi fundamental na construção das nossas convicções sobre possíveis caminhos metodológicos e direcionamentos da pesquisa.<sup>3</sup>

O Projeto de Moradia Social Quilombo da Gamboa se configura como uma alternativa real de auto-

3 Organizamos uma oficina em junho de 2015 sobre o reaproveitamento de caixotes para a construção de uma pequena biblioteca para as crianças da ocupação. Em maio de 2016 realizamos outra oficina com as crianças, dessa vez com o intuito de trabalharmos questões relacionadas à representatividade da cultura negra através do audiovisual e de histórias infantis, como o reconhecimento do cabelo crespo e a importância da literatura de matriz africana.

gestão habitacional no Rio de Janeiro, dentro de uma lógica de cidade-negócio, onde as relações econômicas se sobrepõem aos direitos básicos de sobrevivência nos espaços da metrópole. Por isso o caráter de resistência desse projeto de produção popular de moradia se destaca em cada ação movida pelos sujeitos do grupo, o que nos motiva a não perder o empenho pela profundidade desta análise.

## O QUE FAZ A CIDADE SER EXCLUDENTE?

É importante começar esta parte do trabalho sinalizando quais as principais contradições existentes na cidade e como se desenrola a vida no espaço urbano, que, segundo Ermínia Maricato (2015), se concebe como plataforma do processo de dominação hegemônica do capitalismo, por isso nossa discussão se dará em torno dos conflitos e disputas da cidade capitalista. Consideramos primordial provocar o questionamento sobre quais são os principais agentes desse espaço urbano, e para isso nos apoiaremos na clássica base teórica proposta por Roberto Lobato Corrêa, a partir de sua obra *O espaço urbano* (2000), na qual o autor considera a importância de diferentes sujeitos na construção do território da cidade. Corrêa divide essa responsabilidade em cinco categorias: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

Para nossa discussão inicial, daremos maior atenção para a atuação do Estado como principal condutor da organização espacial da cidade. A partir das contribuições do autor, percebemos um grande interesse por parte do Estado na reprodução das relações econômicas em detrimento da garantia de alguns direitos primordiais para a estruturação da vida em sociedade, como o direito à moradia. Corrêa faz uma crítica em relação à criação, por parte do Estado, de condições de privilégio ao acúmulo de riquezas pelos três primeiros agentes da produção do espaço urbano; os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários e os promotores imobiliários. Ou seja, sempre que possível, a ação estatal será basicamente atender aos interesses da classe dominante, mesmo que para isso tenha que promover ações drásticas contra a população, como é o caso das remoções, se quisermos usar algum exemplo.

Ainda nesse sentido da crítica à ação estatal, David Harvey em *A produção capitalista do espaço* (2005), nos chama atenção para a necessidade da materialização do Estado a partir do paradoxo existente entre os interesses do setor privado e os da clas-

se trabalhadora. Embora sua atuação seja em torno da conciliação de classes, geralmente o Estado tende a transformar a classe economicamente dirigente na classe politicamente dirigente (ENGELS, 1941 *apud* HARVEY, 2005). Em resumo, a ação estatal tende a privilegiar as classes detentoras dos meios de produção.

A cidade se configura como o principal espaço da reprodução da força de trabalho, ou seja, faz parte do cotidiano dos trabalhadores (MARICATO, 2015). Desde que o mundo se tornou majoritariamente urbano, a cidade passou a reunir demandas de sobrevivência cada vez maiores. Falamos de saneamento básico, energia elétrica, água e principalmente de transporte e moradia. Maricato destaca a contribuição de Manuel Castells para enunciar a ampliação desses elementos fundamentais para a vida no espaço urbano, como um fenômeno que cresceu conjuntamente com a cidade capitalista e sobreviveu ao fim do *Welfare State*:

Cada vez mais a reprodução da população que compõe a força de trabalho, em sua maioria, se faz de modo coletivo ou “ampliado”, dependente do Estado, como desenvolveu Castells no clássico livro *La question urbaine*, de 1972. Transporte coletivo, infraestrutura e equipamentos sociais são necessidades que, apesar do fim do *Welfare State* ou apesar da tendência à privatização dos serviços públicos após a década de 1980, ainda permanecem como questões cruciais da luta social nos países periféricos ou centrais da atualidade. (MARICATO, 2015, p. 22)

A discussão sobre a “reprodução da força de trabalho ampliada” é muito importante para a reflexão proposta neste trabalho, já que a luta pelo direito à moradia não se constrói como pauta única quando pensamos o habitar a cidade, e outras reivindicações que acompanham o acesso à habitação se fazem necessárias. Se utilizarmos a questão do transporte como exemplo, perceberemos a necessidade extrema de participação popular na produção social do espaço, especialmente relacionada ao direito às áreas centrais da cidade.

Existe uma questão fundamental no cerne dos movimentos de luta pela moradia do Rio de Janeiro, que é a particularidade em relação à permanência no centro da cidade. Esses movimentos acreditam que os principais núcleos urbanos congregam as maiores oportunidades de trabalhos temporários e por estarem “perto de tudo”<sup>4</sup> não representam um custo tão

<sup>4</sup> Informações retiradas de entrevistas com os moradores do Projeto de Moradia Social Quilombo da Gamboa realizadas

oneroso no que se refere aos gastos com os meios de transporte. Ramos reforça a necessidade da proximidade do Centro:

A argumentação que evoca a necessidade de moradia nas áreas centrais para as populações de baixa renda desprovidas de habitação e sem condições de arcar com os custos de um aluguel, ainda que em ambientes precários, como muitas favelas, se constrói sobre a distribuição dos equipamentos urbanos de uso coletivo, sobre a logística dos deslocamentos diários, o acesso aos serviços de transportes públicos e a maior oferta de empregos e trabalhos, ainda que temporários, nessa área ou em bairros próximos e, principalmente, sobre o tempo, tão caro a todo ser humano, que é “roubado” dia a dia desses homens e mulheres que dependem de longas jornadas de trabalho longe de casa. Os bairros centrais da cidade dispõem desses requisitos e, especialmente no caso do Rio de Janeiro, nossa referência empírica, mas não menos em outras capitais brasileiras, é uma região dotada de grande quantidade de imóveis vagos, em processo de deterioração pela longa espera na definição de problemas judiciais ou, simplesmente, entregues à especulação imobiliária. (2012, p. 204)

Os moradores do Quilombo da Gamboa relatam que é na área central que se reproduzem as melhores condições para os trabalhos ditos “informais”, termo que rejeitamos por acreditarmos que essa designação só configura uma racionalidade diferente do pensamento dominante, o que, baseados na obra de Milton Santos (2000), intitulamos “contrarracionalidade”.

Os trabalhadores sem teto geralmente reivindicam as partes centrais da cidade porque esses são os espaços favoráveis às práticas do “homem lento” de Santos (1994), que seria o sujeito comum, banal, aquele capaz de rezar pela chuva para que possa vender as capas de proteção à mesma, ou aquele que se aproveita dos dias de trânsito lento para comercializar o biscoito e a água. Esses sujeitos utilizam sua “imobilidade” na cidade, sua “lentidão”, como trunfo para desafiar sua própria condição de subalternidade.

Ainda de acordo com Santos, a mundialização do capitalismo alarga as distâncias entre as pessoas, por isso, para o homem comum, a tal “aldeia global” só se configuraria como mera ilusão, uma verdadeira fábula. O autor diz que para o homem comum, “lento”, o seu “mundo concreto, imediato, é a Cidade” (1994, p. 82), ousamos acrescentar que nesse caso, o mundo real do homem lento, do trabalhador sem teto no Rio de Janeiro, é o centro da cidade.

---

durante as reuniões de organização do grupo. De dezembro de 2014 até os tempos atuais (junho de 2017).

## POR UMA GEOGRAFIA QUE VALORIZA O GESTO

Esta seção do nosso trabalho se debruça sobre a necessidade de reconhecer a importância da valorização dos homens e mulheres comuns na construção teórico-metodológica da Geografia no tempo presente (SILVA, 2014), principalmente pelas experiências históricas de luta dos “grupos sociais excluídos” do espaço urbano (CORRÊA, 2000), tão importantes para a estruturação desse trabalho. Para isso nos varemos das contribuições de Ana Clara Torres Ribeiro, Cátia Antônia da Silva e Milton Santos, que nos demonstram a possibilidade de um fazer geográfico mais sensível e com o cuidado necessário para se debruar com um modelo de pesquisa que tem o “sujeito como objeto”, que é o nosso caso.

Silva (2014) nos convida a superar “a geografia das formas e dos grandes agentes, que valoriza as metanarrativas ou os discursos hegemônicos”, por isso utilizaremos essa referência como componente fundamental, já que nossa intenção neste momento não é detalhar como se dá a burocracia interna da Caixa Econômica Federal junto ao Ministério das Cidades, mas sim compreender as táticas e as formas de solidariedade horizontal que permitem, por exemplo, que uma dona de casa que busca conquistar a moradia no Projeto Quilombo da Gamboa possa guardar um lugar na fila de atendimento da Secretaria de Fazenda para que outros integrantes do Projeto que trabalham e não têm disponibilidade possam ter assegurado o andamento do processo jurídico que lhes dará acesso à moradia digna. Essa solidariedade horizontal dos mais pobres é lembrada por Milton Santos, quando o autor expõe que a organicidade é um novo tipo de ordenamento político, capaz de desafiar a própria exclusão social. Nas palavras do autor:

Na convivência com a necessidade e com o outro, se elabora uma política, a política dos de baixo, constituída a partir das suas visões do mundo e dos lugares. Trata-se de uma política de novo tipo, que nada tem a ver com a política institucional. Esta última se funda na ideologia do crescimento, da globalização etc. e é conduzida pelo cálculo dos partidos e das empresas. A política dos pobres é baseada no cotidiano vivido por todos, pobres e não pobres, e é alimentada pela simples necessidade de continuar existindo. (SANTOS, 2000, p. 65)

“Continuar existindo” é a reivindicação principal dos sujeitos que dialogamos aqui, inclusive ousamos dizer que a pretensão pelo simples “existir” caracteriza não só o “homem lento” de Milton Santos, mas também o “sujeito corporificado” de Ana Clara

Torres Ribeiro, e o “homem ordinário” de Michel de Certeau. Essas três abordagens são fundamentais para a consolidação do corpo teórico desta pesquisa, já que são sujeitos

que vivem, que pensam, que percebem as rupturas causadas pela força da violência da modernização econômica e cultural num contexto de capitalismo periférico em que as ações de Estado e da ciência muitas vezes fazem impor a colonialidade do saber e do poder sobre os homens e mulheres comuns. (SILVA, 2014, p. 15).

O “homem lento”, “ordinário” ou o “sujeito corporificado” são atores de um espaço urbano desumanizado, “articulado e fragmentado”,<sup>5</sup> “desigual e combinado”,<sup>6</sup> caracterizado por projetos hegemônicos que “difundem valores e estabelecem as normas de conduta e validam as leis que valerão para si e para outros” (CAMPOS, 2014, p. 52).

Nesse contexto surge a importância de outra escala de análise, que valorize os projetos e ações de sujeitos não hegemônicos (CAMPOS, 2014, SILVA, 2014). Em vista disso, no nosso caso temos a intenção de tentar demonstrar que a resistência pelo acesso à moradia nada mais é do que uma luta de homens e mulheres comuns, “alvos da destruição economicamente útil” (2012, p. 59), como chama Ribeiro. Esses são sujeitos que necessitam da cotidianidade dos espaços centrais da cidade para o exercício da sua sobrevivência.

## O DIREITO À MORADIA ENQUANTO CONVITE À REFLEXÃO

O Rio de Janeiro, historicamente, apresenta um grande número de casos nos quais a permanência dos mais pobres nas partes centrais da cidade não é de interesse governamental ou privado, acarretando a expulsão dessas pessoas do Centro e a delimitação da sua participação na produção do espaço urbano.

A precarização do acesso à moradia se tornou uma pauta constante dos movimentos populares pelo direito à habitação desde o fim dos anos 1980, que problematizam “a questão da legitimidade e da legalidade de se manterem tantos imóveis desocupados nas áreas centrais das cidades brasileiras, diante de um elevado déficit habitacional nas grandes metrópoles do país, como o Rio de Janeiro” (BRASIL

*apud* RAMOS, 2012, p. 206). Para isso, os movimentos sociais se respaldam no 5º artigo da Constituição Federal, o qual considera a necessidade de todo imóvel atender a sua função social, e, se não cumprida essa obrigação, o imóvel estaria passível de desapropriação pelo Estado para sua utilização para fins de interesse social (BOULOS, 2013 *apud* AZEVEDO e CUNHA, 2015).

Os sujeitos que reivindicam o problema habitacional no Brasil apresentam outras bandeiras importantes no que diz respeito ao contexto das políticas públicas de moradia, como a possibilidade de autogestão e o controle de todo o processo produtivo da construção de suas casas, além disso, denunciam o monopólio exercido pelo capital privado no modelo de outros programas habitacionais, mesmo os que foram contemplados com recursos públicos, como apontam Mineiro e Rodrigues (2012, p. 20):

A autogestão na habitação é uma bandeira presente na plataforma dessas organizações, que denunciam não apenas a falta de apoio a esse modelo, mas a que interesses servem a quase exclusividade dada à produção privada de habitação social financiada com recursos públicos.

No caso dos movimentos populares de autogestão habitacional, o Estado se manifesta incrédulo na possibilidade de construção popular das moradias (MINEIRO e RODRIGUES, 2013), por isso os sem-teto, ao reivindicarem o direito à moradia autogestionária, também denunciam a quem interessa o monopólio da construção de habitações, mesmo que com recursos públicos; isto é, mais uma vez a atuação estatal promove regalias ao setor privado.

Acreditamos que a construção de habitações populares pelos próprios donos dos imóveis se manifeste como uma agradável contradição, já que ao longo da história os mais pobres deram seu sangue e suor pelo crescimento das grandes cidades e mesmo assim foram designados às zonas periféricas do espaço urbano, enquanto, agora, essas pessoas podem, minimamente, ter acesso a um direito extremamente necessário e primordial para a obtenção de outros direitos, como é o caso dos moradores e produtores do Projeto de Moradia Social Quilombo da Gamboa, nosso principal objeto de pesquisa, cuja localização é a Zona Portuária do Rio de Janeiro, área que recentemente vem abrigando grandes empreendimentos imobiliários, inclusive a partir de parcerias público-privadas com destaque para os investidores estrangeiros. Portanto, a possibilidade da produção de construções populares nesse recorte geográfico se caracteriza como um avanço muito importante

<sup>5</sup> Ver (Corrêa, 2000, p.6)

<sup>6</sup> Ver Lowy (1973)

para os movimentos sociais, que não remete apenas à materialização da conquista da autogestão da habitação, mas também representa a reconquista de um lugar com um forte simbolismo para a população negra e pobre. Nas palavras da União Nacional Por Moradia Popular<sup>7</sup> sobre a autogestão habitacional: “construímos alternativas de gestão onde somos sujeitos de nossa própria história” (UNMP, 2003, *apud* MINEIRO e RODRIGUES, 2013, p. 22). Assim, percebemos que a luta pela moradia popular em áreas centrais pode representar a autonomia e não só a atuação, mas também a possibilidade de se reescrever a história do povo pobre por si próprio.

Iremos aprofundar teoricamente uma definição para essa forma de organização popular de autogestão, no caso da moradia, e utilizaremos alguns eventos históricos das principais reivindicações populares contra a precarização do acesso à moradia como referência. Sobre a possibilidade prática de autogestão na habitação em uma escala local/nacional, nosso objeto principal é o Quilombo da Gamboa, sujeito coletivo com o qual a pesquisa já dialoga. Entendemos como autogestão habitacional

as ações em que a produção habitacional ou a urbanização de uma área se dá através do controle da gestão dos recursos públicos e da obra pelos movimentos populares, associações e cooperativas. É a própria comunidade gerindo o processo da produção da solução de sua habitação. (MINEIRO e RODRIGUES, 2012, p. 21).

O modelo autogestionário requerido pelos movimentos populares e que estamos investigando inspira-se no Uruguai, que desde a década de 1960 desenvolve projetos de habitações populares em cooperativas habitacionais (MINEIRO e RODRIGUES, 2012). A pauta sobre a autogestão habitacional começou a se fazer presente na agenda de lutas dos movimentos populares desde a 1ª Caravana da Moradia à Brasília, em 1988.

A pauta sobre a autogestão habitacional começou a se fazer presente na agenda de lutas dos movimentos populares:

Essa reivindicação coexistiu com o projeto de lei de iniciativa popular de criação do Fundo Nacional de Moradia Popular, apresentado em 1991. Junto com o desenvolvimento do PL e com a proposta de um Sistema Nacional de Habitação integrando Estados e municípios, a luta para que a autogestão

integrasse a política nacional de habitação persistiu na pauta política dos movimentos. (MINEIRO e RODRIGUES, 2012, p. 22)

A luta pelo direito à construção popular persistiu e, desde o início do mandato do governo Lula em 2003, com a criação do Ministério das Cidades, foi uma das primeiras bandeiras levantadas pelos movimentos populares. Nas palavras da UNMP em ofício ao Ministério das Cidades, a organização

defende a autogestão como uma maneira não só de construir casas, bairros ou equipamentos sociais, mas como uma forma de construção de poder popular. Ao controlar recursos públicos e processos, lutamos contra o clientelismo e a manipulação do poder público sobre a população e as organizações sociais. (UNMP, 2003 *apud* MINEIRO e RODRIGUES, 2012, p. 22).

Ao observarmos o cotidiano dos moradores do Quilombo da Gamboa, podemos perceber que apesar do caráter próprio de horizontalidade e de cooperação entre os habitantes, existe certa liderança exercida por alguns sujeitos específicos, como é o caso do Roberto Santos, interlocutor fundamental para o andamento deste trabalho. A geógrafa Tatiana Tramontani (2012) evidencia que existem dois tipos de ocupações dentro do movimento dos sem-teto: uma na qual há a figura de um líder mais formal (tome-mos como exemplo a figura do Guilherme Boulos, coordenador do Movimento dos Trabalhadores Sem Teto), chamada variante por coordenação, e outra na qual não existem sujeitos que exerçam uma liderança formalizada, mas que podem desempenhar um papel de destaque nos projetos (que podem ser reconhecidos na figura de Roberto Santos, anteriormente citado), chamada variante por coletivo (SOUZA e TEIXEIRA, 2009 *apud* RAMOS, 2012). Essa diferença em relação aos outros moradores pode ocorrer

por sua iniciativa, oratória, capacidade de análise e articulação e que ganham, por isso, um reconhecimento da coletividade que, em muitos casos e situações, depositam nessas pessoas uma confiança, um respeito ou, até mesmo, as veem como exemplo de conduta e forma de pensar (RAMOS, 2012, p. 352)

Ramos (2012) nos ensina que as ocupações demarcadas a partir de um projeto pautado no “coletivo” remetem a uma organização espacial e arquitetônica que privilegia os espaços de encontro e articulação política. Na Quilombo das Guerreiras, por exemplo, até a cozinha e os banheiros eram coletivos. Para nós,

<sup>7</sup> Organização popular de grande importância para as lutas urbanas de acesso à moradia e autogestão habitacional.

essa preocupação da promoção do encontro e do estímulo à horizontalidade demarca o que há de mais peculiar e especial no que diz respeito à antiga Quilombo das Guerreiras perante outros movimentos de trabalhadores sem teto. Ramos, junto de Almeida, Grandi e Moreira (2009) buscou dividir as espacialidades da ocupação e a sua influência nas relações sociais e de poder do movimento. A contribuição dos autores para a construção dessa parte do trabalho se faz fundamental, por isso acreditamos que a divisão proposta pelos mesmos deva estar presente nas próximas linhas desta seção da pesquisa.

Almeida, Grandi, Moreira e Ramos (2009) dividiram os espaços da ocupação em cinco categorias: (a) espaços formais deliberativos, (b) espaços formais não deliberativos, (c) espaços informais de uso comum, (d) espaços de produção e geração de renda e por último (e) áreas de segurança.

Desde o momento em que tivemos como prioridade olhar para os sem-teto como parte principal deste trabalho, chegamos à conclusão de que eles são sujeitos modeladores do espaço urbano (RODRIGUES e SOUZA, 2004), ao modificarem o sentido dos lugares e exercerem uma relação de produção e planejamento do território, mesmo sem muitas vezes contarem com o amparo direto dos órgãos governamentais, configurando assim o que Glauco Bruce Rodrigues e Marcelo Lopes de Souza consideram como planejamento urbano não conservador.

Ao observarmos a pauta de uma das reuniões que visitamos, notamos a presença de um tópico a ser abordado chamado Mapa das Utopias, e, neste momento da reunião, os futuros moradores presentes no espaço se dedicavam à lembrança de todos os equipamentos públicos existentes no entorno do Quilombo da Gamboa, desde escolas e hospitais até espaços esportivos e de lazer. Em uma clara demonstração de reconhecimento da geografia local e de identificação das demandas urgentes para a população pobre do centro do Rio de Janeiro. Soa como uma forma dos movimentos sociais equalizarem suas vozes por um espaço metropolitano em que têm direito de produzir e consumir.

## **POR UMA CARTOGRAFIA DAS UTOPIAS: O RECONHECIMENTO DO ESPAÇO PELOS SEM-TETO COMO INSTRUMENTO DE LUTA POR UMA CIDADE COMO DIREITO**

Aprofundar a reflexão sobre o Mapa das Utopias desenvolvido pelos integrantes do Quilombo da Gamboa permite questionar o alcance dessa ação como

uma alternativa insurgente ao modelo de planejamento urbano conservador organizado pelo Estado e alinhado aos interesses da classe dominante, que negligencia a participação popular na produção do espaço urbano. Essa exclusão obstrui a construção de uma cidade mais interessante para os sujeitos que nela vivem, por isso nossa intenção é valorizar as práticas de reconhecimento do espaço pelos sem-teto do centro do Rio de Janeiro e futuros moradores do Projeto de Moradia Social Quilombo da Gamboa, ao reivindicarem a possibilidade de organização de uma cidade humanizada e realizável, que esteja de acordo com o cotidiano e as demandas urgentes dos mais pobres.

Para iniciarmos qualquer discussão sobre algumas ações reivindicatórias para melhorias da organização espacial da área em que está localizado o PMS Quilombo da Gamboa, é preciso traçar pequenas reflexões acerca do que se reconhece como planejamento urbano. Para isso, lançamos mão das contribuições de Glauco Bruce Rodrigues e Marcelo Lopes de Souza, no paradigmático *Planejamento urbano e ativismos sociais* (2004), quando provocam uma importante contestação sobre os problemas enfrentados pela cidade. Seria a falta de planejamento a razão das dificuldades encontradas no espaço urbano? Segundo os autores, não. Essa questão não pode e nem deve ser explicada dessa forma; de modo a parecer que se houvesse planejamento todos os problemas estariam resolvidos (RODRIGUES e SOUZA, 2004, p.9). Para eles, a forma que se planeja e ordena o espaço reside em escolhas, e elas podem estar representadas através da participação do Estado como provedor dos interesses das elites econômicas, de maneira conservadora, como a famosa Reforma Passos (ABREU 2013, AMADOR, 2013, RAMOS, 2012, RODRIGUES e SOUZA, 2004), que representou a remoção de milhares de moradias das pessoas mais pobres do Rio de Janeiro no início do século XX, ou a partir do Projeto Porto Maravilha, com a construção de grandes empreendimentos imobiliários no contexto de requalificação do espaço da Zona Portuária do Rio de Janeiro no período em que a cidade tornava-se “Cidade Olímpica”. Esse projeto de refuncionalização é conflituoso com relação às demandas do Quilombo da Gamboa, em uma clara disputa de sentidos no espaço central da metrópole, quando são confrontados o direito à moradia para os mais pobres e a lucratividade em benefício do Estado e de seus parceiros econômicos.

Os autores sinalizam a possibilidade de construção do planejamento urbano um pouco mais distante do monopólio do Estado, ao promoverem a atuação de outros agentes como também “planejadores”

da cidade, de modo não conservador. Nesse sentido, chamam atenção para o protagonismo de alguns grupos, como as associações de moradores, os grupos de hip-hop ou as organizações sem teto. À luz dessa discussão, nossa análise justifica-se, principalmente, por buscar dialogar com o último grupo social citado, os trabalhadores sem teto. Esses sujeitos surgem como motivadores de nossa discussão. Seriam os sem-teto potenciais planejadores do espaço urbano negligenciados pela racionalidade dominante? Temos a noção de que essa questão não poderá ser completamente respondida neste texto, embora ousaremos trazer alguns elementos fundamentais para essa problemática, tendo a certeza de que o debate sobre um planejamento urbano alternativo se faz imprescindível.

Em uma de nossas visitas às reuniões do Quilombo da Gamboa, os moradores foram submetidos a um momento parecido com uma oficina, quando procuraram refletir sobre o espaço do entorno do terreno onde serão construídos os imóveis do projeto de moradia para o qual foram contemplados. O reconhecimento da região pelos sem-teto nos chamou muito a atenção. Ficamos impressionados com a capacidade com que se lembravam dos equipamentos públicos da área, desde escolas e hospitais até espaços esportivos e de lazer, além de apontarem para as necessidades urgentes de alguns aparelhos urbanos que eram insuficientes naquele momento. Essa postura reivindicatória soa como uma forma dos movimentos sociais equalizarem suas vozes por um espaço metropolitano no qual têm direito de produzir e consumir, que seja capaz de contemplar o desenrolar da vida dos de baixo.

A percepção sobre o território demonstrada pelos sem-teto só se pratica por conta de uma relação de uso e cotidianidade com aquele espaço, como nos ensina Raúl Zibechi, “na história dos oprimidos, o caminho se faz ao caminhar” (2015, p. 17). Portanto, a construção da Região Portuária do Rio de Janeiro tem uma íntima relação com o “caminho” de luta percorrido pela população pobre e negra da metrópole ao longo da história, sendo que esses homens e mulheres são os principais protagonistas do Projeto Quilombo da Gamboa, sujeitos fundamentais na reivindicação do Centro como espaço destinado para a moradia.

O Mapa das Utopias é uma representação cartográfica de extrema importância, principalmente pela sua construção, protagonizada pelos trabalhadores sem teto do Rio de Janeiro. Para nós, essa produção por e para os sem-teto demonstra a valorização do pensamento autônomo e horizontal, muitas vezes mencionado neste artigo, mas que não podemos perder enquanto elemento fundante para a história desse projeto de moradia. André Mesquita nos demonstra

a importância do processo de cartografagem coletiva organizada de maneira livre e espontânea por pessoas comuns:

Mapeamentos coletivos compartilham o uso livre, expandido e não-convencional da linguagem e das técnicas cartográficas até então restritas aos especialistas, socializadas e reinventadas posteriormente em novos espaços e situações como um processo de trabalho contínuo. (MESQUITA, 2013, p. 251)

Inspirado em outras experiências de cartografagem dos movimentos sociais, buscamos uma leitura apropriada sobre a realidade dos sujeitos do Quilombo da Gamboa. A partir das contribuições de Renato Emerson dos Santos, notamos que, se fizermos uma análise histórica dos principais exemplos de mapeamento dos movimentos sociais, perceberemos que sua construção se deu a partir de intelectuais e acadêmicos (SANTOS, 2011), metodologia diferente da utilizada pelo projeto de moradia, no qual os moradores são protagonistas no processo de mapeamento. Nesse contexto, consideramos importante citar os exemplos das “Cartografias da ação e análise de conjuntura: reivindicações e protestos em contextos metropolitanos”, produzida pelo Laboratório da Conjuntura Social: Tecnologia e Território (LASTRO/IPPUR/UFRRJ), coordenado por Ana Clara Torres Ribeiro, outras vezes citada neste texto e uma clara referência para nós no ponto de vista metodológico, e também do “Observatório dos conflitos urbanos na cidade do Rio de Janeiro”, do Laboratório Estado, Trabalho, Território de Natureza da UFRJ (ET-TERN/IPPUR/UFRJ), orientado por Carlos Vainer e Henri Acselrad.

É importante ressaltar que esta última parte do nosso trabalho ainda se encontra em produção. Nossa ideia é promover oficinas de mapeamento coletivo com os moradores do projeto, a partir da já demonstrada relação de pertencimento e reconhecimento do território do centro da metrópole pelos trabalhadores, de forma que seja valorizado o diálogo com os sujeitos que compõem os movimentos sociais, para que consigamos construir instrumentos de análise que não só reconheçam a horizontalidade como parte principal da articulação dos moradores entre si, mas que também construam uma relação que possa se refletir na nossa própria convivência como pesquisador e objeto que se configura como sujeito.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É uma opção de método observar o cotidiano de pessoas que lutam por direitos negados historicamente.

Enxergamos no Quilombo da Gamboa uma oportunidade de acompanhar algo importante na luta pela reforma urbana e pelo acesso à moradia digna no Rio de Janeiro. Acreditamos que a conquista da autogestão habitacional é uma vitória da horizontalidade frente ao grande capital imobiliário em um jogo de poder extremamente desproporcional, o que nos traz muita esperança, reforça a nossa escolha por essa temática tão delicada e reforça a motivação da submissão deste trabalho, sobretudo a partir da busca pela valorização dos sujeitos subalternos como importantes agentes da produção do espaço social da cidade capitalista.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Maurício de Almeida. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4º ed - Rio de Janeiro: IPP, 2013.
- ALMEIDA, Rafael Gonçalves de; MOREIRA, Mariana Fernandes; GRANDI, Matheus da Silveira. **Oikos, Ágora e Ekklesia: uma introdução às fronteiras, pontes e “Áreas de Sombra” de um espaço ocupado (Ocupação Quilombo das Guerreiras–Rio de Janeiro)**. Anais: Encontros Nacionais da ANPUR, v. 13, 2013.
- AZEVEDO, Felipe T. Rodrigues de; CUNHA, Andréia Ribeiro. **É só mais um Silva que não tem moradia: A Ocupação Quilombo das Guerreiras na luta contra as remoções e a questão habitacional na cidade do Rio de Janeiro**. In: ARRUZO, Roberta Carvalho; OLIVEIRA, Anita Loureiro de. (Organizadoras) *Geografia e Resistências: Imaginários, discursos e práticas no território fluminense*. Rio de Janeiro: Entorno, 2015. p. 3-14
- CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo. Companhia das Letras, 1996.
- \_\_\_\_\_. **Trabalho, lar e botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque**. São Paulo. Editora da Unicamp, 2001.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2000.
- HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- FERNANDES, Bernardo Mançano. **Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais**. Revista Nera, n. 6, p. 24-34, 2012.
- MARTINS, Gabriel. et al. **Transformações socio-espaciais no Morro da Providência: A interferência dos projetos hegemônicos no cotidiano**. In: ARRUZO, Roberta Carvalho; OLIVEIRA, Anita Loureiro de. (Organizadoras) *Geografia e Resistências: Imaginários, discursos e práticas no território fluminense*. Rio de Janeiro: Entorno, 2015.
- MINEIRO, Edilson Henrique; RODRIGUES, Evâniza. **Do Crédito Solidário ao MCMV Entidades: uma história em construção**. In: LAGO, Luciana Corrêa (organizadora). *Autogestão habitacional no Brasil: utopias e contradições*. São Paulo: Letra Capital, 2012. p. 19-48.
- MOREIRA, Mariana Fernandes. **“Um palacete assobradado”: da reconstrução do lar (materialmente) à reconstrução da ideia de “lar” em uma ocupação de sem-teto no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2011. (Dissertação de mestrado).
- LÖWY, Michael. **A teoria do desenvolvimento desigual e combinado**. Paris: Revista Actuel Marx, n. 18, p. 8, 1995.
- RAMOS, Tatiana Tramontani. **As barricadas do hiperpreariado urbano: das transformações no mundo do trabalho à dinâmica socioespacial do movimento dos sem-teto no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2012. (Tese de doutorado)
- RIBEIRO, Ana Clara Torres et al. **Por uma cartografia da ação: pequeno ensaio de método**. Cadernos IPPUR, p. 33-52, 2001.
- RODRIGUES, Arlete Moysés. **Os geógrafos na luta pela cidade como direito**. Boletim Campineiro de Geografia, v. 3, n. 1, p. 7-20, 2013.
- SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000.
- SANTOS, Renato Emerson dos. **Movimentos sociais e Geografia: sobre a (s) espacialidade (s) da ação social**. Rio de Janeiro. Consequência, 2011.
- SILVA, Cátia Antônia da. **Cartografia da ação social: reflexão e criatividade no contato da escola com a cidade**. Revista Tamoios, v. 8, n. 1, 2012.
- SILVA, Cátia Antônia da; CAMPOS, Andreilino; MODESTO, Nilo Sérgio D’ávila. **Por uma geografia das existências: movimentos, ação social e produção do espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.
- SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.
- ZIBECCHI, Raúl. **Territorios en resistencia: cartografía política de las periferias urbanas latino-americanas**. Buenos Aires: Lavaca, 2008. ■

João Pedro Silveira Martins

# El Carmen

## a cidade onde nasceu a vida afro-peruana

No verão de 2016 tive a oportunidade de conhecer o Peru, onde passei um tempo explorando diferentes regiões e formas de vida, sintetizadas após um duro período de colonização, como o resto da América Latina. Ao sul de Lima, na região árida de Ica, escondida entre a Cordilheira dos Andes e o Oceano Pacífico, há um pequeno vale que guarda a memória da luta afro-peruana por liberdade. Seguindo pela rodovia Panamericana Sur, ao quilômetro 202, se vê um aviso de boas-vindas ao Distrito de El Carmen. Para subir até a praça central, um sol (moeda peruana) é suficiente num táxi local. Esse pequeno povoado, que se situa na cidade de Chincha, é símbolo de luta dos escravos das grandes fazendas da região por liberdade.

“Só podemos pensar este imaginário social, que cria a linguagem, as instituições, os costumes, como a capacidade criadora do anônimo coletivo que se põe em funcionamento cada vez

que os humanos se reúnem e se dão, cada vez, uma figura singular instituída para existir” (CASTORIADIS, 1992, p.92). Nesta passagem, Castoriadis (1992) invoca o imaginário social criado pelas representações sociais personificadas pelas instituições. No contexto de El Carmen, a busca pela identidade afro-peruana foi a força que moveu aqueles homens e mulheres para buscar o sentido de coletividade e criar seu modo de vida, expresso pela linguagem corporal nas danças de *zapateo*, na tradição oral das canções sobre a luta dos escravos, o sotaque de Chincha e todo o orgulho dos antepassados.

Sua história remonta a colonização espanhola, na qual grandes fazendas traziam escravos caribenhos até a região para trabalhar no plantio de cana-de-açúcar e algodão. No século 19 uma grande resistência do povo negro foi criada e uma série de rebeliões organizadas pelos escravos de diversas fazendas contra os escravocratas espanhóis conseguiu lentamente liberdade

▲  
Entardecer de verão na praça central, onde as crianças e adolescentes de férias se reúnem.

**João Pedro Silveira Martins**

é mestrando em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Graduado em Relações Internacionais pela PUC Minas.

[jjpemartins@gmail.com](mailto:jjpemartins@gmail.com)

à região. Quando a cabeça de Julio Carrillo de Albornoz y Mendoza foi decapitada e caiu pelas escadarias de seu casarão na *Hacienda San José*, os primeiros habitantes já haviam levantado suas casas no povoado de El Carmen e já começavam a reconstruir suas vidas com liberdade.

Até hoje o espírito de luta e força do povo negro está vivo na cidade. Pelas ruas, todas as portas ficam abertas para os vizinhos chegarem mais perto. No sábado, a padaria (a casinha branca e azul na rua esquerda à matriz) decidiu não abrir. Mas a dona dos sacolés (ou *chupetes*, como se diz localmente) está trabalhando até mais tarde, pois as crianças estão brincando até de madrugada na praça, os adultos tomam uma cerveja no *El Atardecer de Bigote* e os adolescentes com seus penteados afro fofocam e planejam as férias.

No outro dia de manhã, um grupo toca *zapateo* e uma barraquinha de artesanato está aberta para alguns turistas curiosos que vieram experimentar comida afro-peruana no restaurante *El Refugio de Ma-*

*mainé*. O grupo de crisma aprende a rezar na igreja, cujo altar é cheio de anjinhos negros e uma imagem do “Jesús afroamericano”. Uma mulher trans dança cumbia com os amigos no bar da esquina e o sapateiro da cidade oferece seu trabalho aos passantes e conta que ali trabalha há mais de quarenta anos. Seguindo mais adiante, a duas esquinas da praça, o senhor Guillermo Santa Cruz, famoso violinista, recebe crianças de outras cidades em sua sala para cantar antigas canções dos escravos sobre a vida nas fazendas e o desejo de liberdade.

O Distrito de El Carmen é a doce memória da liberdade. É um lugar de alegria e orgulho da construção de uma vivência coletiva e do “ser afro-peruano”. É um espaço onde a diversidade se cristaliza numa espécie de realismo mágico andino.

## REFERÊNCIAS

CASTORIADIS, Cornelius. **A criação histórica**. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 1992. ■

*Guillermo Santa Cruz tocando violino e cantando histórias antigas sobre seus antepassados fugindo das fazendas de algodão.*



Os desenhos sobre negritude  
estão em várias paredes ao  
redor da igreja.



El Carmen está situada  
num vale de uma região  
muito árida.



O restaurante da cidade.

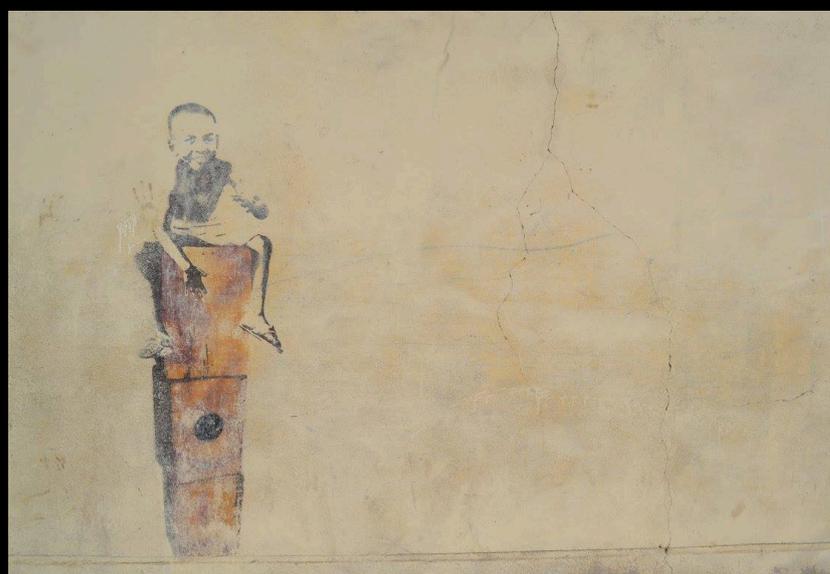




▲ Anjos negros no afresco da igreja.



◀ Uma mulher que encontrava amigos depois da missa de domingo.



◀ Desenho de uma criança tocando cajón.

especial

A person in a light-colored sweater stands in a doorway, looking out at a city street. The scene is dimly lit, with light coming from the window. The person is seen from behind, looking out at a street with buildings and power lines.

# Cortiços de hoje na cidade do amanhã

notas sobre a pesquisa Prata Preta  
e o levantamento de cortiços  
na área portuária do Rio de Janeiro

**Larissa Lacerda**, IPPUR/UFRJ

larissa.gdynia@gmail.com

**Mariana Werneck**, IPPUR/UFRJ

marianagsw88@gmail.com

**Bruna Ribeiro**, IPPUR/UFRJ

cribeirobruna@gmail.com

Desde 2009, a área portuária carioca vem sofrendo grandes transformações realizadas no escopo da operação urbana consorciada conhecida como Porto Maravilha. Parte importante na tentativa de tornar o Rio de Janeiro um polo de serviços internacional, a “revitalização” urbana deveria deixar para trás uma paisagem geográfica que ainda recordava a cidade do início do século passado, para abrir espaço, em seu lugar, à instalação de modernas torres comerciais, espaços de consumo e lazer inéditos e cerca de cem mil novos moradores. Seu intuito, em outras palavras, é produzir uma nova configuração socioespacial, capaz de alçar a área portuária do Rio de Janeiro ao patamar dos *waterfronts* de Baltimore, Barcelona e Buenos Aires.

Os ares da mudança, prometidos desde a década de 1980, pareciam reeditar as reformas que Rodrigues Alves e Pereira Passos implementaram há mais de cem anos. Naquela época, a abertura de largas vias e a política do bota-abaixo – que levaram à demolição de 1.700 prédios e à remoção de pelo menos 20 mil pessoas<sup>1</sup> – inauguraram uma capital “que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os *modi vivendi* cosmopolitas e modernos da elite econômica e política nacionais”.<sup>2</sup>

Não obstante, as inovações tecnológicas na movimentação de cargas e a realização de novas obras viárias monumentais, que respondiam à expansão da cidade do Rio para as áreas suburbanas e para os núcleos elitizados da Zona Sul e da Barra da Tijuca, logo levaram à desvalorização das infraestruturas físicas e sociais da área portuária. A transferência da capital para Brasília, em 1960, também causou grande impacto sobre a obsolescência da região central do RJ. Descartada pelos grandes circuitos de capital, a área portuária curiosamente permitiu, assim, a reprodução econômica, social e cultural das classes populares ao longo do tempo.

Zona de prostituição, região de pequenos comércio e depósitos de mercadorias de camelôs, lugar de galpões de blocos de samba, de terreiros de umbanda e candomblé, concentração de edifícios vazios transformados em moradia precária, a área portuária se consolidou como um território estratégico para a experimentação do direito à cidade, dada sua proximidade com o centro de negócios da cidade, com as redes de serviços públicos e com as malhas de transporte. Talvez seja essa a explicação para o adensamento populacional da área portuária observado

na última década, movimento acompanhado pelo esvaziamento dos estratos médios e pelo aumento das classes de baixa renda. Em contraste com a elitização assistida no Centro, a proletarização da área portuária vinha, de fato, se aprofundando até pelo menos 2010, quando foi produzido o último Censo do IBGE.<sup>3</sup>

Requalificar a região portuária, devolvê-la ao restante da cidade e mostrar ao mundo como o lugar onde o Rio nasceu foi capaz de se reinventar, como já afirmou Eduardo Paes,<sup>4</sup> implicava, portanto, não apenas o desmantelamento da infraestrutura portuária e urbana que ainda organizava a área portuária, como também a desarticulação das relações sociais que lhe eram concomitantemente condição e expressão. A abertura de uma nova fronteira urbana para os setores imobiliário e comercial, em si, já importaria pressão sobre os moradores, que enfrentariam o aumento potencial dos aluguéis e a dissolução de laços comunitários devido à atração de novos públicos. Mas a frágil política de atendimento econômico e social idealizada para a operação urbana, sem que houvesse por lei a destinação de qualquer recurso financeiro à sua implementação, combinou-se perversamente à violência das remoções levadas a cabo pelo poder público.

Contrariando garantias legais, a Prefeitura iniciou o despejo de ocupações organizadas ainda em 2009, antes mesmo do lançamento oficial do Porto Maravilha. Em quatro anos, foram ao menos quatrocentas famílias removidas das ocupações Casarão Azul (2006-2009), Flor do Asfalto (2008-2011), Zumbi dos Palmares (2005-2011), Machado de Assis (2008-2012) e Quilombo das Guerreiras (2007-2013).<sup>5</sup> Nas favelas da Providência e da Pedra Lisa, contabilizam-se aproximadamente 230 famílias removidas em razão das obras do Morar Carioca e do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).<sup>6</sup> Os números

3 Segundo dados levantados pelo Observatório das Metrôpoles a partir dos Censos de 2000 e 2010, o adensamento populacional na área portuária no decênio apresenta taxa de crescimento de 2,1% ao ano. As transformações no perfil sócio-ocupacional da área portuária também encontram respaldo nos dados disponíveis pelo Censo: a renda média dos chefes residentes apresentou queda, e, em 2010, 74% dos moradores da área portuária eram trabalhadores manuais. Ver: WERNECK & SANTOS JUNIOR, 2015.

4 PAES, E. A reinvenção do Rio. *O Globo*, Rio de Janeiro, 22 jul. 2011, Opinião, p. 7.

5 COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. **Megaeventos e violações de direitos humanos no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: maio 2013. Disponível em: <[https://comitepopulario.files.wordpress.com/2013/05/dossie\\_comitepopularcoparj\\_2013.pdf](https://comitepopulario.files.wordpress.com/2013/05/dossie_comitepopularcoparj_2013.pdf)> Acesso em 22 nov. 2015.

6 COMISSÃO DE DEFESA DE DIREITOS HUMANOS E CIDADANIA (CDDHC). **Relatório 2013**. Rio de Janeiro:

1 GONÇALVES, R. **Favelas do Rio de Janeiro: história e direito**. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio, Pallas, 2013, p. 53.

2 ABREU, M. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013, p. 60.



Figura 1 e 2: Fachadas de cortiços

estimados, no entanto, parecem ser insuficientes para mensurar a estimativa global de despejos, dada a presença histórica de imóveis em situação fundiária irregular, ocupados irregularmente e de forma não organizada – sem redes de apoiadores que pudessem publicizar as violações em curso.

No caso dos cortiços, a ausência de informações se inicia na própria administração municipal. Sem reconhecer o aluguel de cômodos como uma alternativa habitacional, a Prefeitura não dispõe de qualquer cadastro dos imóveis que funcionam como cortiços, nem legislação que determine critérios para sua atividade; apenas seis imóveis desse tipo – catalogados como bens tombados pela legislação de proteção ao patrimônio decorrente dos projetos SAGAS e Corredor Cultural, ambos dos anos 1980 – são encontrados nas bases do município.<sup>7</sup> Mesmo após a apresentação do Plano de Habitação de Interesse Social do Porto Maravilha (PHIS Porto) em 2015 – elaborado tardiamente como exigência do Ministério das Cidades para que a operação urbana carioca fosse beneficiada com um segundo aporte financeiro do FGTS, de R\$ 1,5 bilhão<sup>8</sup> –, os cortiços não foram contemplados

nos diversos planos de ação do documento e sequer foram incluídos em seu diagnóstico habitacional, apesar de sua importância histórica na conformação da área portuária e dos indícios de sua existência disseminada ainda hoje.

Não obstante, a abertura de uma nova esfera pública com participação do Estado, proporcionada pelas discussões realizadas em torno do PHIS Porto, motivou a produção de um levantamento dos cortiços da área portuária a partir da universidade, com o intuito de dar visibilidade a essa forma de moradia e pressionar o poder público municipal a desenvolver políticas públicas para garantir a permanência da população moradora de cortiços na região. Realizada em 2016, a pesquisa agora se expande para a Lapa e suas imediações. Desde então, o trabalho de campo não apenas confirmou a presença, expressividade e heterogeneidade dessa forma de moradia, como vem revelando, por trás da invisibilização simbólica e também física dos cortiços, uma rica diversidade de histórias e trajetórias que se encontram na luta pela sobrevivência na cidade e pela subsistência da vida no Centro.

ro, 2013. Disponível em: <<http://ddh.org.br/wp-content/uploads/2014/01/relatorio2013cddh.pdf>> Acesso em 22 nov. 2015.

<sup>7</sup> BENS TOMBADOS. **Site oficial da Prefeitura do Rio de Janeiro**, s. d. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/irph/exibeconteudo?id=4469060>> Acesso em 22 ago. 2017.

<sup>8</sup> Por meio da Instrução Normativa nº 33, de 17 de dezembro

de 2014, cujo texto regulamentou a participação do FGTS em operações urbanas.

## VISIBILIZANDO OS CORTIÇOS NA PAISAGEM URBANA DO RIO DE JANEIRO

Inicialmente, optou-se pela adoção de um conceito amplo de cortiço, sendo caracterizado por qualquer imóvel – próprio, alugado ou ocupado – coabitado por mais de uma família e acessado por meio de alguma forma de pagamento. A ausência de informações levou à necessidade de identificar, rua a rua, os imóveis que oferecem aluguel de quartos. Logo o trabalho de campo revelou, no entanto, uma dificuldade prática: a maioria desses imóveis não possui qualquer signo nas fachadas capaz de identificá-los como cortiços. Muitas vezes, o imóvel se camufla em meio ao casario antigo típico da área portuária, distribuído em lotes estreitos e profundos. Noutras, um portão faz as vezes de guarita, resguardando o cortiço dos olhares interessados da rua. Sem letreiros, sem anúncios. Raramente, cartazes ou placas comunicam vagas, e, quando isso acontece, os imóveis comumente se intitulam hotéis ou hospedarias, mesmo que a maioria de seus hóspedes ali viva por anos.

Além de garantir que todas as ruas da área compreendida pela operação urbana fossem percorridas, as equipes envolvidas no trabalho de campo foram orientadas a interpelar nos bares, nas bancas de jornal, nas bancas de camelôs e nos demais comércios por informações acerca de quartos para aluguel nas proximidades. Também as entrevistas, realizadas com moradores e administradores e/ou proprietários dos cortiços, sempre terminavam com o questionamento sobre a existência de outras casas de cômodo. “O (a) senhor(a) conhece alguma outra casa de aluguel de quartos?”, a equipe perguntava, ao que se seguia uma resposta quase sempre positiva.

Por meio dessa metodologia, a pesquisa foi capaz de identificar 54 cortiços na área portuária, distribuídos nos bairros Saúde, Gamboa, Santo Cristo e também em ruas do Centro que compõem o perímetro da operação urbana. De maneira geral, os banheiros são compartilhados e a presença de cozinha não é uma regra, levando muitos de seus moradores a improvisarem pequenos fogões em seus quartos, o que, combinado com a precariedade estrutural de alguns imóveis, aumenta o risco de incêndios e outros incidentes.

Conforme estimativas da pesquisa, os cortiços somam pelo menos 712 quartos, nos quais habitam 1.120 pessoas. Mais ainda, a abordagem revelou a existência de uma rede de informação por meio da qual as pessoas – marítimos, ambulantes, aposentados, famílias de baixa renda, imigrantes brasileiros e estrangeiros – acessam esse tipo de moradia. A procura por alternativas habitacionais de baixo custo acaba

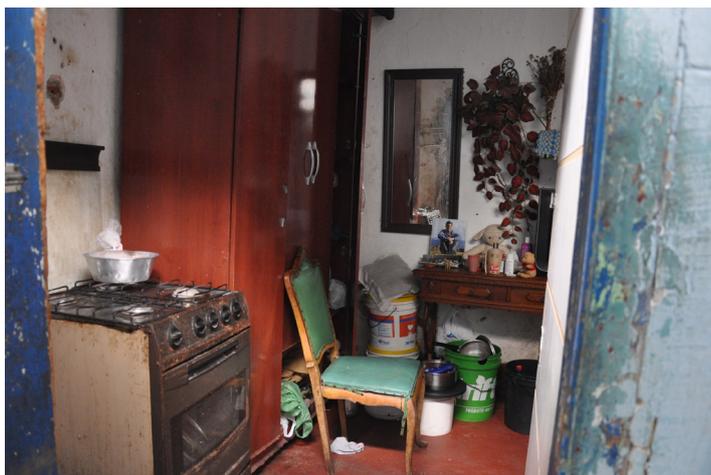


Figura 2 e 3: Quartos de moradores

por interligar pessoas que moram ou já moraram em cortiços, transmitindo informações sobre as melhores alternativas de aluguel de quarto na área central da cidade. Reflexo disso é que um grande número de vagas é ocupado por indicação de conhecidos; a indicação, aliás, é uma informação valorizada por aqueles que administram o funcionamento dos cortiços.

A invisibilidade dos cortiços, nesse sentido, parece permitir, ainda hoje, a manutenção das classes populares na área central da cidade. Seria, assim, uma estratégia para driblar a ilegalidade de sua existência. Todavia, a ausência de leis que regulamentem o funcionamento desses imóveis, em muitos casos, amplifica a vulnerabilidade de seus habitantes. Muitos dos cortiços funcionam em condições precárias, sem garantir as exigências mínimas de uma moradia digna. As relações de exploração também passam pela ausência de contratos, sem qualquer estabelecimento de direitos e deveres entre locadores e locatários.

Ao mesmo tempo, a heterogeneidade dos espaços se reflete na existência de imóveis com boas condições de habitabilidade, sustentando os cortiços como

alternativa habitacional em potencial para muitas pessoas na cidade, especialmente para solteiros, idosos e casais sem filhos. Em meio a um amplo universo de demandas, a pesquisa Prata Preta busca não somente lançar luz a uma realidade invisível, porém evidente, mas enfrentar o tema por meio de análises e resultados que contribuam para a discussão das moradias populares no Centro, reforçando o direito de permanência dos seus moradores e gerando subsídios para a construção de processos mais justos de produção da cidade.

## BIBLIOGRAFIA

- ABREU, M. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013, p. 60.
- BENS TOMBADOS. **Site oficial da Prefeitura do Rio de Janeiro**, s. d. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/irph/exibeconteudo?id=4469060>> Acesso em 22 ago. 2017.
- COMISSÃO DE DEFESA DE DIREITOS HUMANOS E CIDADANIA (CDDHC). **Relatório 2013**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <[http://ddh.org.br/wp-content/uploads/2014/01/relatorio\\_2013cddh.pdf](http://ddh.org.br/wp-content/uploads/2014/01/relatorio_2013cddh.pdf)> Acesso em 22 nov. 2015.
- COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. **Megaeventos e violações de direitos humanos no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: maio 2013. Disponível em: <[https://comitepopulario.files.wordpress.com/2013/05/dossie\\_comitepopularcoparj\\_2013.pdf](https://comitepopulario.files.wordpress.com/2013/05/dossie_comitepopularcoparj_2013.pdf)> Acesso em 22 nov. 2015.
- GONÇALVES, R. **Favelas do Rio de Janeiro: história e direito**. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio, Pallas, 2013, p. 53.
- PAES, E. A reinvenção do Rio. **O Globo**, Rio de Janeiro, 22 jul. 2011, Opinião, p. 7.
- WERNECK, Mariana; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. Plano de Habitação de Interesse Social do Porto Maravilha: que diagnóstico? Que propostas? Que participação? **Observatório das Metrôpoles website**. 25 jun. 2015. Disponível em: <[http://observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=1241%3Aplano-de-his-do-porto-maravilha-que-diagn%C3%B3stico%3F-que-participa%C3%A7%C3%A3o%3F&Itemid=180&lang=pt#](http://observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1241%3Aplano-de-his-do-porto-maravilha-que-diagn%C3%B3stico%3F-que-participa%C3%A7%C3%A3o%3F&Itemid=180&lang=pt#)> Acesso em: 30 ago. 2017. ■

---

O relatório completo da pesquisa Prata Preta pode ser acessado aqui: [http://www.observatoriodasmetrolopes.net/obs/images/abook\\_file/pratapreta2016.pdf](http://www.observatoriodasmetrolopes.net/obs/images/abook_file/pratapreta2016.pdf).

# Idas e vindas

passado, presente e futuro  
da mobilidade urbana no Brasil

Com Eduardo Vasconcellos



*O entrevistado desta edição é **Eduardo Vasconcellos**, engenheiro civil e sociólogo, mestre e doutor em Políticas Públicas de Transporte pela USP e pós-doutor em Planejamento de Transportes pela Universidade de Cornell, nos Estados Unidos. Assessor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e do Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), é autor de Mobilidade Urbana e Cidadania.*

**Juciano Rodrigues**  
**Jean Legroux**

**Juciano Rodrigues** - Gostaria que você começasse falando um pouco da sua formação acadêmica, da sua trajetória profissional e como você chegou aos temas que você tem trabalhado ao longo do tempo e atualmente, o tema da mobilidade urbana, claro.

**Eduardo Vasconcellos** - Eu fiz Engenharia Civil. Depois que me formei, entrei na CET de São Paulo. Trabalhei primeiramente como engenheiro júnior e logo comecei a trabalhar como engenheiro de trânsito, aprendendo a calcular semáforo, fazer essas coisas todas que envolvem a gestão do trânsito na cidade. Essa experiência me deu uma certeza de algo que já desconfiava bastante. Dentro da escola de engenharia, quando eu fiz as cadeiras de urbanismo e outras semelhantes, já achava que transporte não era uma atividade exclusivamente de engenharia, de matemática, etc. Foi então que eu resolvi voltar para a universidade e

fazer sociologia. Passei então a juntar essas duas formações; a de engenheiro e sociólogo. Fiz o mestrado na Ciência Política da USP, com dissertação sobre a história do trânsito em São Paulo. Depois fiz o doutorado em Políticas Públicas. Nesse caso— pelo menos em parte - mudei o tema e fui estudar o problema do transporte das zonas rurais no Brasil para crianças que tinham que ir para escola. Inclusive, esse é um tema no qual eu trabalhei como cidadão por 10 anos, abrindo inclusive uma escola na zona rural. Passei a ser, na terminologia da época, um engenheiro de trânsito. Hoje a gente fala mobilidade. No fundo eu passei a ser, vamos dizer assim, uma pessoa ativa na área. Trabalhei quase 10 anos na CET. Nessa instituição eu desenvolvi uma série de projetos, já incluindo essa visão mais social, que na época não era muito bem-vinda, não se sabe porquê. Dentro da CET tinha muita resistência, inclusive. Mas foi por isso, acredito

eu, que, hoje, a CET é bem mais aberta nesse aspecto. Nesse percurso eu também fiz consultorias pessoais, tanto para empresas como para governos. Para o governo de São Paulo, principalmente. Nos últimos 15 anos, tenho trabalho muito no exterior. Porque eu escrevi muito e criei muitas relações internacionais com grupos de pessoas que trabalham com a mobilidade e que tem um enfoque social e político, que é diferente da abordagem da engenharia. Então acabei trabalhando muito na África e também na América Latina. Principalmente agora que eu sou coordenador do Observatório da Mobilidade da América Latina, que já cobre 29 cidades. Na ANTP, que eu estou há 21 anos, sou assessor da associação e trabalho um pouco com tudo que envolve o que ela faz, estudos, congressos, opiniões, etc. Minha função também é representar a ANTP, mas com essa visão que mistura a técnica de engenharia com o social. E nessa instituição eu coordeno também o Observatório Brasileiro de Mobilidade, que cobre 530 cidades acima de 60 mil habitantes.

**JR - Você poderia falar um pouco mais sobre essa sua experiência na África, que eu acho que deve ser bastante interessante e enriquecedora tanto do ponto de vista pessoal como profissional?**

**EV** - Na África, primeiramente, foi interessante porque eu trabalhei em Moçambique, um dos 15 países mais pobres do mundo. Lá eu fui contratado pela Organização Mundial da Saúde, que naquela época tinha acabado de oficializar o tema de segurança de trânsito como um tema de saúde pública. Fique trabalhando lá – entre idas e vindas - uns 2 anos. Foi muito interessante porque é um país em que 70% das pessoas eram analfabetas e, no mínimo, metade até hoje não fala português, mesmo porque os portugueses não foram a todo o território. Os problemas de acidente estavam aumentando muito por causa da entrada de grandes caminhões nas rodovias. Além disso, começava a ter presença da motocicleta e dos automóveis da pequena classe média. Essa é a classe social do país que consegue comprar automóveis muito baratos, de segunda mão, que vem da Ásia ou que compram em Durban, na África do Sul. Foi um experiência bastante interessante para ver como funciona o país. A língua é igual à do Brasil, mas a cultura é muito diferente. Além do que muita gente não fala português, então havia uma dificuldade muito grande de comunicar. Tudo que a OMS fazia, por exemplo, tinha que ser em português e mais uns três dialetos. Nesse contexto, o projeto foi muito interes-

sante, mas no final não deu certo em termos da aplicação. E isso é mais uma coisa que se aprende nesse tipo de experiência. E nós sabíamos o que deve ser feito em termos de segurança de trânsito, não precisamos entrar em detalhes e isso nem é grande novidade, mas é importante destacar que a principal dificuldade era como convencer a elite técnica e política deles de que isso devia ser feito. Foi interessante também porque eu pesquisei e descobri que já existia dentro de Moçambique um grupo importante de engenheiros que tinha conseguido se aproximar do Banco Mundial e que já estava formando uma espécie de microelite, que tomava conta de todo o recurso disponível para os estudos, principalmente com rodovias. Então esse nosso projeto seguiu um curso meio marginal em termos políticos, ninguém dizia que era absurdo, mas ninguém dava importância. O próprio Ministro de Transportes falou: “doutor Vasconcellos, nós não temos dinheiro para nada aqui”. Acontece que eu tinha estudado o orçamento, consultado algumas matérias de jornal, e descobri que tinha uns 300 milhões de dólares todo ano em Moçambique para fazer rodovia, que é o que interessava ao Banco Mundial. Então eu mostrei para ele que o nosso projeto ia custar 9 milhões de dólares. Isso para fazer um trabalho grande de segurança de trânsito durante 6 anos. Portanto era perfeitamente possível. Contudo, eu sei, por informações que obtive depois, que praticamente nada foi feito. Então foi uma experiência muito boa do ponto de vista técnico e humano, mas frustrante do ponto de vista da solução, da aplicação. Já na África do Sul eu participei da discussão anterior à Copa do Mundo<sup>1</sup> para decidir se fazia ou não o corredor de ônibus BRT. Lá se deu também um grande conflito, como acontece no Brasil e também em toda América Latina. Trata-se do conflito que ocorre quando tentam substituir um microempresário, que tem seu próprio veículo e que na África do Sul são milhares, por outro sistema. Ou seja, como substituir essas pessoas, que têm vínculos políticos fortíssimos com políticos locais ou com o Governo Federal, para transitar a outro modelo, que é o modelo mais “abrasileirado”, de empresas formalmente constituídas, com os funcionários tendo direitos trabalhistas, etc. Nesse caso, o corredor acabou dando certo porque o governo federal interferiu e tomou algumas medidas, como mudanças nas leis que permitiram essa transição, embora o corredor hoje esteja com problemas de operação. No estado onde fica a Cidade do Cabo eu fiz dois projetos. Teve um projeto semelhante de um grande corredor de ônibus na Cidade do Cabo que não conseguiu vencer a resistência dos perueiros e acabou não

<sup>1</sup> Copa do Mundo de Futebol de 2010.

se implantando. Além disso, eu fiz um outro estudo mais geral para as Políticas de Transportes do Estado que se chama *Western Cape*. Na África do Sul a experiência foi um pouco diferente de Moçambique, mesmo porque junto com a Nigéria, se não me engano, é o país mais rico da África e, embora tenha uma diferença gigantesca entre as classes sociais, é, obviamente, um país tecnicamente muito mais avançado. Existem umas quatro ou cinco grandes consultoras de transporte na África do Sul. Com muito mais recursos financeiros, é um ambiente mais rico do ponto de vista de informação, de gente que “toma conta”, ao contrário de Moçambique. No entanto, em se tratando de transporte, continua com esse problema dos perueiros. Além do mais, persiste um problema importante do ponto de vista urbanístico, que é triste, mas é a realidade. Falo do espalhamento urbano das cidades da África do Sul provocado pelo Apartheid, onde muitas pessoas eram proibidas de morar na parte central onde moravam os brancos. Então existe um sistema parecido - eu até brinquei - com Brasília, que tem as cidades satélites. Trata-se, então, de um sistema muito caro porque as pessoas moram muito longe e tem pouquíssimo dinheiro para pagar a passagem. Além disso, os trens que os ingleses deixaram estão caindo aos pedaços, tornando o sistema muito difícil operar. Esse é o balanço bem resumido do meu trabalho na África. Considero que foi uma outra lição muito interessante.

**JR - A maior parte do sistema construído na África do Sul para a Copa de 2010 era constituído por BRT, correto?**

**EV -** Sim, um BRT, o primeiro da África do Sul e foi projetado por alguns brasileiros, inclusive pessoas que conhecem bem o tema. Foi implantado, criou-se uma empresa ao mesmo tempo que construíram também um metrô. Na verdade, uma espécie de trem bala caríssimo, que liga o aeroporto até o centro de Joanesburgo. Enfim, eles acabaram construindo esse metrô de altíssima qualidade e o BRT como meios mais modernos. No entanto, é importante dizer, continuaram a existir as dezenas de milhares de kombis, microvans, vans, etc.

**JR - E esse sistema, vamos dizer assim, informal, concorre com esse sistema...**

**EV -** Eles tentaram e conseguiram pelo menos evitar uma sobreposição. Mas o último relatório que eu li mostra que os perueiros voltaram. Eles voltam como

aconteceu no México, que tem agora discutido como alguns projetos não funcionaram por causa disso. Como aconteceu também no Panamá, com o metrô de Panamá. Ou seja, os perueiros sempre voltam. E isso é uma das causas do fracasso na Cidade do Cabo. O que acontece exatamente é que, politicamente, não conseguem resolver a questão dos perueiros, que querem ficar junto com o corredor de ônibus. São pessoas que tem aquela linha há 40 anos, 50 anos. Isso envolve todas aquelas relações com os políticos locais que mencionei anteriormente.

**JR - No caso brasileiro, sobretudo após os anos 50, experimentamos uma espécie de transição na mobilidade, os bondes foram substituídos pelos ônibus ao mesmo tempo que as redes metropolitanas de trem foram sendo desmanteladas e o automóvel parece triunfar a partir da década de 90. Essa transição foi em certa medida caracterizada por idas e vindas da atuação do Poder Público Federal. Como você vê o papel do Governo Federal na questão da mobilidade urbana, visto que normativamente é um tema da alçada municipal.**

**EV -** A mobilidade urbana é um tema da alçada municipal a partir da Constituição de 88. Eu vejo da seguinte forma: eu acho que na década de 30, digo especialmente na constituição de 34, a elite brasileira tomou uma decisão de reorganizar o sistema de mobilidade no Brasil nos moldes dos Estados Unidos. Isso foi, portanto, uma decisão da elite brasileira, que se afastou do modelo europeu e se aproximou do norte-americano. Nesse momento, foi definido que o Brasil precisava ter um sistema rodoviário nacional e que, portanto, a partir da montagem desse sistema apoiado por alguns impostos de grande valor assistimos um crescimento exponencial das rodovias e um desmantelamento lento e progressiva do sistema ferroviário. E a elite brasileira, inclusive a elite recente, que assumiu o poder desde 2003, nunca mudou de posição. O único momento da história em que a elite falou: “para que vai dar muita confusão” foi na crise do petróleo, por que no Brasil, naquela época, um terço das importações era de petróleo, se não me engano. Era, portanto, uma situação insustentável. Então, naquele instante, ocorreu a atuação do Governo Federal, sobretudo por meio do GEIPOT e depois da EBTU. Foram órgãos muito ativos e houve realmente um movimento de mudança do sistema de mobilidade, com a disponibilização de recursos financeiros, inclusive. Um exemplo é o que aconteceu

aqui em São Paulo, o que a gente viveu no corredor do BRT de Santo Amaro, que é de baixa qualidade, mas foi “filho” desse processo. Contudo uma vez que a crise do petróleo arrefeceu, o governo federal novamente se retirou.

**JR - E o que você pensa a respeito da municipalização?**

**EV** - Eu sempre defendi a municipalização, sempre defendi o poder maior para o prefeito. Então eu acho que a municipalização é positiva. Na área do trânsito conseguimos isso no Código de Trânsito de 97. Ou seja, tirar do governador o poder do trânsito e transferir para os prefeitos; isso foi muito bom. Agora, em termos de transporte coletivo, no caso das cidades maiores, nenhuma delas tem condição de prover um sistema muito bom porque é muito caro. Então o apoio do governo federal continua sendo muito importante. No entanto, o que é investido não tem sido o suficiente, embora com o PAC tenha ocorrido certa retomada, mas não é nada muito significante. E, nesse aspecto, é importante lembrar que nós vivemos por muito tempo acreditando numa coisa que não é verdadeira, inclusive os especialistas da área. Acreditávamos no discurso muito comum que diz que se o transporte público for bom, as pessoas saem do carro. Isso virou inclusive discurso da mídia. E a gente observa, não só aqui, mas no mundo inteiro, que isso não é verdade. Na realidade, a decisão das pessoas de qual modo usar, não está baseada exclusivamente na qualidade, está baseada também em vários outros fatores; é o que mostram estudos de sociólogos, psicólogos, etc. Então, mesmo que a gente faça esse investimento em transporte público, como foi feito em alguns momentos, as pessoas não mudam de modal automaticamente. Por outro lado, o governo, ou seja, a rigor, as elites brasileiras nunca aceitaram a ideia de cobrar do usuário de automóvel o verdadeiro custo que significa por esse tipo de veículo na rua. Por trás de um automóvel na rua tem um custo gigantesco de construção de vias, depois de manutenção, de sinalização e de toda a parafernália que tem que ser montada, um custo que de certa forma acaba sendo camuflado. As pessoas acham que é obrigação do Governo prover essas infraestruturas, mas, na verdade, você acaba precisando de um sistema viário que corresponde ao dobro do que você precisaria se o uso do automóvel fosse mais contido. Pelo fato de nunca ter havido uma cobrança do custo do consumo do espaço viário, da energia, da poluição, dos acidentes, o sistema pode até ter um ônibus maravilhoso, mas pessoas não vão descer do automóvel para entrar nesse ônibus. Digo isso porque, quando você faz a conta de qual é o custo de desembolso de se fazer uma viagem, que é o

que mais determina a decisão das pessoas, a vantagem continua sendo do automóvel. Assim, chegamos no Brasil, por causa desta política histórica, a quase 100 anos sem esse tipo de cobrança. Chega-se ao absurdo da pessoa com um automóvel gastar um valor igual ou menor do que a tarifa do ônibus para realizar um deslocamento em São Paulo de 7 km ou 8 km. É até possível ver as pessoas dizerem: “mas que absurdo, eu paguei ontem 30 reais para estacionar”. Mas, quando você faz a conta de todo mundo que sai de automóvel no Brasil todo dia, no mínimo 90% das pessoas não pagarão para estacionar. Obviamente, ninguém quer fazer essa conta. Um pequeno grupo paga para estacionar, mas a grande maioria não paga. Em São Paulo, por exemplo, na última pesquisa origem-destino (OD), um dia como hoje, quinta-feira, 1 milhão de pessoas estacionarão de graça nas ruas de São Paulo. Os dados das OD's de outras cidades mostram que é tudo a mesma coisa. Porque sempre foi assim. Então, por trás do uso do automóvel existe um enorme subsídio público, estou falando, inclusive, desse subsídio básico que são as ruas muito largas. As pessoas sempre falam; “mas como as avenidas estão congestionadas!” Mas retirando as avenidas da conta, perceberemos que nas outras vias existe uma sobre-largura, que não precisa existir para efeito de circulação e ela acaba sendo usada para estacionamento gratuito das pessoas. Eu fiz uma conta no meu último livro para saber quanto nos custou fazer essa largura adicional. E cheguei a algo em torno de 300 bilhões de reais nas cidades acima de 60 mil habitantes, que são aquelas consideradas no sistema de informação da ANTP<sup>2</sup>. Esses espaços simplesmente não servem para circulação, mas servem para estacionar automóvel de graça. Esses exemplos dos vários apoios ao uso do automóvel, além, é claro, dos impostos baixíssimos, merecem ser destacados. Apesar das pessoas falarem que pagam muito, aqui em São Paulo, por exemplo, quando se analisa o que elas pagam por dia de IPVA chega-se a o valor 1 real. E no Brasil inteiro, se fizer essa conta, você vai ver que é muito próximo disso, mesmo as pessoas tendo a impressão que pagam uma fortuna quando recebem a conta no início do ano. Em São Paulo há 17 mil km de vias e a sua chance de estacionar sem pagar é no mínimo 90%, ou seja, você vai pagar 1 real por dia para usufruir de tudo isso aí, e as pessoas continuam dizendo; “não, que absurdo eu pagar 1500 reais de IPVA”. Enfim, enquanto a gente não cobrar do usuário de automóvel o verdadeiro

<sup>2</sup> O Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP consiste em banco que agrega mais de 150 dados básicos dos 438 municípios, com 60.000 ou mais habitantes. Mais informações: <http://www.antp.org.br/sistema-de-informacoes-da-mobilidade/apresentacao.html>.

custo, as pessoas não descerão dos automóveis para entrar no transporte coletivo.

**Jean Legroux - A crise nesse sentido, a chamada crise da mobilidade, a princípio atingirá todos os usuários, inclusive as pessoas que usam o automóvel. Já ouvi alguns especialistas dizendo que hoje a crise da mobilidade é para todo mundo, inclusive para quem era privilegiado com o automóvel, e hoje em dia eles estão também prejudicados pelo aumento de tempo de deslocamento. Mas parece que não é bem assim.**

**EV** - Você tem razão, não é bem assim. Obviamente ninguém gosta de aumentar o tempo de deslocamento e o tempo em São Paulo até que não aumentou muito, aumentou 5 minutos em 10 anos. De todo modo é um trânsito congestionado, é lento. Então não é tão mais confortável usar o automóvel, mas isso não é suficiente para a pessoa mudar. Porque tem outros fatores. Tem o conforto, a privacidade, a pessoa vai ouvir rádio, vai dar carona para alguém, etc. Hoje tem até televisão dentro do automóvel. Há, portanto, uma série de facilidades que faz com que as pessoas permaneçam no automóvel. Na ANTP a gente faz esse esforço de esclarecer as pessoas sobre os custos mencionados anteriormente. E quando você demonstra esse tipo de informação, as pessoas ficam impressionadas, o que não quer dizer que elas vão concordar com a conclusão final, ou seja, que se deve cobrar o custo da circulação do automóvel. Mas ela tem que rever os argumentos quando ouvir isso, então nós fizemos uma conta aqui em São Paulo. Como eu falei, o custo do automóvel é parecido com o andar de ônibus, em torno de R\$3,50. A pessoa gasta de gasolina e com uma probabilidade de 10% de ter que estacionar, com isso você praticamente chega a esse valor. Eu fiz uma pesquisa sobre qual é o custo médio de se fazer isso em Londres, Paris, Berlim e Madrid. Cheguei à conclusão que o custo de se fazer essa viagem em automóvel lá é no mínimo cinco vezes mais do que o transporte coletivo.

**JL - Isso com o preço do estacionamento incluído, correto?**

**EV** - Sim, claro. O europeu pode usar o automóvel em qualquer lugar, certo? Mas ele paga um custo muito mais verdadeiro das externalidades negativas que ele gera ao usar um veículo sozinho. Isso faz com que diminua o uso do automóvel, fique mais limitado à noite ou fim de semana. Não é porque euro-

peu ama a natureza, é porque existe essa regra. Por exemplo, no centro de Paris só 1% do espaço para estacionamento é de graça.

**JR - Mas essa situação que a gente vive hoje, que você acabou de descrever, tem a ver com o papel histórico do governo federal que nunca demonstrou indícios de que seguiria no caminho contrário ao rodoviarismo.**

**EV** - Claro, inclusive a esquerda no governo em 2003 nunca mudou nem uma linha, continuou incentivando o automóvel. Pior, estimulando ainda mais a motocicleta, que é outra tragédia. Ou seja, a esquerda no poder seguiu a mesma política da elite brasileira de quase 100 anos, não mudou nenhuma vírgula, esse que é o ponto central.

**JR - Talvez por isso o transporte urbano tenha estado no centro das reivindicações das chamadas jornadas de junho, como ficaram conhecidas as manifestações que começaram em junho de 2013 no Brasil. Na sua opinião, é possível dizer que houve alguma mudança de rumo após 2013?**

**EV** - Não, mudança de rumo mesmo não aconteceu. Eu acho que houve primeiro um impacto preocupante e imediato de reação da parte da classe política, que foi congelar as tarifas como se a inflação não existisse. Naquele momento foi aliviada a pressão vinda das ruas, mas criou-se um grande problema para o futuro, porque a inflação existe. Nesse ponto, aliás, o governo federal, ao longo da história, sempre atuou para evitar o aumento do custo da gasolina e não o aumento do diesel. Sempre teve muito menos subsídio no diesel do que na gasolina. Desse jeito, a pressão sobre o transporte público, que é movido a diesel, é muito grande. Então, essa reação causou um problema muito grave, que pode colocar o sistema de ônibus frente ao colapso. Mas, por outro lado, eu acho que muito foi bom, principalmente porque a juventude brasileira tomou mais consciência do que está acontecendo. Mas se isso não ocasionar uma mudança na política de financiamento da mobilidade e na política dos custos, que eu acabei de falar, nada vai acontecer. Está certo que em lugares como São Paulo a tendência é dizer que é uma cidade hipercongestionada. Mas, por exemplo, muitos jovens hoje usam muito menos o carro em São Paulo. Mas a tendência geral no Brasil é as pessoas comprarem um automóvel com juros baixos e depois poder estacionar onde

quiser. Enquanto não mudar isso não adianta. Tanto que está caindo a demanda do transporte público e está subindo a demanda de automóvel; e agora subindo a de moto também, que é um outro fenômeno preocupante. Então, não adianta enquanto não puser o dedo nessa ferida, como fizeram a Europa, o Japão, etc. O americano nunca fez isso, é verdade. Mas porque ele tem outra política, e os EUA praticamente universalizaram a posse do automóvel. Mas no Brasil, enquanto não mexer nessa ferida, ninguém sairá do automóvel, que custa o mesmo do transporte público, ou da motocicleta que custa - nesse percurso de 7km - 1/3 da tarifa, ou seja R\$ 1,50. Porque a pessoa vai descer da sua moto e subir num ônibus cheio de gente e ainda pagando R\$ 3,50, se com a sua moto ela paga R\$ 1,50. Ou seja, a gente tem uma política anti transporte público, a favor do transporte individual e que vai completar praticamente 100 anos.

**JR - Então a gente toca inevitavelmente na questão da motocicleta. E nós sabemos que é um veículo com vantagens individuais, mas que devido à vulnerabilidade dos usuários tem se tornado uma grande desvantagem social. No Brasil, elas passaram de aproximadamente 4 milhões para 22 milhões entre 2001 e 2014 e você estudou recentemente os efeitos sociais da liberação e do incentivo a motocicleta especialmente no que diz respeito ao aumento do número de mortes. Você poderia comentar um pouco mais sobre esses estudos e se é possível apontar alguma possibilidade de reversão dessa triste tendência.**

**EV** - Esse é um tema muito importante na nossa história. E só lembrando o que aconteceu no resto do mundo. Durante muitos anos, a motocicleta só crescia na Ásia. Quando as sociedades asiáticas se urbanizaram, elas se motorizaram com caminhões, veículos de transporte coletivo de todo tamanho e, também, motocicleta. Então a motocicleta na Ásia fez parte da fase inicial da motorização, o automóvel veio muito depois. Nossa história mostra justamente ao contrário, a motocicleta era um veículo de elite. Era para ser utilizada no fim de semana, eram importadas da Itália, esse tipo de coisa. A partir do momento que se incentiva a motocicleta e que uma grande fabricante se instala em Manaus, os governos passaram a dar incentivos fiscais enormes. A estimativa que uma vez foi feita é que os subsídios e outros incentivos,

como os juros mais baixos, fazem a motocicleta custar 25% a menos do que deveria ser. Então, além de tudo é um bem com muitas facilidades de compra. O que aconteceu, portanto, foi uma decisão de colocar um novo veículo do trânsito; em princípio não tem nada de errado nisso, é possível assimilar outro tipo de veículo que pode ajudar no deslocamento das pessoas. Porque não? Podemos perguntar. Acontece que, como você mencionou, é um veículo que torna o condutor muito vulnerável e isso está documentado no mundo inteiro, a vulnerabilidade do motociclista é a mesma aqui, em Nova Déli, nas cidades da China, etc. E, conseqüentemente, a motocicleta sem dúvida é o veículo mais perigoso em todas as sociedades da terra, inclusive nos ricos.

**JR - Por que? Pode explicar melhor isso?**

**EV** - Porque a vulnerabilidade da motocicleta não consegue ser facilmente superada. Se a moto circula junto com outros veículos grandes, em qualquer tipo de colisão, quem vai sofrer mais é o próprio motociclista. E, apesar de existir, toneladas de estudos feitos confirmando essa vulnerabilidade, isso foi ignorado. No Brasil, principalmente depois que a esquerda entrou no poder, isso piorou. Esse populismo de chamar a motocicleta de libertação do pobre é algo horrível. Nesse sentido, nós simplesmente jogamos esse novo veículo no meio dizendo; “olha, por favor, use o capacete, cuidado e tal, agora você será feliz, vai estar livre do ônibus”. Muitos disseram também; “poxa, se pobre não pode ter um carro agora vai ter seu carrinho, vai ter uma motocicleta”. Isso nada mais é que uma irresponsabilidade coletiva absurda. Não só do governo, como dos técnicos, como de todo mundo que deveria ter protestado contra isso. Como eu disse em uma entrevista na Folha, só a escravidão no Brasil foi pior do que a entrada da motocicleta. Me criticam muito por isso, mas eu não encontro nenhum outro fenômeno social equivalente. Estou falando de processos sociais, com decisões políticas, econômicas, etc. A escravidão foi isso, foi decidido escravizar e trazer as pessoas da África. E para a motocicleta decidiram dar subsídio, decidiram por na Zona Franca de Manaus, decidiram dar crédito, decidiram não fiscalizar com rigor, decidiram tudo, é uma política completa. Só a escravidão matou mais gente do que a motocicleta no Brasil. Hoje em dia, são 2,2 milhões de pessoas ou incapacitados para vida toda ou mortas. Qual é o nome disso? Tragédia. Não tem outro nome. Gerou muito emprego? Mentira. Libertou o pobre do quê, se as chances de morrer ou ficar deficiente são tão grandes?. Agora, voltando no

que você falou, a motocicleta é um veículo extremamente conveniente do ponto de vista individual. Se conseguissem coloca-la em um ambiente de trânsito em que a vulnerabilidade dos usuários fosse muito menor, talvez desse certo. Por exemplo, por motivos pessoais eu conheço muito a zona rural. Na zona rural a motocicleta tem um impacto enorme na vida das pessoas e, pelo fato de não haver muitas estradas pavimentadas, é possível ter um pouco mais de segurança. Não tem muita competição pelo espaço. Eu não estou dizendo; “olha, vamos banir a motocicleta do cenário, não.” Eu digo: do jeito que ela foi colocada no trânsito foi uma grande irresponsabilidade. Nesse sentido, não há nada de positivo que justifique essa barbaridade, nem emprego, nem imposto. Só que, quando você olha os dados e documentos de quem entende de motocicleta, em países que passaram por isso por décadas, os asiáticos, as associações internacionais de motocicleta, os manuais de motociclista, você vai ver o seguinte: é preciso reduzir a velocidade da motocicleta. E é fundamental impedir que ela circule junto de veículos muito grandes. Com isso será possível ter um ambiente de trânsito mais seguro e suportável, vamos dizer assim. Mas no Brasil fizemos o contrário.

**JL - Você tem informações sobre como é essa questão da motocicleta em outros países? Na Europa, por exemplo?**

**EV** - A Prefeitura de Paris tem relatórios anuais muito interessantes, a “CET” deles é muito organizada. Lá eles têm incentivado o uso da motocicleta no centro da cidade para tentar diminuir um pouco o fluxo dos carros. Mas, se analisarmos dados da própria Prefeitura de Paris, qual é o maior problema de segurança de trânsito no centro de da cidade? É motocicleta. Apesar de todo o cuidado, apesar de se tratar de um país com índices baixíssimos de incidentes de trânsito envolvendo automóveis e pedestres, a taxa de incidentes com moto é muito alta.

**JL - E é possível contornar essa situação das motos?**

**EV** - Eu sempre digo: dar sugestões técnicas sobre as questões gerais do trânsito é muito simples: calibrar o semáforo ali, tampar o buraco lá. Contudo, encontrar uma resposta para o que fazer com a motocicleta é muito mais difícil. Podemos dizer: vamos ver o que outras sociedades conseguiram fazer, porque talvez o que elas conseguiram fazer a gente provavelmente

conseguirá. Mas que os outros conseguiram em relação a isso? Muito pouco. Repito, muito pouco. Penso que, enquanto a motocicleta não reduzir a velocidade e não tiver longe de veículos grandes, vai continuar morrendo muita gente. Por exemplo um detalhe, um ponto óbvio: quando se faz o estudo ergométrico do condutor do ônibus e do condutor do caminhão brasileiro – e existem estudos importantes sobre o conforto - se analisa onde colocar o espelho, a cabine do ar condicionado, etc. Ou seja, o motorista de caminhão é muito bem estudado para ele sofrer menos nas inúmeras horas que passa conduzindo o veículo. E o de ônibus é a mesma coisa. No entanto, nunca ninguém se preocupou com a aproximação de motocicletas no trânsito. Quando analisamos os estudos que a CET fez dos pontos cegos do motorista de caminhão em relação à motocicleta, percebemos que ele não vai ver o motociclista se aproximando em muitas situações.

**JR - Nem o ciclista, ele também não vê o ciclista.**

**EV** - Não, também não. Ou seja, é algo elementar. Nós temos um trânsito de caminhões, ônibus e automóveis intenso e jogamos a motocicleta no meio, em que ela não será vista pela maior parte dos condutores de caminhão e de ônibus; depois o caminhão passa em cima do motociclista achando que era um buraco e vai embora, e aí você fica possesso de ódio, que absurdo, matou o motociclista e foi embora, mas há casos em que o motorista simplesmente não vê o motociclista. Então, nossa irresponsabilidade é estrutural, ela está no nosso DNA. E a esquerda que esteve no governo, infelizmente, entrou de cabeça também nessa ideia. Ou seja, muita pouca gente hoje apoia algum tipo de restrição às motos, e as pessoas aparentemente acham que morrer ou ficar paraplégico faz parte da vida.

**JL - Participei de uma pesquisa de contagem de ciclista em BH e nas zonas periféricas era muito comum pessoas nos falarem que membros da família trocaram a bicicleta pela moto. Eu ouvi muito isso e queria saber se você acha que a moto em lugares periféricos está atraindo os usuários de bicicleta. Isso seria significativo ou é um fenômeno residual?**

**EV** - Aparentemente é significativo. Como eu disse, a motocicleta resolve muitos os problemas individuais. Embora a gente aqui na ANTP defenda o

transporte coletivo e vamos continuar defendendo, reconhecemos que o serviço na periferia é muito pior. Então, se nós morássemos na periferia e estivéssemos passando pelo que eles passam, talvez comprássemos uma motocicleta. E a pessoa então vai comprar porque realmente brigar para entrar em um ônibus, às 6 horas da manhã, todo dia, o ano inteiro, não é uma coisa agradável. Com certeza essa é uma tendência. E, infelizmente, é compreensível. Olha para o Nordeste, por exemplo. A região tem mais motocicleta que automóvel em um grande número de cidades. São comuns as cenas de uma família inteira em cima da moto. Se questionar a pessoa, ela vai dizer: “ah, é curtinha a viagem, não tem problema”. Você pode dizer: “está cheio de caminhão em volta, é perigoso”. Mas o indivíduo diz: “não, tem perigo, sou religioso e Deus não vai deixar que aconteça algum acidente”. Cria-se facilmente uma justificativa porque aquilo é tão atraente, é tão mais conveniente do que ele tem hoje que fica difícil resistir. Minha pesquisa mostrou, por exemplo, que 50% dos condutores de motocicleta no Nordeste não têm carteira de habilitação. Ou seja, não precisou fazer um curso nem pagar treinamento de motociclista. Quer dizer, além de sair ainda mais barato, é um indivíduo despreparado. É uma realidade que favorece a aquisição e o uso da motocicleta, resultado de um misto de ignorância e da falta de informação dos riscos reais.

**JR - Nós vimos também que desde os anos 90 algumas mudanças relacionadas a abertura Econômica, a redução do papel do estado e a ênfase do papel do mercado na economia provocaram relevantes impactos nas políticas públicas de transporte. Isso abriu o caminho, além de incentivo as motos e aos automóveis, para o aparecimento de meios informais de transporte público, reconhecidamente degradados e inseguros. É nesse quadro que surgem em muitas cidades o serviço de mototáxi e se prolifera, sobretudo nas periferias, os serviços oferecidos através de vans e Kombis. Agora vivemos um outro momento que é um quadro de crise. O que é possível imaginar em termos de efeito da atual crise sobre mobilidade urbana? A gente vai ter um retorno em massa dessa informalidade?**

**EV -** Um primeiro ponto a destacar é que infelizmente aumentou muito o desemprego nos últimos anos. Com isso muitas pessoas não poderão mais usar o

transporte coletivo, simplesmente porque perdem o vale transporte junto com o emprego. Diminuindo seu uso, consequentemente pode aumentar o uso de formas alternativas e, claro, mais baratas. Essa migração é uma tendência. Seja para o mototáxi ou qualquer meio de transporte coletivo clandestino. Isso acontece muito na América Latina, onde na maior parte dos países o sistema de transporte coletivo ainda é de perueiros. O que aconteceu no Chile - e principalmente na Colômbia - é um fenômeno parecido com o de Joanesburgo e Cape Town. Quer dizer, é introduzido um sistema novo e as pessoas não podem usar porque é mais caro. Então continuam usando o serviço dos perueiros e o número até chega a aumentar, quando percebem que muita gente não pode usar o sistema formal. No caso do Brasil, realmente o nosso sistema de ônibus, isso olhando em termos mundiais, para países em desenvolvimento, é um sistema bom. Quando eu falo isso muita gente me critica. Mas se o parâmetro não é o de cidades como Paris e Berlim, mas cidades dos países em desenvolvimento, o sistema de ônibus no Brasil é bom. É o ideal? Não, de jeito nenhum. Acabei de falar que nas periferias é muito ruim. Então, nesse caso não existiria, a rigor, lugar para um perueiro, mas como nas periferias o sistema é precário e a população brasileira ainda é muito pobre, em geral, muita gente acaba não conseguindo pagar o preço das tarifas, principalmente trabalhadores do setor informal, pois o vale-transporte só cobre os trabalhadores formais. Assim os trabalhadores informais têm que pagar a tarifa cheia, e como estão sempre aumentando as gratuidades para vários tipos de pessoas - muitas delas justificáveis - aumenta o custo. Quem acaba pagando essa diferença é o trabalhador informal, que está todos os dias dentro do ônibus e não tem direito a nenhum tipo de subsídio ou compensação. Portanto há uma tensão permanente que mistura pobreza e serviço ruim na periferia, que permite que formas alternativas tenham lugar. Acho que deveríamos melhorar o sistema de transporte coletivo e ajudar quem não consegue pagar para evitar esse tipo de situação clandestina. Esse custo entraria na conta do que hoje é corresponde ao subsídio para automóveis. Ao mesmo tempo é necessário focar no problema do transporte coletivo nos pontos que ainda são muito ruins. Digo isso porque na média o ônibus brasileiro hoje é um veículo bom. Repito, não é o veículo que você vai encontrar em Berlim, nem no Canadá, mas é um veículo bom. O sistema funciona das 5 horas da manhã até as 11 horas da noite. Se você cair de paraquedas numa cidade brasileira de 60 mil habitantes ou mais, que é onde o transporte coletivo é necessário, você vai ver que a rede de ônibus está praticamente na cidade inteira. Há, portanto, gran-

des vantagens no sistema brasileiro, só que ele é caro para uma grande parte da população, essa é a tensão principal. Dizem: “Ah, não temos dinheiro”. Mesma conversa que ouvimos em Moçambique. Temos muito dinheiro, sim. O problema é que esse dinheiro que é dado pelo Estado brasileiro para o automóvel seria mais do que suficiente para resolver o problema do transporte público. Por exemplo, se fosse cobrado, durante cinco anos, 10 reais desse um milhão de pessoas que estaciona de graça em São Paulo todo dia, terminaríamos de fazer a rede do metrô inteira, que estão tentando terminar há décadas e não conseguem. Ou seja, como pode se afirmar que não tem dinheiro? Veja o caso dos táxis de São Paulo, que transportam uma minoria das pessoas, em torno 300 mil pessoas da cidade, todas elas de renda mais alta. Eles tinham em 2012 um subsídio de 250 milhões de reais e ninguém fala nisso. Essa elite que anda de táxi está sendo subsidiada por nós. Voltando na tua pergunta anterior, embora 2013 tenha sido importante, ele foi muito concentrado numa certa raiva em cima do transporte público e dos operadores que, lógico, há muitos deles que são ruins. Mas não foi gerada uma pressão no sentido de dizer: “olha, vamos mudar o sistema de financiamento da mobilidade”. Nem no sentido de chamar a atenção para a necessidade de parar de subsidiar automóvel desse jeito e de resolver o transporte público, a questão da bicicleta e dos pedestres. Isso não aconteceu e não conseguimos convencer as forças políticas necessárias para botar uma pressão grande no congresso para mudar. Pelo contrário, o Governo Federal manteve a mesma política de privilégio ao automóvel.

**JR - Os estudos do mercado de trabalho mostram que o desemprego a informalidade tem uma correlação forte. E parece realmente que essa situação tem uma relação também com a clandestinidade no transporte, pois, como você mencionou, as pessoas acabam não tendo acesso ao transporte formal por conta do preço e da falta do vale transporte...**

**EV -** Não há dúvida, o desemprego e o empobrecimento favorecem a informalidade no transporte. No Brasil, eu não digo que chegaria, como em Bogotá, de você ver as pessoas sendo transportadas em bicicletas. O problema obviamente não é a bicicleta em si, mas a precariedade, com gente circulando, por exemplo, no meio de caminhões, colocando a vista de todos em risco. Mas, a rigor, se isso fosse algo permitido, em muitos lugares do Brasil poderia ocorrer

situações como essa, em que as pessoas pagariam, em vez de 3 reais, 1 real. No caso dos perueiros, além de colocar a vida das pessoas em risco, outro problema é a poluição. Porque o Diesel utilizado é de baixíssima qualidade e é muito poluente, o principal problema da saúde pública relacionado à mobilidade é justamente a utilização desse diesel de baixa qualidade.

**JR - Queria aproveitar para falar um pouco sobre as oportunidades sociais e econômicas geradas - ou não - pelo sistema de transporte. Em muitas sociedades urbanas latino-americanas ocorreu a longo prazo, quer dizer, mais ou menos desde a década de 70 uma elevada considerável da renda per capita, entretanto, a desigualdade social tem se conservado muito alta. Em que medidas a superação dessas desigualdades se relaciona com o sistema de transporte ou funcionamento do sistema de transporte?**

**EV -** O fato de você ter um sistema de transporte acessível, de tal modo que garanta o acesso à escola ao emprego, tem um valor enorme para a sociedade, como sabemos, mas é difícil você convencer a sociedade de que é necessário ter um sistema de transporte o mais democrático possível. É claro que em muitas situações o acesso ao local de trabalho, à escola, aos espaços públicos em geral, é resolvido através da caminhada. Mas, em outras, não resolverá. Então o sistema de transporte público de boa qualidade a um custo acessível é essencial para você reduzir as desigualdades. Afinal, sem educação, sem trabalho, sem saúde, as pessoas vão continuar em um circuito de reprodução da exclusão, da pobreza ou da miséria. Aliás o Brasil é “especialista” em reproduzir a desigualdade com muita competência e os problemas de acesso ao transporte público agravam e geram desigualdades. Portanto, nós precisaríamos descobrir um sistema que em vez de custar 1 dólar, custasse meio dólar ou 40 centavos de dólar para o usuário, por exemplo. Nós temos condição de fazer isso, sim. Isso não quer dizer que a gente deveria fazer um subsídio generalizado.

**JR - Quando você está falando de subsídio generalizado, está fazendo referência à tarifa zero?**

**EV -** Eu me posicionei contra a tarifa zero. Acho que no Brasil a gente não tem competência para tomar conta de um sistema gigantesco e totalmente gra-

tuito. O Estado Brasileiro, a meu ver, não tem competência para gerir um sistema grande de transporte público de tarifa zero. A chance de perder o controle sobre o custo é muito grande, e em três ou quatro anos o sistema poderia ir à falência completa. Então é preciso tomar muito cuidado. Se esse for o caminho, tudo tem que ser feito de uma forma transparente e com muito controle social. Às vezes são tomadas as decisões no ímpeto de tentar ajudar os que mais precisam, mas acabam jogando dinheiro fora. É preciso buscar a equidade, mas com eficiência. Pode-se dizer que eficiência é um termo liberal, correto? Mas tem um valor importante, afinal, não é porque se trata de um programa social que se vai jogar dinheiro pela janela. Já ocorreram muitos equívocos com políticas de subsídios, com o ímpeto de ajudar os mais pobres. O Nordeste, por exemplo, era o lugar do mundo onde havia a maior quantidade de pessoas indo para escola dentro de um ônibus: teve uma época que todo mundo era estudante, em torno de 40% se declaravam estudantes, quando o normal é 10%. Mas quem eram esses outros 30% que tinham o benefício de estudante? Eram pessoas que não estudavam e que obtinham o benefício de forma ilegal. Ou seja, estávamos jogando dinheiro fora. Em um sistema de tarifa zero, portanto, há um risco enorme de se cair no desperdício e perder o controle. Muitas cidades que fizeram isso tiveram que voltar atrás. Então se for nessa direção nós teríamos seria necessário um sistema de controle público que hoje não existe.

**JR - Que possibilidade você vislumbra para a superação da crise da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, é possível imaginar alguma saída?**

**EV** - Eu acho que do ponto de vista político, estamos longe de qualquer perspectiva de superação dessa crise. A elite brasileira não está disposta a enfrentá-la. Volto a repetir, a própria esquerda não mexeu um dedo para mudar. Mas eu sinto que a geração que hoje está começando a questionar a forma como sociedade se organiza, está absorvendo uma coisa muito positiva, que é essa discussão sobre a

sustentabilidade e a igualdade. Falo isso, porque estou há 40 anos atuando nessa área. E a minha geração só conseguiu duas coisas importantes. A primeira, foi fazer o Código de Trânsito de 1997, que definiu a segurança no trânsito como direito, municipalizou o trânsito, e com isso reduziu muito os acidentes, abrindo as portas, por exemplo, para a instituição de políticas cicloviárias, mesmo com muito apoio ao automóvel. Isso proporcionou grandes avanços em termos de gestão de trânsito no Brasil, trazendo também grandes benefícios para as cidades. A segunda foi impedir que o sistema de transporte coletivo regredisse para o perueiro novamente, diante de várias tentativas. Infelizmente não conseguimos barrar o crescimento excessivo do automóvel e da motocicleta. Mas eu acho que a próxima geração vai conseguir, essa é a minha esperança. Não é um problema técnico, sabemos como fazer. Mas insisto, é preciso rever o sistema de financiamento. É claro que em uma cidade como São Paulo, as pessoas têm muito medo que você vá proibi-las de andar de automóvel. E é preciso esclarecer que não se trata disso. É preciso tirar do sistema viário principal em São Paulo, ou no Rio, 30% dos automóveis nas avenidas nos horários de pico. Isso bastaria para garantir aos ônibus uma velocidade melhor, com menos congestionamento, e, portanto, a um custo mais baixo. Hoje a estimativa é que 25% da tarifa do ônibus vem da lentidão causada pelo congestionamento de automóvel. Então as soluções passam por uma revisão do sistema de financiamento e do uso do espaço público para termos melhores condições de caminhar e andar de bicicleta. Mas é preciso dizer que bicicleta nunca será o dominante em termos quantitativos. Em nenhuma sociedade é assim. Então, o transporte público continuará sendo um elemento importante. E ele precisa ter qualidade e regularidade, por isso é importante minimizar o congestionamento. Para minimizar o congestionamento, só reduzindo o uso do automóvel. Esse é o melhor caminho. O problema é que ainda vão vender muito mais carros no Brasil. E as motocicletas também vão continuar crescendo por alguns anos. A princípio comprar automóvel não tem nenhum problema. O problema é o jeito que se usa o automóvel. ■

**Juciano Martins Rodrigues** é doutor em Urbanismo (Prourb-UFRJ) e mestre em Estudos Populacionais e Pesquisa Social (ENCE/IBGE). É pesquisador do Observatório das Metrôpoles e do Laboratório de Mobilidade Sustentável (Prourb-UFRJ). Realizou estágio de pós-doutorado em Planejamento Urbano e Regional no IPPUR-UFRJ. É coordenador editorial da Revista e-metropolis. [juciano@observatoriiodasmotropoles.net](mailto:juciano@observatoriiodasmotropoles.net)

**Jean Legroux** é pós-doutorando do PROURB/UFRJ e integrante do projeto INCT do Observatório das Metrôpoles sobre questões de saneamento básico e de mobilidade urbana. Doutor em planejamento urbano pelo IPPUR/UFRJ e em Geografia pela Universidade de Lyon 2 (França), com uma tese em co-tutela sobre os projetos de transporte e as injustiças sócio-espaciais no Rio de Janeiro, no contexto da construção da cidade Olímpica.

resenha

Patricia Gonzaga Cesar

# Unidos pela solidão em Paris



Como grande apreciadora da linguagem sensível recorrentemente utilizada em filmes franceses, deparei-me com um em que ocorre a sublimação desta característica. Após ler despreziosamente várias resenhas e críticas sobre o filme *Perdidos em Paris* decidi que era necessário assisti-lo. Descobri um filme leve e gracioso apesar de abordar sérias questões da implacável vida urbana. As resenhas não são capazes de refletir a linguagem corporal utilizada. Ao mesmo tempo em que é visceral, é simples e delicada. O filme foi apresentado no Brasil através do Festival Varilux de

Cinema Francês 2017, exibido em 55 cidades do Brasil, de 7 a 21 de junho do mesmo ano. Cremos que, devido à excepcional qualidade, ele será reapresentado posteriormente no circuito comercial de cinema, com abrangência em um maior número de cidades brasileiras. Entendemos que no Brasil o cinema ainda é um dos veículos mais massificados e democráticos de divulgação de cultura e, exatamente por esse motivo, entendemos ser de fundamental importância divulgar e enaltecer filmes de maior profundidade do que os normalmente apresentados. O cinema, assim como a TV, podem ser usados

**Patricia Gonzaga Cesar**

é professora e pós-doutoranda em Engenharia e Gestão da Inovação pela Universidade Federal do ABC.

patricia.cesar@fgv.br

para proporcionar alienação da sociedade. Entretanto, entendemos ser essa uma escolha infeliz que a longo prazo mostrará seus efeitos nefastos em uma sociedade doente e autômata. Em contrapartida, essa arma poderosa contra o analfabetismo cultural pode ser usada como instrumento de acesso ao desconhecido, profunda reflexão e construção do conhecimento. Concluímos ser este o caso do filme objeto desta resenha.

Fiona Gordon e Dominique Abel contam com quarenta anos de carreira e várias obras bem-sucedidas em demonstrar a complexidade humana. Eles são diretores convidados do Festival Varilux e eles mesmos se encarregam de dar vida aos seus personagens: Fiona e Dom. O filme segue o estilo frequente visto em películas francesas, porém com delicadeza ainda maior. A linguagem corporal é explorada ao extremo em que brotam cenas lindíssimas sem nenhum artifício externo. O título do filme em francês remete aos pés descalços, e existem algumas cenas onde os pés são explorados de uma forma inusitada, inclusive em alongamentos e em verdadeiros *ballets*.

Adentrando-se no enredo, logo no início, a protagonista Fiona está em sua terra natal, em que sabemos ser algum lugar pequeno, remoto e gélido do Canadá pela linguagem figurativa e muito eficaz para passar essa sensação. Ela trabalha como bibliotecária em um local que aparenta ser uma repartição pública com mais duas pessoas. E embora seja demonstrado um companheirismo entre os três personagens, é nítida a sensação de solidão no local. A representação dessa cidade isolada e sob nevasca é perfeita. A todo o instante o filme nos dá a sensação de que é possível fazer muito com pouco. De que é possível aumentar as sensações no espectador se forem utilizadas a sutileza e poucos elementos. Ainda no início do filme, Fiona recebe uma carta de sua tia Martha. Apesar de não terem contato há bastante tempo, as duas são muito próximas e Fiona parte em socorro da tia que vive há vários anos sozinha em Paris. Ao chegar na cidade, Fiona descobre que sua tia desapareceu e se depara com uma série de fatos inusitados. No decorrer da trama, ela conhece Dom, que, apesar de estar na condição de morador de rua, é muito decidido e sedutor. Existe uma cena em que chegamos a duvidar dos valores de Dom, porém no desenrolar da história, percebemos que, apesar de egoísta, ele ainda segue algum código de conduta.

Em várias críticas do filme é enaltecido o fato dos diretores/atores terem forte componente burlesco e seguirem estilos de mestres consagrados como Charlie Chaplin, Buster Keaton, Max Linder e Jacques Tati. Assim, as cenas são simples, limpas, corporais e delicadas.

O cenário recorrente é Paris com a Torre Eiffel e as margens do Rio Sena. Daí decorre uma forte poesia em que momentos remetem a uma Paris romântica, surpreendentemente vazia e calma, ao mesmo tempo em que durante todo o filme a sensação de solidão é transmitida ao espectador. Afinal, são três personagens sozinhos, incompreendidos e perdidos em Paris. Embora o morador de rua não pareça perdido, mas sim pareça viver romanticamente bem em suas condições (maltrapilho, dormindo em uma barraca às margens do Sena), a todo tempo ele transmite uma autoconfiança e até mesmo egocentrismo, porém a sensação é de melancolia e solidão. Não é à toa que ele passa a seguir incansavelmente a protagonista Fiona.

Concluímos que a obra também aborda a questão do tratamento recebido pelos estrangeiros em Paris. A protagonista é canadense e vem à Cidade Luz apenas com uma mochila, que é perdida em uma cena, que apesar de pouco crível, é hilária. Ao perder sua mochila com todos os seus pertences, recorre à embaixada e a partir deste ponto, várias críticas sutis são feitas. O oficial da imigração solicita que Fiona retorne no dia seguinte com uma foto, apesar de ela relatar que não tem nenhum dinheiro nem documentos. A linguagem cênica deste momento nos transmite coisas impossíveis de serem reproduzidas com a linguagem literária. Os diretores conseguem nos transmitir a sensação de impotência e abandono que alguém sem dinheiro, documentos, roupas ou qualquer outra coisa possa estar experimentando nessa situação. Em troca, o oficial, sem nenhuma comoção aparente, entrega à ela um *voucher* para comida. Ao usar esse *voucher* é que Fiona conhece Dom em uma sequência cômica e improvável transformando esse conto em um agradável entretenimento.

A imagem parisiense pode ser retratada através dos champanhes usados como metáfora, aliás muito presente durante todo o filme. A bebida é explorada como algo que traz alento e até mesmo felicidade ainda que na falta de teto, roupas limpas e perspectivas. Embora grande parte do filme se passe em Paris, com todo o seu apelo turístico, poderia ser perfeitamente retratado em São Paulo ou em outra grande metrópole. A solidão, sensação de perda e falta de lugar no espaço urbano são recorrentes em grandes cidades, principalmente naquelas que ostentam grande custo de vida. Esse “não lugar”, que ao mesmo tempo é um espaço que, mesmo contrariamente, recebe pessoas de várias partes do globo, é bem explorado no filme.

Outro fato notório aos grandes centros urbanos é o envelhecimento da população e as saídas que são encontradas para tal. A trama principal do filme conecta-se ao fato de Martha, uma mulher idosa, sen-

tir-se ameaçada de ser retirada de seu apartamento, em que vive sozinha, e ser levada à força para residir em um asilo. Em uma cena engraçada e já nem tanto sutil, é passada a ideia de que Martha realmente já apresenta uma certa “falta de atenção” em tarefas mecânicas. Essa ideia é passada em uma cena em que a personagem confunde a lixeira com uma caixa do correio. Em outras cenas, Martha é lúcida e sagaz. Já mais ao final do filme, é retratado novamente em linguagem poética a dificuldade de entrosamento da personagem com a realidade, caracterizando uma certa senilidade. No filme também é retratado de forma curiosa um cachorro abandonado que disputa o abrigo na barraca, lar de Dom. Embora o animal esteja perdido e também sem lugar naquele espaço, ele aparenta estar em muito melhores condições que os personagens humanos. Enquanto o cão parece estar com a pelagem preservada e aparência de bem tratado, os humanos já não passam uma impressão tão boa. Um dos muitos momentos mágicos do filme é a cena em que apenas os pés de dois personagens aparecem fazendo uma coreografia. Eles estão idosos, um deles está em uma clínica de repouso e o outro perdido e solitário. Enquanto dançam apenas com os pés, é passada a sensação mágica de que tudo está sob controle e de que a vida urbana pode ser linda e feliz, mesmo em condições como aquelas. Em vários momentos é sentida essa ilusão, graças à linguagem extraordinária que os diretores (que também atuam no filme) souberam aplicar de maneira extremamente crível. Desta forma, em alguns momentos, é possível sentir-se dentro de uma verdadeira fábula, na qual, mesmo sob ameaças concretas em uma cidade grande e implacável, podemos nos sentir seguros e, ao mesmo tempo, temos a sensação de que o espaço urbano é um lugar inóspito em que poucos se preocupam com poucos.

A cidade mostra-se um “não lugar” para os excluídos do mercado de consumo, para os idosos e para os que não seguem as aparências ditadas por ela. A

ingenuidade e a pureza atribuída aos protagonistas, incluindo um vizinho de Martha, são tocantes. De um lado, temos uma cidade linda, cara, cheia de formalidades e códigos de conduta; de outro, temos pessoas puras, ingênuas e com dificuldade de encontrar um lugar neste espaço caótico. Já ao final da exibição, a forma como a morte da personagem Martha é retratada é de tamanha naturalidade que esta escritora chegou a duvidar que ela realmente tivesse falecido. A simplicidade do diálogo final entre os protagonistas nos faz pensar que na vida real complicamos demais nosso cotidiano, botando nele a necessidade de controlar cada elemento do futuro. A vida nas cidades costuma ser pouco amável às massas e sua pequena parcela de previsibilidade futura nem sempre encoraja permanecer na luta. Além de nos proporcionar tantas reflexões, *Perdidos em Paris* é um filme em que a delicadeza e a poesia imperam e, de repente, ao término, você se percebe com uma genuína vontade de chorar, sem poder explicar essa sensação com palavras. ■

## Perdidos em Paris

(título original: *Paris pieds nus*)

Direção: Fiona Gordon, Dominique Abel.

Produção: Dominique Abel, Fiona Gordon, Charles Gillibert, Christie Molia.

Intérpretes: Fiona Gordon, Dominique Abel, Emmanuelle Riva, Céline Laurentie, Emmy Boissard Paumelle, Pierre Richard.

Fotografia: Claire Childeric, Jean-Christophe Leforestier.

FRANÇA, BÉLGICA: 2016

Distribuição no Brasil: Pandora

Duração: 83 min.

Fernando Pinho

# Sexualidade, identidade e sociabilidade em um lugar GLS

O livro *Da avenida Cerqueira Lima ao Beco dos Artistas: um espaço de sociabilidade GLS* é resultado da dissertação de mestrado de Andressa Ribeiro, defendida em 2011 e apontada como uma das cinco melhores dissertações e teses do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal da Bahia. Trata-se, em linhas gerais, de uma “etnografia socioespacial”<sup>1</sup> sobre o Beco dos Artistas, em Salvador (BA), como um espaço de sociabilidade GLS.

Há de se destacar, logo de início, que a antropóloga designa o Beco dos Artistas como um lugar GLS por entendê-lo como um espaço de consumo homossexual (majoritariamente) e por ser essa também a referência que os próprios entrevistados fizeram a ele. A sigla GLS, que representa Gays, Lésbicas e Simpatizantes, é uma criação atribuída a André Fischer, um dos principais idealizadores do Mercado

Mundo Mix e do Festival Mix Brasil, e é costumeiramente ligada a uma ideia de inclusão da diversidade sexual via consumo.<sup>2</sup>

O estudo antropológico realizado sobre o Beco dos Artistas tem como dispositivo analítico um composto formado pela etnografia, observação participante, entrevistas, relatos informais e o diálogo com a bibliografia pertinente, fazendo-se vincular às vertentes contemporâneas de estudos sobre sexualidade e gênero.<sup>3</sup> Nesse sentido, esta pesquisa se integra a uma corrente de estudos e pesquisas que ultrapassa a atenção única para a sexualidade enquanto categoria analítica, preocupan-

2 Há uma série de críticas feitas à sigla GLS e seu sentido mercadológico, bem como à ideia de inclusão de pessoas LGBT via “pink money” ou “pink market”. Sugiro conferir, entre outros, Facchini (2005), Nunan (2003) e França (2012).

3 Nesse diálogo, têm posição destacada as obras de Michel Foucault, Judith Butler, Gayle Rubin, Guacira Louro, Julio Simões e Richard Miskolci, num flerte entre os estudos de sexualidade e gênero e a teoria *queer*.

1 Assim denominada pela professora Maria Gabriela Hita, orientadora da dissertação e que assina o prefácio do livro.

## Fernando Pinho

é engenheiro civil, com mestrado em Engenharia de Transportes, especialização em História da Amazônia, especialização em Estudos Culturais da Amazônia e doutorado em Planejamento Urbano e Regional. É coordenador editorial da Revista e-metropolis.

fernandopinossa@yahoo.com.br

do-se com as relações entre sexualidade, classe e raça, como marcadores de diferença, ou em resumo, com as interseccionalidades.

Formulando sua questão de trabalho, frente àquilo que suas incursões no Beco dos Artistas impuseram, Andressa Ribeiro se pergunta: “O que um espaço como o Beco, na medida em que legítima em seu interior práticas não heterossexuais, significa para seus frequentadores e, também, o que ele significa quando pensamos em termos de sociedade mais ampla?” Para delinear melhor essa questão e suas respostas, bem como apresentar os resultados aos seus leitores, a escrita do livro se estruturou em três capítulos, além da introdução, conclusão e anexos.

No Capítulo 1, “O Beco e sua história”, é realizada uma breve história do Beco dos Artistas, suas origens e significados para seus frequentadores. É por meio dessa narrativa temporal que vamos percebendo como o Beco dos Artistas passou de um lugar frequentado por artistas e intelectuais para um lugar identificado como “ponto homossexual”. Importante notar – e isso pode ser visto como uma crítica ao livro – que essas categorias (artista, intelectual, homossexual) são identificações (dinâmicas e em processo) e, por isso, não deveriam ser tomadas como estanques e fixas, tendo em vista que elas atuam em interseção; ou seja, é possível que frequentadores do Beco se identificassem como artistas-intelectuais-homossexuais ou outra autodesignação. Daí se vê que a identidade – numa acepção ainda vigente, mas já perdendo força – é uma questão problemática e empobrecedora como elemento de análise das experiências. Porém, tal fragilidade é logo percebida pela pesquisadora a partir de suas próprias vivências no lugar, o que nos permite verificar a mútua influência que o campo de pesquisa e o pesquisador exercem entre si, e como isso vai afetando, calibrando e ajustando a análise.

Analisando entrevistas e relatos, a autora observou que os frequentadores atribuíam fases à história do Beco: uma primeira fase, no período de 1987/1990, que remeteria à fase de declínio do lugar, com a queda do movimento e funcionamento diurno, somente para o serviço de almoço; uma segunda fase, de 1990 a 1995, com a abertura do bar Bastidor, do ator e diretor Hamilton Lima, marcando o retorno da classe artística, e posteriormente o fechamento desse e de outros bares, com uma nova fase de decadência e novo afastamento da classe artística. De 1996 a 2002, a terceira fase é marcada pela abertura do bar Conexão Arco-Íris, um local assumidamente gay. O Conexão fecha em 2001 e é aberto, em seu lugar, o bar Persona. Daí foi observada uma mudança no perfil de frequentadores do Beco, que passa a ser sig-

nificado como um lugar gay e pobre, inclusive como um lugar estigmatizado entre o próprio público homossexual.

É interessante notar como, através dos depoimentos dos frequentadores e da narrativa histórica, as fases do Beco são enunciadas a partir de uma visão de declínio do lugar; uma visão que só muda ao priorizar uma origem refinada e afrancesada, apagando uma possível origem muito mais humilde – o que certamente pode indicar o trabalho da memória, em sua interface com a lembrança e o esquecimento.<sup>4</sup>

Em “O Beco hoje”, o Capítulo 2, são apresentados os resultados específicos da observação participante e da pesquisa etnográfica. Após uma reconstituição de seus começos, a antropóloga descreve o presente do Beco, entre os anos 2008 e 2010, período em que realizou sua pesquisa de campo. Já constituído e significado como um “espaço homossexual”, é possível compreender, por meio das incursões etnográficas e da apresentação de trechos de seu diário de campo, “um pouco do que é o Beco e como é o Beco hoje, a dinâmica do lugar, o modo como as pessoas se relacionam com o lugar e o modo como as pessoas se relacionam entre si, dentro do lugar”. É a partir dessa afirmação identitária ali expressa que se consolida a estigmatização do lugar. Pareceu-me muito interessante o deslizamento de sentidos observado na transição do acrônimo BA, em suas origens designando o lugar Beco dos Artistas, para Baixo Astral como uma qualificação do lugar. Um substantivo qualitativo permanece, porém com o deslizamento dos sentidos vinculados ao lugar.

Todo esse contexto e todos esses fatores já mencionados que contribuíram para a estigmatização do Beco cristalizaram-se em uma sigla que os próprios frequentadores cunharam para o lugar, essa sigla é BA. Assim, os frequentadores parodiaram o termo “Beco dos Artistas” e transformaram em BA, que significa Baixo Astral. Isso quer dizer que o Beco não é mais dos artistas como foi um dia, mas é, sim, um lugar Baixo Astral. Retira-se, então, toda a positividade do termo e enfatiza-se o aspecto negativo do Beco. Essa paródia do termo não possui um significado puramente semântico, mas caracteriza mesmo a mudança de sentido que veio ocorrendo no Beco durante todos esses anos, ao mesmo tempo em que representa toda a carga negativa e o estigma que é projetado sobre o lugar e interiorizado por alguns frequentadores (p.109-110).

<sup>4</sup> Decerto que essa minha observação foge aos objetivos de Andressa Ribeiro, mas que poderia resultar em outra interessante pesquisa. Para quem se interessar sobre a noção de memória como trabalho, sugiro consultar a bela obra de Eclêa Bosi (1983).

O Capítulo 3, “Beco dos Artistas: um espaço de libertação e/ou liberdade guetificada?”, é, em minha opinião, o mais instigante. A pergunta que nomeia o seu título traz em seu bojo uma importante reflexão sobre o estatuto da liberdade. Frente a essa questão, três perguntas se tornam imperiosas: Qual o papel que um lugar possui para sujeitos e corpos que fogem às regras de gênero e sexualidade? Qual o papel que esse lugar exerce na aceitação da sexualidade desses indivíduos? Como suas sexualidades são recebidas fora desse lugar, e quais as consequências que o lugar adquire para esses frequentadores? Para respondê-las, a autora concatena duas formas de análise sobre o Beco, que se referem a sentidos distintos, mas não autoexcludentes: uma análise a partir de uma “perspectiva de dentro, construída sob o prisma de quem vive o Beco, de quem fala como um de dentro” e uma “análise crítica” com base nas falas dos entrevistados, porém atenta às hierarquias ali presentes.

Sendo assim, para lidar com a ideia do lugar como um espaço de libertação, são utilizadas as histórias de vida dos frequentadores em sua relação com o próprio desejo homossexual, fazendo um diálogo entre essas histórias e a noção da sexualidade como um dispositivo de saber-poder, conforme pensou Michel Foucault (2011). É, assim, problematizada e criticada a ideia de que a sexualidade seria a essência e a verdade do sujeito, assumindo-se a noção de que, para se manter estável e como norma a ser seguida, a heterossexualidade ganha “um status natural e presumido”, pressupondo a homossexualidade como o seu outro (abjeto), aos moldes de uma heterossexualidade compulsória. Diante de uma sociedade heteronormativa, entre as pessoas LGBT, o medo e a vergonha aparecem entrelaçados com a aceitação,<sup>5</sup> na medida em que a opressão aparece como uma experiência comum e fundante, em especial nos espaços familiar e escolar. Ao destacar um trecho da entrevista em que um rapaz narra um episódio de violência física que sofreu, Andressa Ribeiro comenta:

Esse depoimento me faz questionar por que alguém é agredido pelo jeito que anda. Por que este jeito de caminhar é tão perturbador para o garoto do bairro ao ponto dele sentir vontade de agredir o outro garoto? Seu desejo era inibir um tipo de andar? Se sim, por quê? O que essa situação elucida é um profundo pânico ou medo, elucida uma ansiedade que está presa às normas de gênero, à conformação da masculinidade e feminilidade através

5 O livro *Reflexões sobre a questão gay*, de Didier Eribon (2008), na primeira parte especialmente, traz uma interessante reflexão sobre a injúria, a vergonha e o medo como constituintes da vida homossexual.

do corpo dos indivíduos. Esse episódio mostra, também, a fragilidade da construção da masculinidade, ao ponto de uma performance de gênero que não reafirme essa coerência entre sexo e gênero se tornar ameaçadora e passível de agressão. Então, deve-se começar a questionar se o gênero é mesmo uma consequência direta de um tipo de corpo e sexo, e como e quais mecanismos de poder são utilizados para produzir uma “sexualidade normal” e quais são os custos dessa produção. O que se elucida, nessa situação, é a relação entre a adequação às normas de gênero e coerção (p.155).

Considerando essa lógica heteronormativa e a violência que dela decorre, para muitos de seus frequentadores, o Beco significa um espaço de libertação; todavia, para além desse espaço libertário, a antropóloga encontrou relatos que criticavam a guetificação do lugar, de sua rejeição como um lugar reconhecida-mente gay, o que aponta para as relações entre espaço, identidade, sexualidade e estigma. A menção ao gueto, como categoria, surgiu nas próprias falas dos entrevistados e foi incorporada nas análises feitas pela pesquisadora. Acionando a noção de espaço em Pierre Bourdieu, Loïc Wacquant e seu estudo sobre o gueto, e ainda os estudos sobre o gueto gay feitos por Nelson Perlongher, Júlio Simões e Isadora França, a autora se depara com um incômodo: o gueto seria um espaço de transgressão ou um espaço de acomodação? O que se apresenta como incômodo é um paradoxo, fruto da lógica em que opera este lugar: o Beco é um lugar que liberta e ao mesmo tempo é prisão, mostrando a existência de uma “liberdade guetificada”.

Por outro lado, penso que existe aí uma idealização, já que, nem para heterossexuais, nem para homossexuais, os espaços são tão libertários. Ao contrário dessa noção idealizada, os espaços são regulados, onde ninguém pode fazer tudo aquilo que deseja. Regulação do desejo, regulação da sexualidade, regulação das condutas, regulação da vida. Mesmo em lugares tido como “liberais”, a liberdade é regulada por uma espécie de código de conduta, onde nem tudo é permitido – ou seja, se consideramos que há um potencial descontrole em lugares de expressão não heterossexual, vistos como libertários (ou libertinos, para alguns), é bom que se saiba que esse descontrole seria um “descontrole controlado”, como bem demonstrou Camilo Albuquerque de Braz (2010) ao tratar dos clubes de sexo, por exemplo.

Ao final do livro é feito um apanhado geral da pesquisa, discutindo criticamente desde a metodologia empregada (etnografia, depoimentos e pesquisa bibliográfica), os planos conceitual-analíticos da pesquisa e suas principais conclusões. Para além das comprovações do lugar como um espaço dinâmico e

das inter-relações entre espaço e experiência, destaco também o ir-e-vir entre a teoria e a empiria. Como demonstra a antropóloga, é extremamente necessário, e muito eficaz, que a empiria questione pre-concepções, as quais deviam nos servir apenas como pontos de partida, como modos de tatear uma questão. Por isso tudo, penso que o leitor terá em mãos um livro generoso e estimulante, que faz legíveis os percursos e os achados de Andressa Ribeiro.

## REFERÊNCIAS

- BOSI, Eclea. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. 1. reimp. São Paulo: T. A. Queiroz, 1983.
- BRAZ, Camilo Albuquerque de. **À meia-luz**: uma etnografia imprópria em clubes de sexo masculinos. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas: 2010.
- ERIBON, Didier. **Reflexões sobre a questão gay**. Tradução Procopio Abreu. Rio de Janeiro: Companhia de Freud, 2008.
- FACCHINI, Regina. **“Sopa de letrinhas”?**: movi-

mento homossexual e produção de identidades coletivas nos anos 90. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

FOUCAULT, Michel. **História da sexualidade I**: a vontade de saber. 21. reimp. Tradução Maria Thereza da Costa Albuquerque e J. A. Guilhon Albuquerque. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2011.

FRANÇA, Isadora Lins. **Consumindo lugares, consumindo nos lugares**: homossexualidade, consumo e subjetividades na cidade de São Paulo. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2012.

NUNAN, Adriana. **Homossexualidade**: do preconceito aos padrões de consumo. Rio de Janeiro: Caravansarai, 2003. ■

### Obra resenhada

RIBEIRO, Andressa de Freitas. **Da avenida Cerqueira Lima ao Beco dos Artistas: um espaço de sociabilidade GLS**. Salvador: EDUFBA, 2015. 210 p.

REALIZAÇÃO



APOIOS

