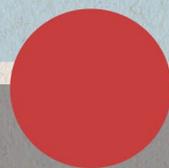


@metropolis



31

ano 8
dezembro 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.

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

Website:
www.emetropolis.net

editor-chefe

Prof° 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

Profª Drª. 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)

Profª Drª. Claudia Ribeiro Pfeiffer (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Emilio Pradilla Cobos (UAM do México)

Profª Drª. Fania Fridman (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Frederico Araujo (IPPUR/UFRJ)

Profª Drª. Héléne Rivière d'Arc (IHEAL)

Prof Dr. Henri Acserald (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Hermes MagalhãesTavares (IPPUR/UFRJ)

Profª Drª. Inaiá Maria Moreira Carvalho (UFB)

Prof Dr. João Seixas (ICS)

Prof Dr. Jorge Natal (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Jose Luis Coraggio (UNGS/Argentina)

Profª Drª. Lúcia Maria Machado Bógus (FAU/USP)

Profª Drª. Luciana Corrêa do Lago (IPPUR/UFRJ)

Profª Drª. 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)

Profª Drª. Márcia Leite (PPCIS/UERJ)

Profª Drª. Maria Julieta Nunes (IPPUR/UFRJ)

Profª Drª. 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)

Profª Drª. Rosa Moura (IPARDES)

Ms. Rosetta Mammarella (NERU/FEE)

Prof Dr. Sergio de Azevedo (LESCE/UENF)

Profª Drª. Simaia do Socorro Sales das Mercês (NAEA/UFPA)

Profª Drª Sol Garson (PPED/IE/UFRJ)

Profª Drª. Suzana Pasternak (FAU/USP)

Editorial

nº 31 ▪ ano 8 | dezembro de 2017

Urbanismo, subalternidade, favelas, gentrificação, identidade de gênero e mobilidade sustentável: estes são alguns dos temas que atravessam a 31ª edição de e-metropolis.

No artigo de capa desta edição, Ananya Roy, professora da Universidade da Califórnia, procura entender e questionar as formas pelas quais as cidades do Sul global são estudadas e representadas na pesquisa urbana e, de certa forma, no discurso popular, ocupando-se principalmente com o que ela chama de “urbanismo subalterno”. Essa forma de olhar para o urbano se encarrega da teoria da megacidade e de seus espaços e classes subalternas, dentre eles o mais proeminente é a favela, como um território a partir do qual o urbanismo subalterno fornece relatos que vão além das narrativas apocalípticas e distópicas. Nesse artigo, Roy nos oferece uma reflexão importante sobre esse paradigma, que permite reconhecer os espaços de pobreza e formas de agência popular que muitas vezes permanecem invisíveis e negligenciadas nos arquivos da teoria urbana.

Na sequência, temos o artigo **Jogos de distinção e lógica da exclusão: problematizando o conceito de gentrificação a partir de uma favela urbanizada no Rio de Janeiro**, onde Nicolas Quirion reflete sobre a relação indivíduo-território, estilos de vida e novas formas de segregação urbana. Com base nos resultados de uma observação participante desenvolvida em uma favela carioca, o autor destaca os efeitos da preparação e realização da Copa do Mundo de Futebol e das Olimpíadas na cidade.

Em **Transitoriedades de gênero: a geografia e o teatro frente a uma questão de identidade em BR-Trans**, Miguel Angelo Ribeiro e Ulisses da Silva Fernandes, professores do Instituto de Geografia da UERJ, articulam as cenas da peça teatral *BR-Trans* como expressões de vivências socioespaciais, relacionando a geografia com as metáforas dos espaços geográficos alienenadas. As identidades e transitoriedades de gênero são lidas a partir das interações com os espaços cotidianos, que refletem os padrões ocidentais dominantes de sexualidade, e os desafios necessários para debater e desconstruir essas imposições.

No artigo **Espaço urbano e mobilidade sustentável** é realizada uma abordagem reflexiva acerca da percepção dos problemas de mobilidade urbana em quatro municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória (ES). Partindo de uma avaliação documental e de estudos e projetos constantes no plano diretor urbano, Kelly Epichin conclui que o problema da crise de mobilidade vem se arrastando ao longo do tempo, com efeitos danosos ao meio ambiente, à qualidade de vida e à sociedade em geral, e que caberia ao poder público, portanto, a promoção de ações direcionadas para o planejamento e políticas de integração, estímulo dos meios de transporte alternativos e melhorias na locomoção, promovendo a qualidade dos espaços públicos, através de articulações municipais.

O ensaio fotográfico desta edição, intitulado **Complexo de favelas da Pedreira**, traz uma reflexão contundente sobre as favelas do Rio de Janeiro, destacando a força do povo negro e

sua capacidade de resistência frente aos conflitos sociais. Paulo Vinícius, em seu ensaio, nos brinda com um misto de imagem e poesia que enaltece a beleza dos pequenos atos do cotidiano.

Ivone Salgado, Renata Baesso Pereira e Luiz Augusto Costa, professores do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (POSURB) da PUC-Campinas, em entrevista concedida a Fernando Pinho, falam de suas pesquisas desenvolvidas no grupo “História das cidades: ocupação territorial e ideários urbanos”. Abordando as questões urbana e rural, suas transformações e suas influências no pensamento urbanístico e nos estudos de história do urbanismo no Brasil, os entrevistados relatam seus percursos acadêmicos e de formação, explorando aspectos da área nos diálogos com matrizes internacionais, regionais e interdisciplinares.

O livro *Green gentrification: urban sustainability and the struggle for environmental justice*, de Kenneth Gould e Tammy Lewis, publicado em 2016, é objeto da resenha feita por Pedro Torres. A obra discute os vínculos entre a implementação de projetos ambientais e sustentáveis e os processos de gentrificação em cinco casos na cidade de Nova York.

Aproveitamos para encerrar este editorial com agradecimentos a todas e todos que prestigiam a e-metropolis com sua leitura e suas contribuições. Boas festas, feliz 2018! Boa leitura! ■

Índice

nº 31 ▪ ano 8 | dezembro de 2017

Capa

- 06** Cidades faveladas: repensando o urbanismo subalterno
Slumdog Cities: rethinking Subaltern Urbanism
Por Ananya Roy
Tradução de Mariana Cruz e João B. M. Tonucci Filho

Artigos

- 22** Jogos de distinção e lógica da exclusão: problematizando o conceito de gentrificação a partir de uma favela urbanizada do Rio de Janeiro
Games of distinction and logic of exclusion: problematizing the concept of gentrification from an urbanized favela of Rio de Janeiro
Por Nicolas Quirion

- 31** Transitoriedades de gênero: a Geografia e o Teatro frente a uma questão de identidade em BR-Trans
Gender transitoriness: geography and acting in front of a question of identity in BR-Trans
Por Miguel Angelo Ribeiro e Ulisses da Silva Fernandes

- 38** Espaço urbano e mobilidade sustentável: um olhar reflexivo sobre políticas públicas de municípios da região metropolitana da grande Vitória/ES
Urban space and sustainable urban mobility: a reflexive look over Vitória Metropolitan Area municipalities and it's public policies
Por Kelly Schaefer Epichin

Ensaio

- 51** Complexo de Favelas da Pedreira
The "Pedreira" slum complex
Por Paulo Vinicius

Entrevista

- 58** Tecendo percursos intelectuais e histórias de cidades
Weaving intellectual trajectories and cities history
Com Ivone Salgado, Renata Baesso Pereira e Luiz Augusto Costa
Por Fernando Pinho

Resenha

- 63** Gentrificação verde: novos debates, abordagens e agendas de luta na cidade contemporânea
"Green Gentrification": new debates, approaches and struggles agendas in the contemporary city
Por Pedro Henrique Campello Torres

ficha técnica

Projeto gráfico e diagramação
Paula Sobrino
paulasobrino@gmail.com

Revisão
Aline Castilho
alinescastilho1@hotmail.com

A Ilustração de capa foi feita por **Mariana Corteze**, artista visual, designer gráfico e pesquisadora. É graduada em Estudos Artísticos pela Universidade de Coimbra (Portugal) e em Artes Visuais pela Universidade Federal de Pelotas (Brasil), onde atualmente é mestranda no Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais na linha de Processos de Criação e Poéticas do Cotidiano.

<https://www.instagram.com/marianacorteze>
<https://www.behance.net/marianacorteze> | maricorteze@hotmail.com

capa

Ananya Roy

Cidades faveladas*

Repensando o urbanismo subalterno



Resumo

Este artigo é uma intervenção nas epistemologias e metodologias dos estudos urbanos. Ele procura compreender e transformar as formas em que as cidades do Sul global são estudadas e representadas na pesquisa urbana e, até certo ponto, também no discurso popular. Desse modo, o artigo se ocupa principalmente com uma formação de ideias - “urbanismo subalterno” - que se encarrega da teoria da megacidade e de seus espaços e classes subalternas. Dessas, a onipresente “favela” é a mais proeminente. Escrevendo contra narrativas apocalípticas e distópicas da favela, o urbanismo subalterno fornece relatos da mesma como um terreno de habitação, subsistência, auto-organização e política. Esse é um desafio vital e mesmo radical para as narrativas dominantes da megacidade. No entanto, este artigo está preocupado com os limites e as alternativas ao urbanismo subalterno. O texto destaca portanto as estratégias analíticas emergentes, utilizando categorias teóricas que transcendem as conhecidas metonímias do subdesenvolvimento, tais quais a megacidade, a favela, a política de massa e o *habitus* dos despossuídos. Diversamente, quatro categorias são discutidas: periferias, informalidade urbana, zonas de exceção e espaços cinzentos. Informadas pelo urbanismo do Sul global, essas categorias rompem com entendimentos ontológicos e topológicos de sujeitos e espaços subalternos.

Palavras-chave: Favela; Urbanismo subalterno; Sul Global; Megacidade.

Abstract

This article is an intervention in the epistemologies and methodologies of urban studies. It seeks to understand and transform the ways in which the cities of the global South are studied and represented in urban research, and to some extent in popular discourse. As such, the article is primarily concerned with a formation of ideas - ‘subaltern urbanism’ - which undertakes the theorization of the megacity and its subaltern spaces and subaltern classes. Of these, the ubiquitous ‘slum’ is the most prominent. Writing against apocalyptic and dystopian narratives of the slum, subaltern urbanism provides accounts of the slum as a terrain of habitation, livelihood, self-organization and politics. This is a vital and even radical challenge to dominant narratives of the megacity. However, this article is concerned with the limits of and alternatives to subaltern urbanism. It thus highlights emergent analytical strategies, utilizing theoretical categories that transcend the familiar metonyms of underdevelopment such as the megacity, the slum, mass politics and the *habitus* of the dispossessed. Instead, four categories are discussed - peripheries, urban informality, zones of exception and gray spaces. Informed by the urbanism of the global South, these categories break with ontological and topological understandings of subaltern subjects and subaltern spaces.

Keywords: Slumdog; Subaltern Urbanism; Global South; Megacities.

* A opção de tradução de *slumdog* por “favelado” justifica-se pelo uso depreciativo com que os termos são empregados para referir-se aos grupos marginalizados residentes em assentamentos informais na Índia e no Brasil. Ademais, no caso brasileiro, o termo “favelado” vem recentemente adquirindo conotação mais positiva, passando em alguns casos a ser empregado pelos próprios moradores de favelas, o que revela um processo de reconhecimento e autoafirmação face à subalternidade. Portanto, a ambivalência atual do termo expressa uma disputa de significados que dialoga com as preocupações da autora. (N.T.)

Ananya Roy

é professora de Planejamento Urbano, Bem-Estar Social e Geografia e diretora inaugural do Instituto em Desigualdade e Democracia na Universidade da Califórnia, Los Angeles. Previamente, lecionou na Universidade da Califórnia, Berkeley, onde fundou e liderou vários programas acadêmicos, incluindo os programas em Estudos Urbanos e Estudos Metropolitanos Globais, além de ocupar a presidência em Pobreza Global e Prática. Nascida em Calcutá, Índia (1970), Roy é Bacharel em Estudos Urbanos Comparativos (1992) pelo Mills College, mestre em Planejamento Urbano (1994) e doutora (1999) pelo Departamento de Planejamento Urbano e Regional da Universidade da Califórnia, Berkeley.

ananya@ucla.ucla.edu

Através de um riacho imundo e cheio de lixo, entramos na área residencial da favela, pisando com cuidado para garantir que não pisemos em esgoto humano. Fios desencapados pendem de paredes bambas; nos agachamos através de passagens estreitas entre casas feitas de escombros reaproveitados à medida que o céu desaparece acima de nossas cabeças. Por trás das frágeis portas acortinadas, espiamos bebês dormindo em colchões sujos em minúsculos barracões, as mães ocupadas lavando, cozinhando e limpando.

As poucas horas que eu passei visitando a densa favela Dharavi de Mumbai são desconfortáveis e perturbadoras, beirando o voyeurismo. Elas também estão entre as mais inspiradoras da minha vida.

Em vez de um bairro caracterizado pela miséria, encontro um lugar movimentado e empreendedor, repleto de indústrias de pequena escala que desafiam suas circunstâncias para florescer em meio à penúria. Ao invés de pena, estou inspirado pela capacidade alquímica do homem de prosperar quando a situação é crítica (Crerar, 2010).

Os estudos pós-coloniais, comemorando involuntariamente um objeto perdido, podem se tornar um alibi, a menos que sejam colocados dentro de um quadro geral (Spivak, 1999: 1).

Na imaginação urbana do novo milênio, a “megacidade” tornou-se uma abreviação para a condição humana do Sul global. Cidades de tamanhos enormes são delineadas pelo que Jennifer Robinson (2002: 531) chamou de “desenvolvimentismo”. Os seus problemas hercúleos de subdesenvolvimento – pobreza, poluição ambiental, doenças – são motivos de inúmeros diagnósticos e intervenções reformistas. A megacidade pode, portanto, ser entendida como o “exterior constitutivo” dos estudos urbanos contemporâneos, existindo em uma relação de diferença com a norma dominante da “cidade global” – nós urbanos que são vistos como pontos de comando e controle da economia mundial. Seguindo Chantal Mouffe (2000: 12), que, por sua vez, recorre a Jacques Derrida, o “exterior constitutivo” não é um oposto dialético, mas sim uma condição de emergência, um externo que, estando dentro, cria uma “indecidibilidade radical”. A megacidade, desse modo, torna impossível a própria categoria da cidade global, revelando os limites, as porosidades e as fragilidades de todos os centros globais. Existe um futuro de megacidade para todas as cidades globais? Qual cidade global pode funcionar sem a dependência relacional de economias aparentemente distantes de combustíveis fósseis e mão de obra barata? Nesse sentido, a megacidade marca os limites do reconhecimento arquivístico e etnográfico¹. Assim, a megacidade é o “subalterno” dos estu-

dos urbanos. Não pode ser representada nos arquivos do conhecimento e, portanto, não pode ser o sujeito da história.

Este artigo é uma intervenção nas epistemologias e metodologias dos estudos urbanos. Nele, procuro entender e transformar as formas em que as cidades do Sul global são estudadas e representadas nas pesquisas urbanas e, até certo ponto, no discurso popular. Desse modo, o artigo se ocupa principalmente com uma formação de ideias – “urbanismo subalterno” – que se encarrega da teoria da megacidade e de seus espaços e classes subalternas. Desses, a onipresente “favela” é a mais proeminente. Escrevendo contra narrativas apocalípticas e distópicas da favela, o urbanismo subalterno fornece relatos da mesma como um terreno de habitação, subsistência e política. Esse é um desafio vital e mesmo radical às narrativas dominantes da megacidade. O urbanismo subalterno é então um paradigma importante, pois busca conferir reconhecimento a espaços de pobreza e formas de agência popular que muitas vezes permanecem invisíveis e negligenciadas nos arquivos e anais da teoria urbana.

No entanto, neste artigo estudo os limites de tais itinerários de reconhecimento ao repensar o urbanismo subalterno. Com base na teoria pós-colonial,

junto dos discursos efetivamente pronunciados numa época dada e que continuam a existir através da história. O termo aponta para o limite do que pode ser conhecido sobre um período histórico particular. Assim, o “arquivo” de um determinado tempo nunca está plenamente acessível à inspeção, sendo, portanto, parcialmente incognoscível. (N.T.).

1 A ideia de “reconhecimento arquivístico e etnográfico” da autora parece se inspirar no conceito de “arquivo” do filósofo Michel Foucault (1926-1984). O “arquivo” representa o con-

desloca o significado de “subalterno” do estudo de espaços de pobreza e formas de agência popular para um questionamento de categorias epistemológicas. Seguindo o trabalho de Spivak (1999), o subalterno pode ser entendido como marcando os limites do reconhecimento arquivístico e etnográfico; é isso que força uma análise de epistemologias e metodologias dominantes. Destinado a ser mais do que uma ruptura epistemológica, o artigo destaca emergentes estratégias analíticas de pesquisa. Particularmente, são discutidas quatro categorias – periferias, informalidade urbana, zonas de exceção e espaços cinzentos. Informadas pelo urbanismo do Sul global, essas categorias rompem com entendimentos ontológicos e topológicos de sujeitos e espaços subalternos.

A FAVELA METONÍMICA

A megacidade é uma metonímia para subdesenvolvimento, Terceiro Mundismo, Sul global. Como uma metonímia, a megacidade evoca uma condição humana abjeta, mas inspiradora, uma que vive na imundície e no esgoto, mas que é animada pela “habilidade alquímica” (Crerar, 2010) de sobreviver e prosperar. É a favela, a favela do Terceiro Mundo, que constitui a geografia icônica dessa condição urbana e humana. É o “arcabouço reconhecível” através do qual as cidades do Sul global são percebidas e compreendidas, suas diferenças mapeadas e localizadas (Nuttall e Mbembe, 2005: 193). Muito mais está em jogo aqui do que o medo de Gilbert (2007: 701) do uso de um “antigo, nunca eufemístico... perigoso estereótipo”. Se quisermos prestar atenção ao que a crítica pós-colonial Gayatri Chakravorty Spivak (1985: 262) identificou como a “mundialização”² do que agora é chamado de Terceiro Mundo, é necessário confrontar como a megacidade é mundializada através do ícone da favela. Em outras palavras, a favela tornou-se o mais comum itinerário por meio do qual a cidade do Terceiro Mundo (ou seja, a megacidade) é reconhecida.

Eu não uso o termo “itinerário” casualmente. Hoje, a favela do Terceiro Mundo é um itinerário, um “trânsito turístico” (Freire-Medeiros, 2009). O exemplo mais óbvio disso é o passeio turístico pela favela, disponível na favela da Rocinha no Rio de Janeiro, na *township* de Soweto em Joanesburgo,

2 Tradução de *worlding* no original. No modo pelo qual é empregado pela autora, o termo “mundialização” não deve ser tomado na acepção estrita de globalização econômica, social, cultural etc., mas parece referir-se ao sentido com que foi desenvolvido pelo filósofo Martin Heidegger (1889–1976), na sua obra ‘Ser e Tempo’ (1927), para tratar do processo ativo e generativo de “fazer mundo”, “tornar-se mundo” (N.T).

nos *kampungs* de Jacarta e na favela de Dharavi em Mumbai. Um desses itinerários da favela aparece em forma de epígrafe como a introdução deste artigo. Nele, o jornalista Simon Crerar (2010), do *The Times*, introduz seus leitores à “dura existência dos pobres de Mumbai”, mas também ao “espírito e empreendedorismo”, no qual o “ritmo de trabalho” em meio a “moscas zumbindo” é “de tirar o fôlego”. De recicladores de plástico a fabricantes de *poppadams*, Crerar traça seu itinerário a partir de uma favela vibrante e rumorosa. Tal itinerário está de acordo com o *ethos* da *Reality Tours*, a companhia de “turismo ético” cujos guias orientam visitas a Dharavi. A *Reality Tours* (sem data) apresenta Dharavi, a “maior favela da Ásia”, como “um lugar de pobreza e dificuldades, mas também um lugar de empreendimento, humor e atividades sem fim”. Orgulhosa de aparecer em guias de viagens que vão de *Frommer* a *Lonely Planet*, a *Reality Tours* (ibid.) afirma que “Dharavi é o coração das pequenas indústrias em Mumbai” com um “volume de negócios anual de aproximadamente US\$ 665 milhões”. Os lucros do tour vão para uma organização sem fins lucrativos que administra uma escola para crianças das favelas, e os turistas são desencorajados a manejar câmeras ou a fotografar a realidade da favela.

O recente tour “favela e passeio turístico” de Crerar faz referência a duas dramáticas mundializações de Mumbai: os ataques “terroristas” de novembro de 2008 com seus locais de matança em hotéis de luxo e cafés urbanos, e o filme de grande sucesso comercial *Slumdog Millionaire*³. De fato, a narrativa de Crerar (2010) começa com o que já é um clichê bem usado: “Eu queria visitar Mumbai desde que o filme de Danny Boyle, *Slumdog Millionaire*, ganhou a glória no Oscar. O filme está ambientado em Dharavi, o leito empoeirado onde um milhão de almas vivem em uma área do tamanho do Hyde Park de Londres, cercada por todos os lados pelo metro quadrado mais caro da Ásia”. Em *Slumdog Millionaire*, as várias favelas de Mumbai são combinadas em uma composição singular que passou a ser interpretada como Dharavi, a maior favela da Ásia. Isso também é uma metonímia - Dharavi: Favela.

Slumdog Millionaire é uma mundialização da megacidade e da megacidade metonímica de Mumbai. O filme, com sua história de um jovem favelado e seus sonhos e aspirações, tem sido o foco de protestos na Índia, tanto por seu retrato apocalíptico da “fave-

3 Título original do filme ‘Quem quer ser um milionário?’, lançado no Brasil em 2009. A decisão em manter o título original em inglês – cuja tradução poderia ser “Favelado Milionário” – justifica-se principalmente pelas referências ao termo *Slumdog* (literalmente: “cães de favela”) ao longo do texto, que fundamentam as reflexões da autora sobre o tom depreciativo que o mesmo carrega no contexto indiano. (N.T).

la” como pornografia da pobreza – não somos “cães”, bradaram os moradores de favelas da Índia – quanto por sua romantização de uma forma de sair da favela – por isso, Salman Rushdie descartou o filme como impossivelmente irreal (Flood, 2009). Crerar (2010) observa que seu guia no passeio a Dharavi expressou aborrecimento com o uso depreciativo do termo “cão”: “As pessoas estavam bravas com a forma como foram representadas”.

Slumdog Millionaire pode ser interpretado como pornografia da pobreza. Também pode ser lido como uma metonímia, uma maneira de designar a megacidade que é Mumbai. O filme descreve o pesadelo violento que é Mumbai: as manifestações de 1992-3, quando multidões de nacionalistas hindus queimaram muçulmanos vivos nos becos das favelas de Mumbai; os sonhos despedaçados dos migrantes que se dirigem em bandos para a cidade, mas se tornam mais um corpo nos vastos circuitos de consumo e capital. Qual veio primeiro: a Mumbai fictícia e cinematográfica ou a Mumbai real de favelas “realísticas” e de passeios turísticos? Afinal, o livro de Suke-tu Mehta, *Maximum City*⁴ (2004), que redesenha a linha entre ficção e etnografia, é ele mesmo uma inquietante história sombria da verdadeira Mumbai. *Slumdog Millionaire* é então apenas uma das muitas tecnologias de ficção através das quais cidades como Mumbai são constituídas. O filme descreve o que pode ser compreendido como *dhandha* – prática empresarial semelhante ao corre-corre das ruas. Todo mundo está na rua para fazer negócio – os empresários da miséria que mutilam crianças para que elas possam implorar nas calçadas de Mumbai; os empresários do espaço que substituem as favelas de Dharavi por condomínios de arranha-céus; e os empreendedores de sonhos que planejam jogos televisivos como um mundo de fantasia para os ricos e os pobres. O próprio filme *Slumdog Millionaire* passou a ser implicado em uma nova rodada de *dhandha* – da “explosão do turismo de favelas” (Crerar, 2010) à venda de Rubina Ali (uma das atrizes mirins do filme) por seu pai. É essa equivalência de cinema e megacidade/favela que Nandy (1999) e Mehta (2008) destacam de diferentes maneiras. Na sequência dos assassinatos de Mumbai, Mehta (ibid.) escreveu: “Assim como o cinema é um sonho de massa da audiência, Mumbai é um sonho de massa dos povos do sul da Ásia”. Nandy (1999: 2-3) argumenta que o cinema popular na Índia é o “ponto de vista da favela”, com a favela como uma entidade que “territorializa a transição da aldeia para a cidade”... do popular-come-o-camponês ao popular-come-o-massificado.

4 Em português: “Bombaim – Cidade Máxima”, tradução por Berilo Vargas, Editora Companhia das Letras, 2011. (N.T.)

Aqui, categorias de equivalência como “popular” ou “massa” conectam cinema, favela, megacidade e nação pós-colonial. Pode-se argumentar que essa equivalência é a condição da subalternidade.

A recepção de *Slumdog Millionaire* na Índia foi marcada por protestos. Pukar⁵, uma “iniciativa experimental” baseada em Mumbai, fundada pelo antropólogo Arjun Appadurai e preocupada com processos de “urbanização e globalização”, apresentou uma recusa nativa da narrativa violenta que o filme faz da *dhandha* na favela. Em particular, Pukar se opôs à palavra “favela” e procurou reposicionar Dharavi como uma zona de empreendimento econômico. Aqui está um trecho de uma artigo de opinião do Pukar publicado no *The New York Times* logo após o lançamento de *Slumdog Millionaire*:

Dharavi é provavelmente a parte mais ativa e viva de uma cidade incrivelmente industriosa. As pessoas aprenderam a responder de maneiras criativas à indiferença do Estado... Dharavi é pura engenhosidade. Mais de 60 anos atrás, ela começou como uma pequena aldeia nos pântanos e cresceu, sem apoio do governo, para se tornar um milagre econômico milionário, fornecendo comida à Mumbai e exportando artesanato e produtos manufaturados para lugares tão distantes quanto a Suécia. Nenhum plano diretor, projeto urbano, lei de zoneamento, código de obras ou conhecimento especializado pode reivindicar qualquer participação na prosperidade de Dharavi... Dharavi é uma história de sucesso econômico ao qual o mundo deve prestar atenção durante esses tempos de depressão global. Compreender esse lugar unicamente pelo termo genérico “favela” ignora a sua complexidade e dinamismo (Echanove e Srivastava, 2009).

A recusa nativa do projeto Pukar a *Slumdog Millionaire* é um exemplo do que eu chamo de “urbanismo subalterno”. Escrevendo contra narrativas apocalípticas e distópicas da megacidade, ele procura ressuscitar o espaço subalterno da favela como o de um urbanismo vibrante e empreendedor. Ao fazê-lo, confere reconhecimento aos subalternos urbanos e talvez até mesmo à megacidade como sujeito subalterno. Estou interessada nesse itinerário de reconhecimento e como ele molda o surgimento do que Rao (2006: 227) descreveu como “favela como teoria” – essa “passagem da favela como população e terreno”

5 Pukar (*Partners for Urban Knowledge, Action & Research*) é um coletivo transdisciplinar baseado em Mumbai, que funciona como incubadora para produção de conhecimento e inovação focada principalmente na perspectiva da juventude urbana. (Informações retiradas de <http://www.pukar.org/in/> (acesso em 18 de outubro de 2017). (N.T.)

para a favela como um “novo princípio territorial de ordem”. De fato, a favela metonímica é fundamental para a formação que estou designando como “urbanismo subalterno”.

URBANISMO SUBALTERNO

É uma marca registrada da teoria pós-colonial que o conceito Gramsciano do “subalterno” foi tomado pela moderna historiografia Indiana, especificamente pelo grupo conhecido como Coletivo de Estudos Subalternos⁶ (Sarkar, 1984; Spivak, 2005). Nessa apropriação da “Questão Meridional” de Gramsci, a ideia do subalterno foi usada para questionar o elitismo da historiografia (Guha, 1988). “Enfatizando as relações fundamentais de poder, de dominação e subordinação” (Sarkar, 1984: 273), o termo passou a significar um “espaço da diferença” (Spivak, 2005: 476). Mais notoriamente, na formulação de Ranajit Guha (1988: 44), o subalterno era a “diferença demográfica entre a população total indiana e todos aqueles [...] descritos como a ‘elite’”. Assim, a subalternidade passou a ser vista como a condição do povo, daqueles que não pertenciam e não podiam pertencer às classes de elite, um “atributo geral de subordinação” (ibid.: 35). Como Spivak (2005: 476) observa, em tal uso, o termo “subalterno” estava intimamente associado à ideia do popular. A política subalterna é, portanto, política popular e cultura popular. Além disso, no trabalho do Coletivo de Estudos Subalternos, a agência da mudança passou a ser localizada nessa esfera da política subalterna. Nesse sentido, a subalternidade tornou-se mais do que o “atributo geral de subordinação”; ela também se tornou uma teoria da agência, a da “política do povo” (Guha, 1988: 40). Mais recentemente, Partha Chatterjee (2004) tem desenvolvido o conceito de “sociedade política”, uma “política popular” que ele distingue da “sociedade civil” ou da

política dos cidadãos burgueses emancipados e portadores de direitos. Sociedade política, para Chatterjee (ibid.: 40), envolve reivindicações por habitação e subsistência por “grupos da população cuja própria subsistência ou moradia envolvem a violação da lei”.

Estou interessada nesta mudança: do subalterno marcando os limites do reconhecimento arquivístico ao subalterno como um agente de mudança. À medida que o subalterno recebe uma identidade política distinta, então essa figura passa a estar associada a territórios distintos. Um desses territórios é a favela. É assim que a ideia do subalterno entrou no campo dos estudos urbanos, levando ao surgimento de uma formação que eu denomino de urbanismo subalterno. Dois temas são proeminentes no urbanismo subalterno: economias de empreendedorismo e agência política.

Voltemos por um momento à recusa nativa do Pukar a *Slumdog Millionaire*. A afirmação de Pukar de que Dharavi é uma economia empreendedora é bem confirmada pelo trabalho de diversos acadêmicos. Nijman (2010: 13), por exemplo, argumenta que a favela urbana é mais do que um armazenamento de mão de obra excedente; é também um espaço de “empreendedorismo doméstico”. É essa economia de empreendedorismo que está em exibição nos “tours de realidade” de Dharavi. Isso também tem um caráter metonímico, pois o empreendedorismo da favela representa um espírito empreendedor mais generalizado – talvez o da megacidade, talvez até mesmo o da nação pós-colonial. Assim, a importante jornalista indiana Barkha Dutt (2009) escreve que *Slumdog Millionaire* é uma “obra-prima”, porque ele retrata a “energia, o empreendedorismo e a imaginação das crianças das favelas”. Ela compara isso com “o espírito *jugadu* que é tão típico da Índia”.

Jugadu [...] era originalmente a palavra para designar uma invenção maravilhosa – um automóvel híbrido que funde o corpo de um jipe com o motor de uma bomba hidráulica e parece um trator. Hoje, veio a ser a nossa abreviação para a audácia – uma atitude de “nós damos conta do recado”, não importa o quão ruim as chances sejam (ibid.).

Da mesma forma, o arquiteto global Rem Koolhaas interpreta o urbanismo de Lagos como uma “cultura de se virar” (Enwezor, 2003: 116). Em seu encontro com Lagos, como parte do “Projeto na Cidade” de Harvard, Koolhaas é tomado pela inventividade de seus moradores enquanto eles sobrevivem à labuta da megacidade. Ele vê tais respostas experimentais como criadoras de “sistemas alternativos críticos, engenhosos”, um tipo de “auto-organização”

6 O Coletivo de Estudos Subalternos (*Subaltern Studies Collective*) é um grupo de estudiosos sul-asiáticos que surgiu na década de 1980, e tem como principais expoentes os autores Ranajit Guha, Gayatri Spivak, Partha Chatterjee e Dipesh Chakrabarty. Constituem uma das correntes dos estudos pós-coloniais, preocupados em investigar os efeitos da colonização (passada e presente) sobre os colonizados e sobre os colonizadores. Em diferentes momentos de sua obra, Ananya Roy tem adotado e advogado uma perspectiva pós-colonial para os estudos urbanos (*postcolonial urbanism*) no intuito tanto de questionar a hegemonia do conhecimento produzido no Norte quanto de afirmar novas geografias de teoria que reconheçam o Sul global como mais do que objeto de investigação, mas como espaço de reflexão teórica. Ver: Roy, A. (2016). Who's Afraid of Postcolonial Theory?. *International Journal of Urban and Regional Research*, 40(1), 200-209. (N.T.)

criando “intensas zonas emancipadoras” (Godlewski, 2010: 8-9). Não é surpreendente então que Koolhaas tire a seguinte conclusão: “Lagos não está nos alcançando. Em vez disso, podemos estar alcançando Lagos”. Desta forma, a megacidade aparentemente “alienígena e distante” torna-se a plataforma para uma análise “neo-organicista” do urbanismo (Gandy, 2005; Godlewski, 2010). Como observou Gandy (2006), essas imaginações baseiam-se na premissa da “diferença ontológica”, a megacidade africana situada fora das correntes da história mundial. Há muito o que se pode dizer sobre a figura do *starchitect* e o projeto da megacidade do Terceiro Mundo. Mas o que me interessa aqui é a ênfase nas economias de empreendedorismo auto-organizadas e como isso nos leva a uma teoria do urbanismo subalterno.

Koolhaas, delirante com o poder de seu próprio olhar, é facilmente descartado. Mas o urbanismo subalterno supera em muito os arquitetos descomprometidos em busca de novos projetos de exploração. As ideias de Koolhaas são melhor associadas às do influente guru das políticas globais, Hernando de Soto (2000)⁷, cujo otimismo libertário apresenta a favela do Terceiro Mundo como uma “economia popular” povoada por “empresários heróicos”. Aqui, a economia das favelas é interpretada como uma revolta popular contra a burocracia estatal, uma revolução a partir de baixo. Para Soto, tais economias são ricas em ativos, embora na forma defeituosa de capital morto. O “mistério do capital” é como esses ativos inativos e defeituosos podem ser transformados em capital líquido, desencadeando novas fronteiras de acumulação de capital.

Existe uma impressionante semelhança entre esses argumentos do libertarianismo econômico e os esquemas utópicos da esquerda. Por exemplo, em um esboço de “pós-capitalismo”, as geógrafas Gibson-Graham (2008: 613) celebram a “proliferação excitante de [...] projetos de autonomia econômica e experimentação”. Defendendo o ato de performar “novos mundos econômicos”, uma “ontologia da diferença econômica”, Gibson-Graham mostram “economias comunitárias” e nos invocam como pesquisadores a torná-las mais reais, verossímeis e viáveis.

Igualmente importante como um tema no urbanismo subalterno é a questão da agência política. Em seu relato apocalíptico amplamente divulgado de um “planeta de favelas”, Mike Davis (2004: 28) expressa ansiedade sobre a agência política dos favelados, perguntando: “Em que medida um proletá-

riado informal possui o mais potente dos talismãs marxista: ‘agência histórica’”? Davis argumenta que “os migrantes rurais desarraigados e os trabalhadores informais foram em grande parte despojados da força de trabalho fungível, ou reduzidos ao serviço doméstico nas casas dos ricos” e que, portanto, “eles têm pouco acesso à cultura do trabalho coletivo ou à luta de classes de larga escala”. Em oposição a esses relatos, o urbanismo subalterno recupera a figura do favelado como sujeito da história.

Tomemos, por exemplo, o trabalho de Asef Bayat (2000: 533), que argumenta que, nas cidades do Terceiro Mundo, um “subalterno marginalizado e desinstitucionalizado” constrói uma política de rua melhor entendida como “a invasão silenciosa do ordinário”. Há quase uma qualidade “whirtiniana”⁸ na análise de Bayat, pois é o território da cidade do Terceiro Mundo reestruturada que produz essa invasão silenciosa. Mais recentemente, Bayat (2007) rejeitou os argumentos que ligam o surgimento do islamismo militante à “ecologia urbana das favelas superlotadas nas grandes cidades”. A favela, argumenta Bayat, não pode ser caracterizada por religiosidade radical, mas engendra um tipo distintivo de agência política: “vida informal”. Para Bayat (2007: 579), a “vida informal”, caracterizada por “flexibilidade, pragmatismo, negociação, bem como luta constante pela sobrevivência e autodesenvolvimento” é o “*habitus*⁹ dos despossuídos”. Essa ideia – de um *habitus* da favela – é uma característica fundamental do urbanismo subalterno.

Em um relato altamente sofisticado, Solomon Benjamin (2008) delinea as diferenças entre três arenas políticas distintas: uma arena de política pública impregnada por lobbies imobiliários e capital financeiro; uma arena da sociedade civil que busca restringir a atividade política aos que são considerados “cidadãos legítimos”; e uma arena de “urbanismo

8 Referente à obra do sociólogo alemão americano Louis Wirth (1897-1952), membro da Escola de Chicago de sociologia urbana. No ensaio *Urbanism as a way of life* (1938), Wirth define a cidade como um modo de vida que se desenvolve em assentamentos grandes, densos e heterogêneos, e não mais em termos de disposição espacial, rompendo parcialmente com o enfoque da ecologia natural de seus predecessores. (N.T.).

9 *Habitus*: conceito desenvolvido pelo sociólogo Pierre Bourdieu (1930-2002) para teorizar o comportamento cultural como simultaneamente objetivo e subjetivo. Trata-se de um sistema de disposições incorporadas e de tendências que organizam as formas pelas quais os indivíduos percebem o mundo social ao seu redor e reagem a ele. Essas disposições geralmente são compartilhadas por pessoas de um mesmo grupo (em termos de classe social, religião, nacionalidade, etnia, profissão etc.), à medida que o *habitus* é adquirido através de *mimesis*, constituída na prática e sempre orientada para situações e problemas práticos. (N.T.).

7 Em português: “O mistério do capital: por que o capitalismo dá certo nos países desenvolvidos e fracassa no resto do mundo”, Editora Record, 2011. (N.T.).

de ocupação” por meio da qual os pobres urbanos afirmam reivindicações territoriais, praticam a política do “banco de votos”¹⁰ e atravessam os mais baixos e “porosos” limites da burocracia estatal. A análise de Benjamin não é de forma alguma “wirthianiana”. Na verdade, seu relato político-econômico de múltiplos regimes de posse da terra alicerça firmemente a favela nos circuitos financeiros e no capitalismo imobiliário. Mas de uma maneira semelhante à conceituação de política popular do Coletivo de Estudos Subalternos, ele confere aos pobres uma forma distintiva de agência política: urbanismo de ocupação¹¹. Tal urbanismo para Benjamin (ibid.: 719, 725) é necessariamente “subversivo”, apropriando-se de “excedentes imobiliários” e possuindo uma “consciência política que se recusa a ser disciplinada pelas ONGs e pelos ativistas progressistas bem-intencionados”. Desse modo, a análise de Benjamin tem uma estreita semelhança com a conceptualização de Chatterjee (2004) sobre a “sociedade política” como um espaço de política formado a partir da administração governamental das populações, mas escapando de tais formas de desenvolvimentismo.

Sou altamente simpatizante à causa do urbanismo subalterno. Eu o vejo como uma importante correção aos silêncios da historiografia e da teoria urbana, a “ignorância sancionada” – pegando emprestado uma expressão de Spivak (1999: 164) – que tem repetidamente ignorado o urbanismo que é a vida e o sustento de grande parte da humanidade mundial. Mesmo o encontro de Koolhaas com Lagos, como observa Godlewski (2010: 17), pode ser visto como um sinal do “sentimento crescente de que a teoria arquitetô-

10 Um banco de votos (*vote-bank*) é um bloco leal de eleitores de uma única comunidade, que constantemente apoia um certo candidato ou formação política em eleições democráticas, como resultado de uma expectativa de benefícios reais ou imaginados, muitas vezes ao custo de outras comunidades. O termo foi usado pela primeira vez pelo sociólogo indiano M. N. Srinivas em seu artigo *The Social System of a Mysore Village* (1955). (N.T).

11 “Urbanismo de ocupação” (*Occupancy Urbanism*) é um conceito proposto por Solomon Benjamin para explicitar a importância da ocupação do espaço como moldado por “historicidades multidimensionais incorporadas na prática cotidiana” por meio das quais uma dimensão de resiliência e reivindicações se define. O urbanismo de ocupação diz respeito, portanto, a um espaço político aberto por grupos pobres ao reivindicarem serviços básicos e múltiplos regimes de posse e propriedade da terra, por meio da apropriação de instituições e de complexas alianças políticas. Ver: Benjamin, S. (2007). *Occupancy urbanism: Ten theses*. *Sarai Reader*, 7(538-563); Benjamin, S. (2008). *Occupancy urbanism: Radicalizing politics and economy beyond policy and programs*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(3), 719-729. (N.T).

nica deveria abordar a prática global em vez de monumentos singulares no mundo ocidental”. E seria ingênuo culpar o urbanismo subalterno pelas diversas apropriações do empreendedorismo de favela que hoje constituem um tráfego cada vez mais intenso de tours de favelas, filmes de grande sucesso comercial, ONGs empreendedoras e arquitetos e consultores de políticas a nível mundial.

Na verdade, a urgência de tal reconhecimento está por toda nossa volta. Trabalhando na fronteira EUA-México e rastreando as mutações móveis desse urbanismo militarizado, o arquiteto Teddy Cruz (2007: 75) busca “urbanismos alternativos de transgressão”. Nos bairros fronteiriços, ele encontra “um ativismo migrante, de pequena escala”, o que ele designa como o “informal”. Esses urbanismos, ele argumenta, habitam o espaço “além da linha de propriedade na forma de práticas espaciais e empresariais desobedientes”. Aqui está um esforço para imaginar uma “nova marca de justiça social e econômica de baixo para cima” em meio à brutal subalternidade imposta pela fronteira global. Como não simpatizar com tal projeto?

Trabalhando por dentro, em vez de contra o urbanismo subalterno, espero colocar algumas questões críticas sobre esse projeto de reconhecimento e seus principais temas analíticos. Ao fazê-lo, aproveito a crítica de Spivak aos itinerários do “subalterno”. Escrevendo contra as versões de estudos subalternos que buscam identificar o subalterno como as classes subordinadas, como “diferença demográfica”, Spivak (1999: 191) lança dúvidas sobre a “etnografia conscienciosa” que espera estudar e representar os interesses do subalterno. Essa “transparência ‘produzida’”, ela observa corretamente, “marca o lugar do ‘interesse’” (ibid.: 265). O trabalho de Spivak, portanto, nos desafia a estudar como o subalterno é constituído como objeto de representação e conhecimento – no lugar da etnografia conscienciosa que afirma falar pelo subalterno autêntico. Ademais, Spivak questiona o deslizamento entre “subalterno” e “popular” que pode ser encontrado no trabalho do Coletivo de Estudos Subalternos e em muitas representações da agência política subalterna. Particularmente, Spivak (2005: 480) chama a atenção para o caráter metonímico de tais estruturas de subalternidade:

A agência presume coletividade, que é onde um grupo age por sinédoque: a parte que parece concordar é levada a representar o todo [...] Uma contradição performativa conecta a metonímia e a sinédoque em uma identidade agencial.

Com tais críticas em mente, apresento três desafios direcionados à formação que é o urbanismo su-

balterno. O primeiro está preocupado com a economia do empreendedorismo, o segundo com a agência política e o terceiro com o reconhecimento arquivístico e etnográfico.

ITINERÁRIOS DE RECONHECIMENTO

Deixe-me voltar por um momento para o chamado utópico a mundos pós-capitalistas feito por acadêmicas críticas como Gibson-Graham. Em consonância com a formação mais ampla que é o urbanismo subalterno, esse chamado gira em torno de uma visão ontológica da economia popular. Gibson-Graham listam um conjunto de economias comunitárias marcadas pelo registro da diferença: ocupante, favelado, sem terra, crédito informal. Mas pode-se argumentar, como já fiz em meu trabalho recente (Roy, 2010), que as economias dessas pessoas também são as fronteiras ativas do capitalismo contemporâneo, os locais vacantes em que novas formas de acumulação são forjadas e expandidas – nos interstícios da favela, nos circuitos da microfinança. Não é surpreendente que os anseios pós-capitalistas possuam tão estreita semelhança com as ambições fronteiriças de libertários econômicos como Hernando de Soto. De Soto vê na ecologia da favela um mundo de capital morto que espera ser transformado em líquido. Ele é um importante interlocutor em uma composição de ideias e práticas que eu chamo de “capital da pobreza” – a conversão da pobreza em capital, a mineração da “fortuna no fundo da pirâmide” (Prahalad, 2004). A favela, em sua densidade territorial, representa um espaço crucial para o capitalismo dos “bilhões de baixo”, onde as populações pobres podem facilmente ser tornadas visíveis para o capital global. É assim que Dharavi, esse espaço subalterno celebrado na recusa nativa a *Slumdog Millionaire*, é muito mais do que uma economia auto-organizada da população. Ele é também cada vez mais visível ao capital global como um “ativo” urbano (Tutton, 2009), a “única vasta porção de terra restante que pode ser disponibilizada para novas atividades de construção” no coração de Mumbai (Singh, 2007). Mukesh Mehta, o arquiteto que lidera o controverso plano de remodelação de Dharavi, argumenta que tal projeto poderia ser o “*Canary Wharf*” da Índia (Tutton, 2009). Nas fronteiras da remodelação, os espaços de pobreza celebrados pelo urbanismo subalterno são transformados no que chamo de “populismo neoliberal” (Roy, 2010), uma completa mercantilização das economias comunitárias.

Questões similares estão em jogo na conceituação

da agência política subalterna. Enquanto Benjamin não sugere que o terreno do urbanismo de ocupação seja imune às maquinações políticas, ele ainda assim o apresenta como a política subversiva dos pobres, autônoma do desenvolvimentismo, da ação estatal e do capital imobiliário. Mas no trabalho de Weinstein (2008: 22), o desenvolvimento imobiliário também é o domínio das “máfias empreendedoras” – “sindicatos criminais locais, frequentemente com conexões globais”. Tais máfias operam em conjunto com o capital imobiliário, o Estado e a polícia. Isso também é um urbanismo de ocupação – dos poderosos – e ele existe em interpenetração complexa com a política do “banco de votos” e a reivindicação territorial dos subalternos urbanos.

Para compreender a virada nos estudos subalternos para o tema da agência política, é necessário prestar atenção ao esforço mais amplo da teoria pós-colonial. Em um esforço para erradicar o imperialismo do conhecimento, os teóricos pós-coloniais, especialmente aqueles treinados na tradição da teoria da dependência¹², procuraram acabar com a “dependência epistêmica” (Mignolo, 2002: 85). Para Mignolo (ibid.: 90), isso significa confrontar a “diferença colonial”, aquilo que marca os limites da “teorização e do pensamento”, e que tornou o mundo “impensável além da epistemologia europeia (e posteriormente, norte atlântica)”. Como um exemplo de “razão libertadora”, Mignolo se volta para a ideia de “transmodernidade” de Dussel (2000: 473), na qual “a modernidade e a sua negada alteridade, suas vítimas, se completam mutuamente em um processo criativo”.

O urbanismo subalterno, com sua ênfase no subalterno como agente político, é uma recuperação do suplemento da modernidade, o Outro colonizado. Particularmente importante aqui é a conceptualização de Gidwani (2006) sobre “cosmopolitismos subalternos”. Escrevendo contra um cosmopolitismo que postula “suas origens provincianas e preconceituosas europeias em nome do ‘universal’”, Gidwani (ibid.: 16, 18) chama atenção para “as conexões possíveis entre os diferentes marginalizados”. Da mesma

12 A teoria da dependência foi desenvolvida, ao longo das décadas de 1960 e 1970, por intelectuais latino-americanos como Ruy Mauro Marini, André Gunder Frank, Theotonio dos Santos, Vania Bambirra, entre outros. Ela consiste em uma leitura crítica e marxista não dogmática dos processos de reprodução do subdesenvolvimento na periferia do capitalismo mundial, com ênfase nas relações de dependência estrutural entre centro e periferia, em contraposição às posições marxistas etapistas mais ortodoxas e à visão desenvolvimentista estabelecida pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL). (N.T.)

forma, McFarlane (2007) documenta a mundanidade da política de favela em Mumbai, designando esses imaginários e práticas como “cosmopolitismo da favela”. Tais intervenções estão no cerne da teoria pós-colonial: elas perturbam, atribulam e assim decolonizam ideias de modernidade e cosmopolitismo. E, ao fazê-lo, elas concedem uma agência política/pós-colonial aos subalternos, embora, como observam Jeffrey e McFarlane (2008: 420), “o cosmopolitismo subalterno é muitas vezes contraditório e limitado em seus efeitos políticos”.

Mas o que é essa agência pós-colonial? Sinto-me sensibilizada pela mundanidade do subalterno, pela vastidão da favela global, pelas novas solidariedades e horizontalidades tornadas possíveis por tais trocas transmodernas. Mas também sou comovida com a forma como a “ferida colonial” (Mignolo, 2005: 95) é a ocasião para uma série de centralizações pós-coloniais, para práticas violentas de dominação e hegemonia. Nessa transmodernidade, as experiências pós-coloniais, inauguradas pelos Estados-Nação emergentes e suas megacidades, geram e simulam um valor global. Essas experiências não podem ser lidas como uma inversão do poder colonial; ao contrário, elas demonstram a energia brutal da pós-colônia. Em alguns dos nossos trabalhos recentes, Aihwa Ong e eu tentamos analisar como tais urbanismos experimentais estão produzindo uma Ásia interconectada e interreferenciada, um circuito complexo e uma hierarquia de expertise, investimento e desenvolvimento entrecruzando Mumbai, Cingapura, Xangai, Dubai, Manila e Jacarta (Roy e Ong, 2011). Essas experiências pós-coloniais transformam a “ferida colonial” na ideologia de um ascendente “século Asiático”, de uma história a ser dominada pelas potências econômicas de um território imaginado como a Ásia.

Parece-me que, para abordar a questão da agência política subalterna, é necessário – como observou Spivak (2005) – fazer uma distinção entre agência e identidade. Se o subalterno é inscrito como o popular, então é possível atribuir uma identidade à política do povo. Mas se quisermos retornar ao sentido original do subalterno de Guha como “diferença demográfica”, então esse espaço de subordinação não pode ser representado por uma identidade coerente. Na melhor das hipóteses, a política subalterna pode ser vista como um domínio heterogêneo, contraditório e performativo da luta política. É essa performatividade que Spivak (ibid.: 482) busca capturar através de um retorno à ideia de metonímia: “O objetivo é ter acesso à situação, a metonímia, através de uma autossinédoque que pode ser retirada quando necessário antes do que confundido com a identidade”.

Aqui, o trabalho recente de Craig Jeffrey (2009)

sobre o *jugaar* é instrutivo. Enquanto o urbanismo subalterno tende a ver o *jugaar/jugadu* como o espírito de “se virar” da bricolagem inerente que caracteriza a favela, Jeffrey apresenta o *jugaar* como um empreendedorismo político estrategicamente realizado por várias classes sociais. Estudando como alguns estudantes operam dentro de uma “economia informal de práticas estatais”, Jeffrey (ibid.: 205-6) mostra como homens jovens pertencentes a uma classe média rural se envolvem em “improvisações astutas” para enfrentar um futuro de desemprego e incerteza econômica. A análise de Jeffrey é importante por dois motivos. Primeiro, mostra como uma estratégia aparentemente subalterna, como o *jugaar*, pode ser usada por várias classes sociais e incorporada de maneiras bastante diferenciadas (nesse caso, os alunos da classe média podem conspirar junto a funcionários do Estado). Em segundo lugar, Jeffrey destaca a “ambivalência moral” associada ao *jugaar* e como essa ambivalência foi negociada através de invenções culturais, o que exigiu se aproveitar da base social do poder de classe. Acontece então que, como no caso do urbanismo de ocupação ou da política de rua, *jugaar* não é o “*habitus* dos despossuídos”, mas sim uma estratégia flexível exercida diferencialmente por diferentes classes sociais no contexto da desigualdade urbana.

O que então é o subalterno? Onde então está o subalterno? Em sua crítica aos estudos subalternos, Spivak (2005: 476) argumenta que “a subalternidade é uma posição sem identidade”. Ela continua: “A subalternidade é onde as linhas sociais de mobilidade, estando em outro lugar, não permitem a formação de uma base reconhecível de ação”. Nesse sentido, o subalterno não é *habitus* nem território, nem politicamente subversivo nem culturalmente pragmático. Contra as leituras ontológicas e topológicas do subalterno, e com base na crítica de Spivak, argumento que o subalterno marca os limites do reconhecimento arquivístico e etnográfico. Essa ideia nos leva ao interesse inicial de Guha (1988) em desafiar o “elitismo da historiografia” ou ao chamado de Chakrabarty (1988: 179) para estudar as “condições para o conhecimento das condições da classe trabalhadora”, com especial atenção aos “silêncios” dos “documentos da classe dominante”. Mas enquanto Guha, Chakrabarty e outros membros do Coletivo de Estudos Subalternos procuram recuperar a história das classes subalternas, Spivak rejeita esse itinerário de reconhecimento. Em seu trabalho, o subalterno marca os silêncios de nossos arquivos e anais. É essa conceitualização do subalterno que acredito ser mais útil para os estudos urbanos, pois questiona as condições do conhecimento através das quais as “cidades marginalizadas” são situadas no mundo.

ALÉM DO RECONHECIMENTO

No meu trabalho anterior, argumentei que o estudo da metrópole do século XXI requer novas geografias da teoria (Roy, 2009). O urbanismo subalterno é de fato uma dessas abordagens. É um desafio vital e mesmo radical às narrativas apocalípticas e distópicas da megacidade. No entanto, o urbanismo subalterno tende a permanecer vinculado ao estudo dos espaços da pobreza, das formas essenciais da agência popular, do *habitus* dos despossuídos, do empreendedorismo das economias auto-organizadas. Estou interessada em um conjunto de projetos teóricos que perturbam o urbanismo subalterno e, portanto, quebram com os entendimentos ontológicos e topológicos da subalternidade. No sentido mais amplo, estou interessada na seguinte questão: como podemos entender a inevitável heterogeneidade do urbanismo do Sul, aquele que não pode ser contido nas categorias metonímicas familiares de megacidades ou favelas, e que não pode ser mundializado através da “ferida colonial”? Com isso em mente, trago para o primeiro plano quatro conceitos emergentes: periferia, informalidade urbana, zonas de exceção e espaços cinzentos. Cada conceito tem uma genealogia distinta e, portanto, não pode ser visto como novo ou original. Por exemplo, a ideia da periferia pode ser atribuída às abordagens dependentistas latino-americanas dos sistemas mundiais e suas polarizações geográficas. Da mesma forma, a noção de setor informal foi apresentada pela primeira vez no contexto das economias leste-africanas e depois viajou para explicar formas de desproletarização e desregulamentação em muitas outras partes do mundo. Minha alegação não é que esses conceitos sejam novos e, portanto, dignos de atenção. Antes, estou interessada em como os estudiosos, trabalhando em uma variedade de contextos urbanos, estão usando esses conceitos para traçar novos itinerários de pesquisa e análise.

Periferias

Em um tratado recente sobre a vida urbana, AbdouMalik Simone (2010) discute a importância da periferia na vida urbana. O conceito de periferia de Simone é multivalente. Por esse conceito, ele refere-se às cidades que têm estado “na periferia da análise urbana” e cujo urbanismo foi assim ignorado (ibid.: 14). Por periferia, ele também refere-se a um “espaço entre [...] nunca realmente inserido totalmente sob os auspícios da lógica e das trajetórias de desenvolvimento que caracterizam um centro” (ibid.: 40). É o “emaranhamento” da periferia e da “possibilidade” que mais interessa a Simone (ibid.: 33). Por um lado,

a periferia – não muito diferente da favela – é um espaço produzido por meio de intervenções humanitárias, reestruturação urbana, fluxos de capital, policiamento e controle. Mas, por outro lado, a periferia é um “espaço potencialmente generativo – uma fonte de inovação e adaptação [...] potencialmente desestabilizador do centro” (ibid.: 40).

A periferia é também um lugar? Simone (ibid.: 41), seguindo Jacquier, rejeita os significados topológicos da periferia e, em vez disso, usa o termo para se referir a uma “variedade de fraturas, descontinuidades ou ‘dobradiças’ disseminadas em territórios urbanos”. Mas ele também identifica a “zona intersticial entre urbano e rural” como uma das várias periferias significativas (ibid.: 45). Da mesma forma, Holston e Caldeira (2008: 18), buscando uma alternativa ao vocabulário das favelas, apresentam as periferias autoconstruídas das cidades brasileiras como espaços da invenção da cidadania: “Lugares de inovação metropolitana”, argumentam eles, “muitas vezes emergem nos mesmo lugares de degradação metropolitana”. Aqui, a periferia significa uma relação de interdependência em um dispositivo de dominação, mas também se refere a uma localização topográfica específica: os bairros periféricos dos pobres urbanos. Ideias semelhantes podem ser encontradas no trabalho da Escola de Los Angeles¹³, preocupada com a forma como, na metrópole pós-moderna, as hinterlândias ou a periferia agora organizam núcleos de cidades evacuados (Dear e Dahmann, 2008: 269).

A periferia, mesmo em seu uso topológico, é um importante dispositivo conceitual para descentralizar a análise urbana. Mas talvez mais significativa seja a afirmação de que a periferia é tanto um espaço de criação quanto uma forma de fazer teoria (Caldeira, 2009). Simone (2010: 14), por exemplo, argumenta que as cidades na periferia da análise urbana devem ser reposicionadas como uma “latitude inventada”, uma “faixa de vida urbana que vai de Dakar a Jacarta” que tem “similaridade e inter-relações entre si” e que margeia “a usual referência obrigatória às cidades do ‘Norte’”. Trata-se então de um itinerário de reco-

13 A Escola de Los Angeles (*LA School*) de Geografia e Teoria Urbana é um movimento acadêmico que surgiu em meados da década de 1980 na Califórnia, tendo como principais expoentes os autores Mike Davis, Michael Dear, Allen Scott, Edward Soja e Michael Storper. A partir de abordagens pós-marxistas ecléticas e de inspirações pós-modernas, eles defenderam a centralidade de Los Angeles como metrópole paradigmática do século XXI, pela intensidade com que ali combinavam-se processos de reestruturação produtiva, globalização econômica e cultural, dispersão e fragmentação do tecido urbano, e acirramento de novas formas de segregação e polarização socioespacial, no bojo da transição para o capitalismo pós-fordista e flexível.

nhcimento que é dramaticamente diferente daquele do mapa dominante das cidades globais e mundiais. Trata-se, assim, de uma cartografia de transmodernidade. Mas seria a periferia como teoria um distanciamento da favela como teoria?

Estou convencida de que a promessa do conceito de periferia reside na sua capacidade de transcender a localização territorial, de demonstrar vários desfechos que complicam a agência política e questionam as condições para o conhecimento. Simone (ibid.: 62, 28), por exemplo, destaca como a periferia também é uma “plataforma” para “política urbana antecipatória”, em que o “status periférico” pode ser usado como uma vantagem. No entanto, esse não é um *habitus* dos despossuídos. Na verdade, Simone (ibid.: 99) insiste que a “política de antecipação não é apenas uma forma de resistência ou simplesmente uma política de baixo”, já que “essas mesmas antecipações também podem ser usadas por atores e forças mais poderosas”. Caldeira (2008) vai além, argumentando que os jovens pobres da periferia usam táticas culturais como o rap para produzir uma “poderosa crítica social”. Mas eles também “estabelecem uma distância não negociável e sem mediações entre ricos e pobres, negros e brancos, centro e periferia, e articulam uma posição de fechamento”. É a análise de formas tão paradoxais de agência social que dificulta, perturba e expande o domínio do urbanismo subalterno.

Informalidade urbana

O urbanismo subalterno funciona por meio de ontologias da favela. Tais leituras ontológicas da megacidade e dos seus urbanismos invocaram repetidamente a ideia do informal. Bayat (2007) afirma que a vida informal é o *habitus* dos despossuídos. Cruz (2007) vê a habitação informal na fronteira global como um urbanismo que transgride a “linha da propriedade”. Para Hernando de Soto (2000), o informal representa a rebelião popular dos pobres contra a burocracia estatal; é um sinal de empreendedorismo heroico. Mike Davis (2004: 24) afirma que o “sobrevivencialismo informal” é “o novo modo primário de sustento na maioria das cidades do Terceiro Mundo”. Ele evoca um uso mais antigo do termo “informal”, o de Keith Hart (1973: 61, 68), que identificou um “mundo das atividades econômicas fora da força de trabalho organizada” realizado por um “subproletariado urbano”. Em todos esses arcaibouços, o informal permanece sinônimo de pobreza e até mesmo de marginalidade. Continua a ser o território e *habitus* do urbanismo subalterno.

Contra essas várias interpretações, argumentei no meu trabalho que a informalidade deve ser enten-

dida como um idioma da urbanização, uma lógica pela qual o valor espacial diferencial é produzido e gerenciado (Roy e AlSayyad, 2004). A informalidade urbana não se restringe ao espaço delimitado da favela ou do trabalho desproletarizado/empreendedor; em vez disso, é um modo de produção do espaço que conecta as geografias aparentemente separadas da favela e do subúrbio. A fragmentação do urbanismo não ocorre na fissura entre formalidade e informalidade, mas sim, de modo fractal, dentro da produção informal do espaço. A urbanização informal é tanto a competência dos cidadãos ricos quanto dos favelados. Essas formas de informalidade urbana – das casas de campo de Delhi e das novas cidades de Calcutá aos shoppings de Mumbai – não são mais legais do que a favela metonímica. Mas eles são expressões de poder de classe e, portanto, podem exigir infraestrutura, serviços e legitimidade. Mais importante, elas são designadas como “formais” pelo Estado, enquanto outras formas de informalidade continuam sendo criminalizadas. Por exemplo, Weinstein (2008: 23) mostra como vários centros comerciais em Mumbai foram “construídos ilegalmente [...] pela maior e mais notória organização mafiosa da cidade, em terras pertencentes ao departamento de obras públicas do governo estadual”. Ou, no caso de Delhi, Gherner (2008: 66) observa que uma grande proporção do uso da terra da cidade viola alguma lei de planejamento ou construção, de modo que grande parte das construções na cidade pode ser vista como “não autorizada”. Ele coloca a questão vital de como e por que a lei veio a designar as favelas como “uso incômodo” e os moradores das favelas como uma “categoria secundária de cidadãos”, ao mesmo tempo que legitima os empreendimentos ilegais e informais que têm a aparência de “classe mundial”. Também em Delhi, Gidwani (2006: 12) caracteriza a proliferação de casas de campo ilegais como a “conquista urbana da Delhi exterior”, um processo de “construção não autorizada” que envolve “isolar as poucas extensões remanescentes de terrenos agrícolas”.

A valorização das informalidades de elite e a criminalização de informalidades subalternas produzem uma geografia urbana de valor espacial desigual. Isso, por sua vez, alimenta fronteiras de desenvolvimento e expansão urbana. Os espaços informalizados são recuperados através da renovação urbana, enquanto os espaços formalizados acumulam valor por meio da legitimidade conferida pelo Estado. Como conceito, a informalidade urbana, portanto, não pode ser entendida em termos ontológicos ou topológicos. Em vez disso, é um dispositivo heurístico que desvela a relação urbana sempre cambiante entre legal e ilegal, legítimo e ilegítimo, autorizado e não autorizado.

Essa relação é arbitrária e inconstante e, no entanto, é o local de considerável poder e violência do Estado. A informalidade urbana possibilita a compreensão de como a favela é produzida através da administração governamental da população (Chatterjee, 2004), bem como a forma como a cidade burguesa e seus edifícios de prosperidade são produzidos através das práticas do Estado. Nesse sentido, a informalidade urbana é um dispositivo heurístico que serve para desconstruir a própria base de legitimidade do Estado e seus diversos instrumentos: mapas, pesquisas, propriedade, zoneamento e, o mais importante, a lei.

Zonas de exceção

O conceito de informalidade urbana denota uma mudança das ontologias da favela para uma análise do poder soberano e suas diversas negociações espacializadas. Também denota uma mudança da imaginação territorial de núcleos e periferias para as geometrias fractais da habitação metropolitana. Para uma teoria de tais espacialidades, é necessário recorrer ao trabalho de Aihwa Ong. Enquanto outros teóricos explicaram a lógica territorial do neoliberalismo como a das fronteiras revanchistas (Smith, 1996), da despossessão espacial (Harvey, 2005) ou do reescalonamento dos “espaços estatais” (Brenner, 2004), Ong (2006: 7) estuda “estratégias de fragmentação espacial orientadas pelo mercado”. Ela traça padrões de “espaços não contíguos e diferentemente administrados, de soberania graduada ou variegada”, ou zonas de exceção. Desde zonas econômicas especiais até regiões administrativas especiais, essas zonas fragmentam e ampliam o espaço do Estado-Nação. Tais práticas de zoneamento têm sido particularmente visíveis na China, onde a liberalização coincidiu com a “febre do zoneamento” – a formação de inúmeros tipos de zonas abrangendo zonas de desenvolvimento econômico e tecnológico, zonas de desenvolvimento de alta tecnologia ou parques científicos, zonas aduaneiras ou zonas de livre comércio, zonas de cooperação econômica de regiões fronteiriças e zonas estatais de férias turísticas (Cartier, 2001: 455). George Lin (2010), portanto, informa que as milhares de zonas chinesas em conjunto cobrem um território que excede a área urbana total do país. Na verdade, pode-se perguntar: num território onde as zonas de exceção proliferam, o que então é a cidade?

O trabalho de Ong em zonas de exceção é um contraponto crucial para o urbanismo subalterno. Em vez do empreendedorismo das favelas, ela está preocupada com o que pode ser entendido como o Estado empreendedor. Ong (1999: 215-7) argumenta assim: “Eu sustento que o Estado-Nação – com

seu suposto monopólio sobre a soberania – continua a ser uma instituição fundamental na estruturação da ordem espacial”. Essa ordem é produzida e gerenciada através de “um sistema de zonas graduadas”. O que é crucial em relação a tais zonas de exceção é o “emprego diferencial de poder estatal”: que “as populações em diferentes zonas estão sujeitas ao controle político e à regulação social por agências estatais e não estatais”. Zonas de “privilégios superiores” (ibid.: 219) coexistem e contrastam com zonas de regimes de mão de obra barata; as zonas transnacionais de investimento coexistem e contrastam com as zonas transnacionais de administração de refugiados; zonas de regra neoliberal coexistem e contrastam com zonas que são exceções ao neoliberalismo.

Na teorização de Ong, as zonas de exceção são arranjos de poder soberano e biopoder. Ela está particularmente atenta às “tecnologias de subjetividade” e “tecnologias de sujeição” (Ong, 2006: 6) que caracterizam esses sistemas de zonas. Aqui, seu trabalho tem importantes conexões com o tema da exceção presente na obra de Giorgio Agamben. Para Agamben, o espaço de exceção é um estado de emergência produzido através da suspensão soberana da ordem jurídica. É, como Derek Gregory (2010b: 154) observou, um “espaço legal-letal”. Mas também é, como aponta Judith Butler (2004: 98, 67), um estado de “dessubjetivação”, um espaço onde “certos sujeitos passam por uma suspensão de seu status ontológico como sujeitos quando estados de emergência são invocados”.

Mas os estados de exceção não podem ser vistos fora dos espaços da habitação metropolitana. Em vez disso, eles indicam uma lógica “legal-letal” específica de dominação que está sempre presente nos espaços aparentemente ordinários da cidade. Das diversas tecnologias espaciais de exceção, Derek Gregory (2010a: 84) observa:

A própria linguagem de “capitulação extraordinária”, “presos fantasmas” e “lugares negros” implica algo fora do comum, espectral, uma zona crepuscular: um espaço serial da exceção. Mas esse espaçamento performativo funciona através da lei para anular a lei; não é um “estado” de exceção que pode ser contraposto a um mundo governado por regras da política e do poder “normais”.

Escrevendo contra Agamben, Ong (2006: 22, 23) observa que não é suficiente traçar a “lógica da exceção” que é “invocada contra os politicamente excluídos” e que é medida em relação a uma “norma universal da humanidade”. Nas zonas de exceção múltiplas e diferenciadas que ela documenta, a regra

se desenrola através da liberdade, dos direitos, da virtude, do nacionalismo e de muitas outras “visões da boa vida”.

Espaços cinzentos

Em sua análise da prisão da guerra global, Gregory (2010a: 57) interpreta tais espaços de exceção adicionalmente como “um espaço potencial de modernidade política”. É um “aparato de poder profundamente colonial” que dá “forma e força” a tais espaços. Contudo, ele observa, as “preocupações metropolitanas de Foucault e Agamben mais ou menos apagam” esse presente colonial. A prisão da guerra global como metonímia para a violência colonial marca assim os limites do reconhecimento arquivístico e etnográfico. É também o agudo contraponto a esse outro espaço da modernidade política – a política popular do subalterno alardeada por Chatterjee (2004).

O chamado de Gregory para assumirmos o estudo do colonialismo e suas culturas de guerra nos leva ao conceito de “espaços cinzentos” apresentados por Oren Yiftachel. Escrevendo no contexto do que ele designa como “colonialismo urbano”, Yiftachel (2009a: 88) descreve “espaços cinzentos” como “aqueles posicionados entre a ‘brancura’ da legalidade/aprovação/segurança e a ‘negritude’ do despejo/destruição/morte”. Ele observa que esses espaços são tolerados e gerenciados, mas apenas “enquanto encarcerados dentro de discursos de ‘contaminação’, ‘criminalidade’ e ‘ameaça pública’ para a desejada ‘ordem das coisas’” (ibid.: 89). Existem conexões importantes entre o “espaço cinzento” e outros conceitos que apresentei anteriormente neste artigo. O “espaçamento cinza” evidencia a flexibilidade do poder soberano que é o cerne da análise de Ong sobre as zonas de exceção. Para Yiftachel (2009b: 247), tal “espaçamento cinza” ocorre na “periferia das periferias”, como no empobrecimento dos beduínos indígenas por um Estado etnocrático israelense. A essas margens colonizadas, Yiftachel (2008: 366) argumenta que “a vida nua” deve ser entendida como “rotina diária, não como exceção”. E, finalmente, Yiftachel (2009a: 92) está particularmente interessado, como eu, em analisar a maneira pela qual o poder do Estado formaliza e criminaliza diferentes configurações espaciais:

A compreensão do espaço cinzento como alongado por todo espectro, desde empreendedores poderosos até “invasores” sem terra e sem teto, nos ajuda a conceituar duas dinâmicas associadas que podemos chamar aqui de “branqueamento” e “enegrecimento”. O primeiro alude à tendência do sistema de “lavar” os espaços cinzentos criados “desde cima”

por interesses poderosos ou favoráveis. O último denota o processo de “resolver” o problema do espaço cinzento marginalizado com destruição, expulsão ou eliminação. O poder violento do Estado é posto em ação, transformando o cinzento em negro.

O conceito de espaços cinzentos de Yiftachel tanto estende quanto desafia a ideia de “diferença colonial” e, portanto, a localização epistêmica e política da subalternidade. Em configurações de diferença colonial, podem os arquivos e os anais produzir a voz do subalterno? Ou essa voz e existência são constantemente enegrecidas, constantemente apagadas?

PONTOS DE FUGA

O elitismo da historiografia, que desencadeou o trabalho do Coletivo de Estudos Subalternos, também se esconde dentro do projeto dos estudos urbanos. Bunnell e Maringanti (2010) recentemente designaram essa tendência como “metrocentricidade”. O urbanismo subalterno é uma intervenção importante em tais condições de conhecimento. Isso questiona a “ignorância sancionada” que atende à metrocentricidade. O urbanismo subalterno também é uma política de reconhecimento, que busca tornar visível o que McFarlane (2008: 341) chamou de “sombas urbanas”, “espaços na margem da teoria urbana”. Essa é a favela como teoria; essa é a periferia como teoria.

Mas neste artigo também reclamei por uma interrupção das leituras ontológicas e topológicas da subalternidade, aquelas que celebram o *habitus* das “cidades faveladas” e atribuem uma única agência política à massa de subalternos urbanos. Para isso, me voltei para quatro conceitos emergentes – periferias, informalidade urbana, zonas de exceção e espaços cinzentos – que juntos apresentam a possibilidade de uma valência diferente da teoria do Sul. Cada um desses conceitos é, no sentido de Mouffe (2000: 12), um “exterior constitutivo”, um fora que, estando por dentro, introduz uma “indecidível radical” à análise do urbanismo. Cada um deles é – pegando emprestado um termo de Mouffe (1993) e Gregory (2010a) – um “ponto de fuga”. Para Mouffe (1993: 85), um “ponto de fuga” é “algo a que devemos nos referir constantemente, mas que nunca pode ser alcançado”. Esse talvez seja o aspecto mais produtivo do conceito analítico de subalterno. Com isso em mente, os quatro conceitos emergentes aqui apresentados podem ser lidos como pontos de fuga nos limites dos itinerários de reconhecimento.

REFERÊNCIAS

- Bayat, A. (2000) From 'dangerous classes' to 'quiet rebels': the politics of the urban subaltern in the global South. *International Sociology* 15.3, 533-57.
- Bayat, A. (2007) Radical religion and the habitus of the dispossessed: does Islamic militancy have an urban ecology? *International Journal of Urban and Regional Research* 31.3, 579-90.
- Benjamin, S. (2008) Occupancy urbanism: radicalizing politics and economy beyond policy and programs. *International Journal of Urban and Regional Research* 32.3, 719-29.
- Brenner, N. (2004) *New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford University Press, New York.
- Bunnell, T. and A. Maringanti (2010) Practising urban and regional research beyond metrocentricity. *International Journal of Urban and Regional Research* 34.2, 415-20.
- Butler, J. (2004) *Precarious life: the power of mourning and violence*. Verso, New York.
- Caldeira, T. (2008) Worlds set apart. *Urban Age* [WWW document]. URL http://www.urban-age.net/10_cities/08_saoPaulo/_essays/SA_Caldeira.html (accessed 10 June 2010).
- Caldeira, T. (2009) Opening remarks at the Peripheries: Decentering Urban Theory conference, University of California, Berkeley, 5-7 February.
- Cartier, C. (2001) Zone fever, the arable land debate, and real estate speculation: China's evolving land use regime and its geographical contradictions. *Journal of Contemporary China* 10.28, 445-69.
- Chakrabarty, D. (1988) Conditions for knowledge of working-class conditions. In R. Guha and G.C. Spivak (eds), *Selected subaltern studies*, Oxford University Press, New York.
- Chatterjee, P. (2004) *The politics of the governed: reflections on popular politics in most of the world*. Columbia University Press, New York.
- Crerar, S. (2010) Mumbai slum tour: why you should see Dharavi. *The Times* 13 May [WWW document]. URL <http://www.timesonline.co.uk/tol/travel/destinations/india/article7124205.ece> (accessed 10 June 2010).
- Cruz, T. (2007) Levittown retrofitted: an urbanism beyond the property line. In D. Kelbaugh and K. McCullough (eds.), *Writing urbanism: a design reader*, Routledge, New York.
- Davis, M. (2004) Planet of slums: urban involution and the informal proletariat. *New Left Review* 26 March/April, 5-34.
- De Soto, H. (2000) *The mystery of capital: why capitalism triumphs in the West and fails everywhere else*. Basic Books, New York.
- Dear, M. and N. Dahmann (2008) Urban politics and the Los Angeles school of urbanism. *Urban Affairs Review* 44.2, 266-79.
- Dussel, E. (2000) Europe, modernity, and eurocentrism. *Nepantla* 1.3, 465-78.
- Dutt, B. (2009) Why isn't India saying 'jai ho'? *Hindustan Times* 31 January [WWW document]. URL <http://www.hindustantimes.com/Why-isn-t-India-saying-Jai-ho/Article1-372854.aspx> (accessed 1 March 2009).
- Echanove, M. and R. Srivastava (2009) Taking the slum out of 'slumdog'. *The New York Times* 21 February, A 21.
- Enwezor, O. (2003) Terminal modernity: Rem Koolhaas' discourse on entropy. In V. Patteeuw (ed.), *What is OMA: considering Rem Koolhaas and the Office for Metropolitan Architecture*, NAI Publishers, Rotterdam.
- Flood, A. (2009) Rushdie attacks Slumdog Millionaire's 'impossible' plot. *The Guardian* 24 February [WWW document]. URL <http://www.guardian.co.uk/books/2009/feb/24/salman-rushdie-slumdog-millionaire> (accessed 15 March 2009).
- Freire-Medeiros, B. (2009) The favela and its touristic transits. *Geoforum* 40.4, 580-88.
- Gandy, M. (2005) Learning from Lagos. *New Left Review* 33 May/June, 37-53.
- Gandy, M. (2006) Planning, anti-planning and the infrastructure crisis facing metropolitan Lagos. *Urban Studies* 43.2, 371-96.
- Ghertner, A. (2008) Analysis of new legal discourse behind Delhi's slum demolitions. *Economic and Political Weekly* 43.20, 57-66.
- Gibson-Graham, J.K. (2008) Diverse economies: performative practices for 'other worlds. *Progress in Human Geography* 32.5, 613-32.
- Gidwani, V.K. (2006) Subaltern cosmopolitanism as politics. *Antipode* 38.1, 7-21.
- Gilbert, A. (2007) The return of the slum: does language matter? *International Journal of Urban and Regional Research* 31.4, 697-713.
- Godlewski, J. (2010) Alien and distant: Rem Koolhaas on film in Lagos, Nigeria. *Traditional Dwellings and Settlements Review* 21.2, 7-20.
- Gregory, D. (2010a) Vanishing points: law, violence, and exception in the global war prison. In E. Boehmer and S. Morton (eds.), *Terror and the postcolonial: a concise companion*, Blackwell, Malden, MA.
- Gregory, D. (2010b) War and peace. *Transactions of*

- the Institute of British Geographers* 35.2, 154-86.
- Guha, R. (1988) On some aspects of the historiography of colonial India. In R. Guha and G.C. Spivak (eds.), *Selected subaltern studies*, Oxford University Press, New York.
- Hart, K. (1973) Informal income opportunities and urban employment in Ghana. *Journal of Modern African Studies* 11.1, 61-89.
- Harvey, D. (2005) *A brief history of neoliberalism*. Oxford University Press, New York.
- Holston, J. and T. Caldeira (2008) Urban peripheries and the invention of citizenship. *Harvard Design Magazine* 28, 19-23.
- Jeffrey, C. (2009) Fixing futures: educated unemployment through a north Indian lens. *Comparative Studies in Society and History* 51.1, 182-211.
- Jeffrey, C. and C. McFarlane (2008) Performing cosmopolitanism. *Environment and Planning D: Society and Space* 26.3, 420-27.
- Lin, G. (2010) The growth of Chinese cities in the era of volatile globalization: dynamics, challenges, and opportunities. Paper presented at the Making Global Cities and the World Economic Crisis conference, Shenzhen, 4-8 January.
- McFarlane, C. (2007) Postcolonial Bombay: decline of a cosmopolitanism city? *Environment and Planning D: Society and Space* 26.3, 480-99.
- McFarlane, C. (2008) Urban shadows: materiality, the 'Southern city' and urban theory. *Geography Compass* 2.2, 340-58.
- Mehta, S. (2004) *Maximum city: Bombay lost and found*. Knopf Books, New York.
- Mehta, S. (2008) What they hate about Mumbai. *The New York Times* 28 November [WWW document]. URL http://www.nytimes.com/2008/11/29/opinion/29mehta.html?_r=2&em (accessed 3 February 3 2009).
- Mignolo, W. (2002) The geopolitics of knowledge and the colonial difference. *The South Atlantic Quarterly* 101.1, 57-96.
- Mignolo, W. (2005) *The idea of Latin America*. Blackwell, Malden, MA.
- Mouffe, C. (1993) *The return of the political*. Verso, New York.
- Mouffe, C. (2000) *The democratic paradox*. Verso, New York.
- Nandy, A. (1999) Indian popular cinema as a slum's eye view of politics. In A. Nandy (ed.), *The secret politics of our desires: innocence, culpability, and Indian popular cinema*, Palgrave Macmillan, New Delhi.
- Nijman, J. (2010) A study of space in Mumbai's slums. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 101.1, 4-17.
- Nuttall, S. and A. Mbembe (2005) A blasé attitude: a response to Michael Watts. *Public Culture* 17.1, 193-201.
- Ong, A. (1999) *Flexible citizenship: the cultural logics of transnationality*. Duke University Press, Durham.
- Ong, A. (2006) *Neoliberalism as exception: mutations in citizenship and sovereignty*. Duke University Press, Durham.
- Prahalad, C.K. (2004) *The fortune at the bottom of the pyramid: eradicating poverty through profits*. Wharton School Publishing, Cambridge.
- Rao, V. (2006) Slum as theory: the South/Asian city and globalization. *International Journal of Urban and Regional Research* 30.1, 225-32.
- Reality Tours (n.d.) Homepage [WWW document]. URL <http://www.realitytoursandtravel.com/> (accessed 2 February 2010).
- Robinson, J. (2002) Global and world cities: a view from off the map. *International Journal of Urban and Regional Research* 26.3, 531-54.
- Roy, A. (2009) The 21st century metropolis: new geographies of theory. *Regional Studies* 43.6, 819-30.
- Roy, A. (2010) *Poverty capital: microfinance and the making of development*. Routledge, New York.
- Roy, A. and N. AlSayyad (2004) *Urban informality: transnational perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*. Lexington Books, Lanham.
- Roy, A. and A. Ong (eds.) (2011) *Worlding cities: Asian experiments and the art of being global*. Blackwell, Oxford.
- Sarkar, S. (1984) The conditions and nature of subaltern militancy: Bengal from Swadeshi to non-co-operation, c. 1905-22. In R. Guha (ed.), *Subaltern studies III*, Oxford University Press, New York.
- Simone, A. (2010) *City life from Dakar to Jakarta*. Routledge, New York.
- Singh, S. (2007) Dharavi displacement project. *Civil Society* August [WWW document]. URL <http://www.civilsocietyonline.com/aug07/aug0712.asp> (accessed 24 January 2009).
- Smith, N. (1996) *The new urban frontier: gentrification and the revanchist city*. Routledge, New York.
- Spivak, G.C. (1985) Three women's texts and a critique of imperialism. *Critical Inquiry* 12.1, 243-61.
- Spivak, G.C. (1999) *A critique of postcolonial reason: toward a history of the vanishing present*. Harvard University Press, Cambridge, MA.
- Spivak, G.C. (2005) Scattered speculations on the subaltern and the popular. *Postcolonial Studies*

8.4, 475-86.

Tutton, M. (2009) Real life 'Slumdog' slum to be demolished. CNN.com, 23 February [WWW document]. URL <http://edition.cnn.com/2009/TRAVEL/02/23/dharavi.mumbai.slums/index.html> (accessed 1 March 2009).

Weinstein, L. (2008) Mumbai's development mafias: globalization, organized crime and land development. *International Journal of Urban and Regional Research* 32.1, 22-39.

Yiftachel, O. (2008) (Un)settling colonial presents. *Political Geography* 27.3, 365-70.

Yiftachel, O. (2009a) Theoretical notes on 'gray cities': the coming of urban apartheid? *Planning Theory* 8.1, 88-100.

Yiftachel, O. (2009b) Critical theory and gray space: mobilization of the colonized. *City* 13.2/3, 246-63. ■

**Este texto foi publicado originalmente como:
Roy, Ananya (2011). *Slumdog cities: Rethinking
subaltern urbanism. International Journal of
Urban and Regional Research*, 35(2), 223-238.**

TRADUTORES

Mariana de Moura Cruz

é graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), mestre em Urbanismo pela École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris La Villette (ENSAPLV) e doutoranda em Arquitetura e Urbanismo na Escola de Arquitetura da UFMG. É pesquisadora do Grupo de Pesquisa Indisciplinar (UFMG) e do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (Cedeplar/UFMG).

marimoura.arq@gmail.com

João B. M. Tonucci Filho

é professor e pesquisador do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (Cedeplar) da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais (FACE-UFMG). É graduado em Ciências Econômicas (UFMG), mestre em Arquitetura e Urbanismo (USP) e doutor em Geografia (UFMG). É pesquisador do Núcleo Belo Horizonte do INCT Observatório das Metrôpoles.

jontonucci@gmail.com

Nicolas Quirion

Jogos de distinção e lógica da exclusão

problematizando o conceito de gentrificação a partir de uma favela urbanizada do Rio de Janeiro

Resumo

Devido ao contraste que imprimem na paisagem da cidade moderna, as favelas do Rio de Janeiro se impuseram no sentido comum como o espaço de exclusão socioeconômico por excelência. Porém, no caso de determinados assentamentos situados em áreas nobres da cidade, as dinâmicas sociais e econômicas parecem cada vez mais emaranhadas com aquelas da cidade formal. A realização de grandes eventos internacionais acelerou a repercussão de fenômenos urbanos globais em certas favelas e alguns desses bairros populares se tornam atrativos para novos tipos de moradores, que tipificamos aqui como “neofavelados”. A presença desses indivíduos, frequentemente apresentados como gentrificadores, pode favorecer reestruturações das configurações sociais locais. Com base em observações empíricas, são colocadas considerações transescalares no tocante à relação indivíduo-território, estilos de vida e novas formas de segregação urbana.

Favela

Gentrificação

Distinção

Exclusão

Abstract

Due to the contrast they create on the landscape of the modern city, the favelas of Rio de Janeiro imposed themselves in the common sense as the space of socioeconomic exclusion par excellence. However, in the case of certain settlements located in high-value areas of the city, the current social and economic dynamics seem to be more and more entangled with those of the formal city. The realization of major international events in the country stirred up the repercussion of global urban phenomena in certain favelas; and some of these informal popular neighborhoods become attractive to new types of residents, which we classify here as “neofavelados”. This presence may provoke restructuring of local social configurations. Based on empirical observations, considerations are posed, in different scales, regarding the relation between individual and territory, lifestyles and new forms of urban segregation.

Favela

Gentrification

Distinction

Exclusion

INTRODUÇÃO

No seio de uma cidade onde a circulação de bens, ideias e pessoas é fluida e intensa, o senso comum costuma atribuir às favelas uma série de características que as distinguem do resto do espaço urbano. Ora estigmatizadas como lócus de pobreza e violência, ora valorizadas enquanto incubadoras de culturas urbanas emergentes ou, ainda, categorizadas como territórios de sobrevivência de certo *habitus* comunitário, as favelas cariocas aparecem embrulhadas por um denso tecido de representações polifônicas; sejam elas produzidas pelas mídias, as artes, os discursos políticos, as narrativas nativas ou, também, as ciências sociais (VALLADARES, 2005). Receptáculos históricos dos excluídos produzidos pela sociedade pós-escravagista e pelo êxodo rural, as favelas nasceram à margem das dinâmicas do desenvolvimento urbano formal e da legalidade, mantendo ambivalentes relações para com os poderes públicos. Depois do abandono do ideal de erradicação que vigorou durante boa parte do século XX, com destruições particularmente numerosas durante a primeira parte da ditadura militar (VALLADARES, 1978), as favelas passaram progressivamente a ser beneficiadas por um esforço incremental de urbanização, ao passo que lhes eram concedidas sérias garantias legais de permanência (GONÇALVES, 2013).

Com o decorrer do tempo, e sob os efeitos dos melhoramentos realizados tanto por parte dos próprios habitantes quanto das autoridades, certas favelas (ou pelo menos determinadas localidades dentro daquelas) foram adquirindo qualidades urbanísticas relativamente satisfatórias, podendo às vezes superar aquelas dos bairros populares periféricos ou de certos conjuntos habitacionais sociais¹. Sem surpresa, os assentamentos situados no coração da principal zona de concentração de riqueza da cidade, a Zona Sul, foram os que se beneficiaram (proporcionalmente) do maior esforço de urbanização (CAVALLIERI; VIAL, 2012: p.4). Por estarem situadas na vizinhança imediata de bairros nobres, com relativa facilidade de acesso às amenidades da centralidade (emprego, infraestruturas de saúde, de educação ou de lazer, patrimônio natural e cultural etc.), o valor do mercado imobiliário informal em certas favelas conheceu uma progressiva inflação, tanto para aluguel como para compra. Alvos principais da controversa política dita de “pacificação”, algumas dessas favelas experimentaram, em um primeiro momento, um melhoramento

de certos indicadores de segurança (CANO, 2012). No entanto, a estabilidade e a eficácia desse processo estão hoje fortemente questionadas, com base na crise profunda que afeta o modelo de controle territorial pela força simbolizado pelas Unidades de Polícia Pacificadora (UPP).

Em virtude de tácita convenção social, a moradia nos assentamentos populares informais, genericamente considerados como perigosos e insalubres, parece “vocacionalmente” reservada a pessoas de baixa extração social e costuma ser fortemente repulsiva para categorias mais abastadas. Ora, de alguns anos para cá, a circulação e a instalação de novos indivíduos visivelmente oriundos de meios socioeconômicos relativamente elevados em algumas favelas situadas nas proximidades das centralidades urbanas do Rio de Janeiro (especialmente na Zona Sul, a mais valorizada econômica, cultural e simbolicamente) constituíram um fato chamativo, amplamente comentado pelos mais diversos observadores (GAFFNEY, 2013). Desde uma perspectiva liberal, esse fenômeno emergente deixou conjecturar uma ruptura para com o modelo de segregação em vigor no Rio de Janeiro, baseado na tradicional dicotomia entre “morro” e “asfalto”. Em contraste, uma crítica de inspiração mais social vislumbrou nessa progressiva integração das favelas pelo mercado um risco pela permanência dos moradores mais vulneráveis, no seio de assentamentos construídos pelos seus próprios esforços. Entre essa polarização ideológica fundamental e o aporismo imposto pelas escassas possibilidades de controle do mercado imobiliário em territórios onde o poder normativo da lei permanece fraco, poucos estudos se debruçaram (a nosso ver) sobre o aspecto empírico da questão desde uma perspectiva micro-sociológica.

Partindo dessa constatação, o presente artigo se articula ao redor de duas perguntas principais:

1) Que fatores socioantropológicos podem repelir ou, ao contrário, favorecer a opção de moradia em favelas urbanizadas por parte de novos habitantes oriundos de um meio socioeconômico considerado como mais elevado?

2) Quais mecanismos de inclusão ou de exclusão podem ser revelados pela instalação de novos moradores em assentamentos informais populares dentro dos quais — não obstante uma aparenta homogeneidade — certas divisões estão previamente inscritas no território?

Longe de querer esgotar as questões em um texto tão breve, optamos por uma abordagem crítica do conceito de distinção elaborado por Pierre Bourdieu (1979) e por aplicar uma leitura localizada dos mecanismos de exclusão intracomunitários desvendados por Elias e Scotson (2000). Para levar a bem essa

¹ Para refletir o resultado cumulativo desses esforços incrementais, a Secretaria Municipal de Habitação do Rio de Janeiro adotou o uso de uma nova categoria: a “Comunidade Urbanizada”.

tentativa de operacionalização empírica das análises bourdieusianas e elisianas, ancoramos a nossa reflexão dentro de um recorte temporal e territorial limitado. Foi aqui mobilizada parte dos resultados obtidos em uma observação participante desenvolvida com base em uma residência de um ano na favela Pereira da Silva, situada entre Santa Teresa e Laranjeiras (QUIRION, 2015), e prolongada por visitas regulares que continuam até o dia de hoje. Em paralelo, trabalhos de campo ocorreram de forma regular em outras favelas das zonas Sul e Central da cidade. Apesar dos infinitos matizes que foram encontrados, determinamos que as observações e hipóteses tiradas do trabalho na favela Pereira da Silva podiam ter validade além do recorte micro-local em questão. Com base em entrevistas estruturadas e conversas informais, foi assim possível observar a partir desses lugares os efeitos de um momento muito particular do Brasil, que abrange a preparação e a realização da Copa do Mundo de Futebol, em junho e julho de 2014, e das Olimpíadas de agosto de 2016. Com efeito, as “intencões de acumulação de capital em diferentes escalas” (MASCARENHAS, 2015: p.10), fortemente incentivadas por esses tipos de eventos mundiais, se repercutiram também nas favelas.

A SEGREGAÇÃO TERRITORIAL DAS FAVELAS EM UMA PERSPECTIVA BOURDIEUSIANA

Tentaremos aqui entender alguns dos elementos que favorecem a persistência do opróbrio lançado sobre a favela pelas classes superiores. No nosso entendimento, a excepcionalidade da mobilidade de pessoas relativamente abastadas até as favelas não pode ser explicada unicamente pela falta de segurança atribuída a esses espaços: determinismos sociológicos também devem ser considerados. Com efeito, a representação da favela e dos seus moradores por parte do resto da população da cidade cristaliza tensões relativas à estratificação de uma sociedade profundamente desigual.

No Brasil, apesar dos progressos efetuados desde a democratização (e mais particularmente ao longo da última década), os indivíduos que se beneficiam de uma situação econômica elevada e consolidada, capaz de colocá-los em um patamar de conforto e de consumo comparável àquele alcançado pelos países mais ricos, continuam ocupando uma posição demograficamente minoritária². Nessa configuração, se

impõe para as camadas mais abastadas a necessidade de defender, seja de que maneira for, os privilégios associados a uma posição social diferenciada. A aquisição e a ostentação de bens de consumo, a opção por uma residência em bairros socialmente mais valorizados, a escolha de uma formação acadêmica ou de uma profissão socialmente valorizada, tanto quanto práticas culturais ou de lazer consideradas como sofisticadas, desempenham para essas categorias um potente motor de diferenciação no espaço social. No plano residencial, nas grandes cidades brasileiras, a preferência pelos condomínios fechados, particularmente notável entre as camadas superiores, revela um reflexo de autosegregação marcado pela intenção de se proteger não somente do crime endêmico, senão também da mera possibilidade de contato indesejável com os mais pobres (CALDEIRA, 2000).

Enquanto isso, a suposta “nova classe média” (NERI, 2010), constituída daqueles que ascenderam à classe de renda C na segunda metade da década de 2000, se encontra lesada pela fragilidade do seu estatuto recém-adquirido. Os seus membros sentem na carne as ameaças que pairam em caso de desaceleração econômica. Existe assim comumente por parte desses indivíduos uma vontade marcada de privilegiar o contato com as camadas sociais mais altas, o que pode favorecer em consequência uma tendência a querer se distinguir, ora dos seus pares, ora daqueles que ficaram associados às categorias ainda mais baixas. Para Jessé de Souza (2010), esse estrato social constituído de “batalhadores” mobiliza através de diversas estratégias um esforço considerável a fim de conseguir um objetivo essencial: “escapar da rale”³.

Voltando à análise bourdieusiana, entendemos que, tanto por parte da elite econômica quanto dos “batalhadores”, está em ação um jogo de distinção, dinamizado principalmente pelo medo da degradação social. No caso específico do Rio de Janeiro, as relações de dominação socioeconômicas encontram uma materialização emblemática no espaço urbano através da dicotomia imediatamente perceptível (e inúmeras vezes comentada) entre “asfalto” e “morro”. Os habitantes dos assentamentos pobres foram relegados pelos dominantes a uma condição de alteridade e de subalternidade radical, territorializando de forma particularmente nítida a questão da pobreza urbana.

Para Bourdieu (1997), o lugar ocupado no espaço social indica uma posição no seio de uma ordem, que

dados do PNAD/POF/PME/IBGE).

³ Segundo as palavras utilizadas pelo filósofo e teórico social brasileiro Roberto Mangabeira Unger no prefácio à obra de Souza (2010).

² Em 2013, o conjunto das classes A e B representava menos de 30% da população do Brasil (Fonte: CPS/FGV a partir dos

pressupõe a distinção e a imposição de uma distância social em relação aos que ocupam posições inferiores. Desde a demolição dos cortiços no âmbito da reforma Pereira Passos no início do século XX, até o ideal de remoção das favelas durante a ditadura militar, passando pela truculência policial e as mais diversas discriminações que atingem até hoje os moradores de favelas, é possível distinguir os esforços de uma elite em prol de uma reafirmação da distância social que a separa dos habitantes de territórios geograficamente próximos. Se por um lado a elite brasileira soube estabelecer ao longo da história do país um modelo singular de relações assimétricas (tanto econômicas como culturais) com as suas populações marginalizadas, por outro, a violência da segregação e da repressão policial que atinge os moradores de certas zonas urbanas precárias também parece sem comum medida no plano internacional⁴.

OS DISTINTOS PARADIGMAS DA DISTINÇÃO

A circulação de indivíduos de meios socioeconômicos relativamente elevados dentro das favelas cariocas tem sido rara por causa do medo da violência e dos reflexos de evitamento do contato com as classes populares, fatores que se alimentam um ao outro. No entanto, em anos recentes, o turismo ofereceu uma via paradoxal e fortemente controvérsida em favor da valorização simbólica desses espaços. Em contraponto ao universo estandardizado das zonas nobres, a favela surge, com as suas características *sui generis*, como uma manifestação paroxística de “autenticidade” que costuma exercer certa fascinação nos visitantes vindos de outras regiões ou outros países. Afirmações como “os verdadeiros cariocas vivem nos morros”, ou “a cultura do Rio vem da favela” são clichês batidos, integrados de maneira funcional a narrativas exploradas pelos mais diversos atores e com as mais diversas intenções. A extensão das fronteiras do turismo às favelas no Rio de Janeiro já foi objeto de vários estudos (FREIRE-MEDEIROS, 2009; MORAES, 2017) e costuma causar desconforto na opinião pública, por ser percebida como uma fetichização da pobreza.

Mas como deve ser apreendida a questão da escolha - aparentemente muito mais radical - de uma

residência no próprio âmbito da favela por parte de pessoas consideradas exógenas a esse sistema social? Como esses indivíduos que optam por viver na favela (temporariamente ou em longo prazo) lidam com a apropriação do espaço e do imaginário que carrega?

Focaremos sobre um tipo de morador de favela que deve ainda ser considerado como nitidamente marginal e que chamaremos doravante de “neofavelado”, em oposição aos moradores tradicionais. Segundo uma primeira definição mínima formulada durante o trabalho etnográfico realizado no morro Pereira da Silva, os “inabituais” novos moradores da favela carioca seriam indivíduos considerados como de classe média ou média alta, com ensino superior completo ou em curso, e que efetuaram uma mobilidade residencial recente até a favela (uma zona menos valorizada, econômica e simbolicamente, do que aquela da qual provêm). Realizaram desse jeito uma mudança de territorialidade socialmente considerada como “de alto para baixo”. Essa escolha chama a atenção, pois estamos considerando indivíduos que, a priori, não têm um histórico residencial (pessoal ou familiar) ligado à favela e poderiam, aparentemente, pagar o preço de uma vivenda em um bairro formal. Em diversas zonas da cidade, é de fato possível observar um fluxo contínuo, dinâmico e intenso de estudantes e jovens trabalhadores “de classe média” que se estabelecem dentro de certas favelas. Essa modalidade de moradia lhes permite aproveitar os preços sensivelmente mais baixos dos aluguéis, morando nas proximidades das amenidades urbanas e driblando ao mesmo tempo as dificuldades burocráticas que se apresentam na cidade formal na hora de alugar uma vivenda. As mídias e os discursos habituais designaram os agentes não brasileiros como mais propícios a se encaixarem nessa tipologia (GAFFNEY, 2013); o que pôde ser verificado de maneira empírica no campo, onde a consequente presença de “gringos” é um fato facilmente observável e bem conhecido dos moradores tradicionais. Porém, ficou evidente que a grande maioria desses estrangeiros realiza apenas uma passagem transitória nesse território. Essa experiência é geralmente vivida como positiva, pois existem nas favelas “um calor humano” e sociabilidades mais intensas do que no resto da cidade, como manifestaram a maioria dos informantes.

De fato, nas entrevistas conduzidas com neofavelados (estrangeiros ou não), apareceu em muitos casos que essa escolha residencial não se devia exclusivamente à racionalidade econômica (procura de aluguéis ou bens imobiliários mais baratos), mas era motivada pelo desejo de se integrar a uma dinâmica social percebida como diferente: mais “humana” e “autêntica”. Essa constatação permitiu estabelecer

⁴ Segundo a ONG *Human Right Watch* “A taxa de homicídios cometidos por policiais no Rio foi de 3,9 para cada cem mil habitantes em 2015, quase cinco vezes maior do que a taxa sul-africana, de 0,8 homicídios para cada cem mil habitantes e quase dez vezes maior do que nos Estados Unidos” <https://www.hrw.org/sites/default/files/report_pdf/brazil0716por-tweb_5.pdf>. Acesso em 5 dez. 2017.

que as escolhas residenciais em questão eram orientadas por um sentido construído em relação a outrem e determinadas em função de um sistema de valor peculiar — podendo, destarte, ser objeto de uma atenção sociológica.

O tipo ideal do neofavelado corresponde segundo as nossas observações a um perfil de pessoa que prioriza modalidades de consumo não associadas à aquisição de bens materiais, tais como viagens e saídas. No que diz respeito ao padrão residencial, os neofavelados parecem ter aberto mão (pelo menos nessa fase das suas vidas) de códigos de distinção próprios ao médio social do qual eles provém. No entanto, o acesso às centralidades urbanas e suas amenidades (cultura, lazer etc.) constitui uma prioridade. Representativos de certa juventude urbana descolada, boêmia e de mente aberta, parecem ter superado certos bloqueios que mantêm duravelmente afastadas das favelas a maioria das pessoas que não vivem nelas. A relativa degradação das suas situações econômicas por causa do forte aquecimento do mercado imobiliário no Rio de Janeiro em anos recentes limitou o acesso deles ao mercado residencial de qualidade superior. Porém, não parecem viver essa situação como socialmente degradante e declaram, habitualmente, certa satisfação de morar em uma favela, com um nível de conforto não forçosamente inferior ao que conheceram em bairros formais.

Se um desejo de distinção decorrente do medo da degradação social constitui um dos fatores que mantêm as classes favorecidas brasileiras longe das favelas, poderíamos contrapor a segurança relativa enquanto um estatuto consolidado de classe média, que constitui uma “norma” para certos indivíduos, em particular aqueles oriundos de países que são (segundo os critérios ortodoxos) economicamente mais avançados⁵. O descompasso que parece existir em relação às representações sobre a favela poderia, segundo essa linha de análise, refletir o leque de gostos e valores socialmente produzidos por meios e sociedades distintamente particularizados. Bourdieu (1979) vinculou de maneira assaz rígida as inclinações por determina-

5 Precisamos aclarar nessa etapa que as classes médias e médias baixas dos países considerados como “mais avançados” no caminho de um desenvolvimento ortodoxo experimentam também de maneira tendencial a ameaça da degradação social. Em particular, nos anos recentes, turbulências econômicas têm alimentado nas sociedades ocidentais fortes tensões sociais, reflexos xenofóbicos violentos e acirrados conflitos políticos que traduzem a profunda complexidade do “viver juntos” em sociedades multiculturais, colocando em questão a representação de homogeneidade relativa que se tem habitualmente delas. No entanto, as entranhas dessas sociedades não constituem o objeto do presente estudo e, portanto, não aprofundaremos o assunto.

das práticas culturais e de consumo à estratificação que observou na sociedade francesa da segunda metade do século XX. Segundo ele, no jogo relacional da distinção “o bom gosto é quase sempre o desgosto dos gostos dos outros”⁶ — e, mais particularmente, dos gostos das classes populares, cuja cultura é considerada não legítima. No entanto, trabalhos mais recentes tendem a oferecer novos desdobramentos às suas conclusões. Notadamente, o sociólogo Bernard Lahire (2004) propõe a hipótese segundo a qual, nas sociedades contemporâneas dos países de capitalismo avançado, os gostos culturais e os estilos de vida seriam antes caracterizados por um pertencimento a múltiplos círculos e subgrupos. Essa fragmentação identitária tenderia a implantar no referencial do indivíduo sistemas de pensamento, de percepção e de disposição mais complexos, qualificados por Lahire de “dissonâncias culturais”. Como parte da tensão que existe na vontade de distinção social, existiria, por conseguinte, uma tendência a querer se distinguir dos próprios critérios de distinção habituais dentro do grupo ao qual pertence primariamente o agente. No âmbito desse sofisticado jogo social, as subculturas e os estilos de vida populares deixariam assim de ser sistematicamente estigmatizados; ao contrário, se tornariam fonte de interesse e, às vezes, de cobiça. A qualidade do indivíduo distinguido seria a partir desse momento revelada pela sua capacidade de transitar naturalmente no meio de uma paisagem eclética, formada de práticas culturais e estilos de vida variados. Sem que essa vadiagem ameaçasse um estatuto social consolidado, muitas vezes herdado das gerações precedentes e protegido por um sistema de previdência ainda relativamente eficaz.

Como o vimos antes, a elite carioca apresenta uma tendência à autosegregação que se materializa pela preferência dada aos condomínios residenciais fechados. Nesses espaços, as classes consideradas como inferiores circulam também, mas ficam relegados ao exercício de papéis subalternos, como evidencia a presença de porteiros, zeladores e diversos empregados majoritariamente de pele escura; fato que evidencia a persistência na sociedade brasileira de estruturas herdadas da escravidão. A complacência da elite urbana brasileira na manutenção de modos arcaicos de dominação social pode ser objeto de um julgamento severo, já que revela estratégias de diferenciação social claramente afirmadas, que podem ser identificadas como uma imperdoável “falta de bom gosto”. Com efeito, para Bourdieu, a objetivação da

6 Tradução livre a partir do original em francês “*Le goût est presque toujours le dégoût du goût des autres*” (BOURDIEU, 1984, p. 215)

intenção de distinção constitui uma manifestação do vulgar, denunciando e evidenciando a insegurança de categorias recentemente elevadas a uma condição social superior.

OS EFEITOS SOBRE O TERRITÓRIO: UMA GENTRIFICAÇÃO EM CURSO?

A vinda às favelas de indivíduos mais abastados a fins residenciais não vai sem despertar a preocupação de certos atores locais e observadores externos, que veem nessa aproximação uma ameaça à permanência dos mais frágeis em setores às vezes fortemente valorizadas da cidade, colocando em xeque o direito à cidade dessas populações. Nesse sentido, foi acionado nos últimos anos o conceito de gentrificação pela imprensa, alguns pesquisadores e certa crítica política para tipificar as mutações observadas em algumas das favelas mais “privilegiadas” do Rio de Janeiro; consagrando o morro do Vidigal como caso exemplar. Comentou-se que os recém-chegados adquiriam casas, realizavam obras de melhoramento e exploravam o lugar pelo aluguel de apartamentos ou propondo novos serviços (bar, hotéis, galerias de arte etc.), correspondendo desse jeito ao perfil típico de “pioneiros” de um processo de gentrificação em curso. Essa dinâmica foi então regularmente denunciada como aceleradora do processo de “remoção pelo mercado” denunciado por Neil Smith (1996) como a principal arma da “cidade revanchista”. Segundo essa leitura, a chegada de novos moradores mais abastados em um bairro pobre (via locação ou compra de bens imobiliários) contribuiria para o aumento dos preços e, *in fine*, para expulsão mecânica dos residentes mais frágeis rumo a periferias longínquas. Por outra parte, a presença acrescida de categorias socioculturais superiores no âmbito de um bairro popular ou tradicional provocaria uma tímida homogeneização dos modos de sociabilidade e de consumo, destrutora das práticas e culturas preexistentes.

No campo, como já foi mencionado, é efetivamente possível observar fluxos dinâmicos de visitantes e residentes de classe média (incluindo um número relativamente importante de estrangeiros) que, às vezes, terminaram comprando bens imobiliários na própria favela. Se a realidade dessa presença é palpável, a falta de dados quantitativos fiáveis impede no momento de medi-la de outra forma que através das apreciações e percepções diferenciadas que cada um tem do fenômeno⁷. Além disso, pesquisas

acadêmicas recentes (CUMMINGS, 2013; BONAMICHI, 2016; RIBEIRO, T. F., 2017) ressaltaram as dificuldades que existem em encaixar as evoluções das favelas cariocas dentro de um marco conceitual projetado para estudar dinâmicas próprias dos países nos quais o termo “gentrificação” foi cunhado (tipicamente, os países da Europa ocidental e os Estados Unidos). Simples fatores objetivos e materiais, tais como a instabilidade da situação securitária, a ausência de regularização fundiária e a existência de um estoque limitado e dificilmente aumentável de imóveis podendo oferecer condições de conforto ótimas são suficientes para conjecturar que as favelas continuarão duravelmente repulsivas pelas classes mais abastadas, que podem (no estado atual das coisas) pagar o preço de uma residência em outro lugar.

EXCLUSÃO DOS RECÉM-CHEGADOS POBRES

Durante a observação participante em Pereira da Silva, foi possível estabelecer que a percepção dos moradores tradicionais sobre os turistas e neofavelados que visitavam ou se instalavam na favela era, na maioria dos casos, globalmente positiva. “Dá valor ao morro” e “a favela fica bem vista” eram reflexões comuns na hora de avaliar o impacto da presença de novos habitantes, que todos identificavam espontaneamente como “gringos”.

No entanto, em paralelo aos fluxos de turistas e à instalação de neofavelados, principalmente na parte alta do morro (a mais favorecida), certos habitantes tradicionais costumavam se queixar da chegada de novos moradores pobres, que continuavam se instalando na parte baixa da favela (a mais precária), a um ritmo considerado importante. Sem que haja sido possível presenciar algum tipo de ato discriminatório, os recém-chegados pobres eram geralmente alvos nos discursos de certa hostilidade por parte dos moradores mais antigos. Nomeadamente, a parte da favela na qual as famílias menos favorecidas se amontoavam era pejorativamente chamada de “Complexo dos Paraíba”, o que não deixa de surpreender dado que, de fato, grande parte dos moradores do conjunto da favela (inclusive os estabelecidos de longa data), eram igualmente oriundos da região nordes-

trificadores” seriam na sua esmagadora maioria estrangeiros, perguntamos a responsáveis do IPP e do SMH se existia alguma variável de nacionalidade nos diferentes censos levados a cabo nos aglomerados subnormais e nas comunidades urbanizadas cariocas, obtendo uma resposta negativa por parte de ambas as instituições.

⁷ Retomando a premissa geralmente admitida que esses “gen-

tina. Segundo as próprias palavras da presidenta da associação de moradores, entrevistada em relação a esse tema:

Hoje em dia, nós ganhamos nordestinos demais, com quem não há parceria. Eles não têm essa preocupação da união, sabe, é cada um por si. Isso piorou muito, muito mesmo. As pessoas já vêm com costumes de outros lugares, o problema é esse. Se não têm o costume, o hábito de limpeza, de cuidado...

Esse “opróbrio da imundície” (ELIAS, 2000) ligado aos recém-chegados pobres era recorrente nas falas dos moradores mais antigos. Em contraste, esses habitantes das partes mais consolidadas da favela insistiam na faculdade que eles mesmos supostamente tinham de organizar com regularidade mutirões de limpeza. O cuidado e a higiene eram constantemente mobilizados (como que em resposta ao estigma injustamente vinculado às favelas em geral) para o autoenaltcimento do grupo dominante, tornando-se o elemento central do seu carisma grupal.

Semelhantemente ao que descreveram Norbert Elias e John L. Scotson em ‘Os estabelecidos e os *outsiders*’ (2000), os recém-chegados pobres da favela Pereira da Silva podiam ser vistos como vítimas de um “racismo sem raça”. No estudo, realizado durante os anos 1950 em uma pequena cidade do sul da Inglaterra, de nome fictício Winston Parva, os científicos não constataram diferenças significativas de nacionalidade, ascendência étnica, cor, renda, ocupação ou nível educacional entre os residentes de duas das três zonas que estudaram. No entanto, uma das zonas, constituída dos moradores mais antigos (os estabelecidos) mantinha uma coesão baseada no seguimento “das normas comuns capazes de induzir à euforia gratificante que acompanha a consciência de pertencer a um grupo de valor superior, com o desprezo complementar por outros grupos” (Ibid., p.21). Ao contrário, os recém-chegados (os *outsiders*) eram estigmatizados, nomeadamente através das fofocas que circulavam e com as quais “o grupo estabelecido tende a atribuir ao conjunto do grupo *outsider* as características ‘ruins’ de sua porção ‘pior’ — de sua minoria anômica”. Em contraste, “a autoimagem do grupo estabelecido tende a se modelar em seu setor exemplar, mais “nômico” ou normativo — na minoria de seus ‘melhores’ membros” (idem).

A configuração social do “nós” e do “eles” constitui por conseguinte o alicerce sobre o qual se desdobra a lógica da exclusão. Contudo, como vimo-lo, na favela Pereira da Silva, nem todos os recém-chegados eram mal recebidos. Efetivamente, os moradores “es-

tabelecidos” não pareciam conceber os turistas e neofavelados como uma ameaça à coesão da comunidade e aos seus valores. Possesores das suas casas e pouco dispostos a cedê-las, não pareciam tampouco temer a “remoção branca”, vaticinada pelos que agitam o espectro da gentrificação nas favelas cariocas. Observadores incansáveis das suas vielas, em constante comunicação uns com os outros através de múltiplos ritos de convivência, interiorizaram provavelmente o caráter transitório da presença dos estrangeiros. Segundo as nossas conclusões, turistas como neofavelados eram apreendidos como uma interessante fonte de renda potencial, seja através do estímulo que provocam no comércio local, da mão de obra à qual recorrem pela execução das mais diversas tarefas, ou ainda dos imóveis que alugam ou compram. Além disso, a simples presença deles parecia ser percebida como permitindo a “valorização” da favela, através principalmente da reabilitação da sua imagem. O aspeto afetivo obviamente não podia ser deixado de lado, e a esse título os indivíduos exógenos à realidade da favela costumavam ser apreciados em função das trocas culturais, dos momentos festivos, das amizades ou ainda das experiências eróticas⁸ que podiam proporcionar.

Em resumo, na Pereira da Silva, os “gringos” e neofavelados desempenhavam pelos moradores mais antigos — os estabelecidos — um papel de recurso, de trunfo, que podia ser mobilizado para obter um eventual avanço das suas posições no jogo social local. O legado de capital econômico tanto como cultural que “os de fora” podiam deixar despertava sem dúvida um interesse marcado por parte do conjunto dos moradores da favela, mas apenas os mais favorecidos conseguiam habitualmente usufruir dos benefícios desses. Com efeito, a presença de turistas e neofavelados era concentrada na parte mais urbanizada da favela, onde vivem também os moradores dos grupos dos “estabelecidos”.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora esteja em refluxo desde o final dos grandes eventos e por causa da deterioração das condições de segurança (relacionada à profunda crise do modelo

⁸ A propósito desse último item, cabe mencionar que — em uma destacável inversão do paradigma colonial — a acessibilidade sexual atribuída à mulher “gringa” era fonte de grandes expectativas por parte da população masculina da favela, lugar onde os “casos” entre moradores são refreados pelo poder quase onisciente da fofoca.

conhecido como “pacificação”), a presença de neofavelados em certas favelas cariocas parece ter deixado uma sedimentação importante. Mas, de qualquer forma, o aspecto quantitativo do problema não deveria ser considerado primordial. Um dos fatores que motivou essa pesquisa foi justamente relevar o fato de que a presença “estrangeira” em determinadas favelas suscitava comentários (por parte da imprensa, dos intelectuais ou até dos próprios moradores) fortemente desproporcional à sua importância real, confirmando que era mais relevante tratar da questão através dos seus aspectos simbólicos.

As favelas próximas às centralidades no seio de uma cidade mundial como o Rio de Janeiro são aqui consideradas um laboratório que permite vislumbrar fenômenos urbanos emergentes. As políticas urbanas e as lógicas de mercantilização da cidade que atingiram a capital fluminense como um todo, inclusive as suas favelas (RIBEIRO, L.C.Q, 2012), podem contribuir com o alisamento paulatino das asperezas que mantiveram determinadas zonas em uma situação de quase confinamento, ocasionando uma intensificação das relações de interdependência entre os diferentes grupos sociais que compõem a metrópole globalizada. Ao perceber o emaranhamento do formal e do informal, identificando os vetores que atravessam esse registro binário da cognição sobre a cidade brasileira, parece possível atingir uma melhor compreensão de situações sociourbanas mais abrangentes.

No entanto, ao examinar o caso desses territórios informais — dotados de características arquitetônicas, urbanísticas, jurídicas e sociais *sui generis* -, é preciso redobrar de cautela na absorção da leitura internacional sobre o fenômeno de gentrificação. Se, em pano de fundo, as questões do desenvolvimento (e sua contrapartida em um sistema neoliberal: o subdesenvolvimento) aparecem bastante nitidamente nas recentes evoluções que conheceram algumas favelas da Zona Sul do Rio de Janeiro, a expulsão em grande escala dos mais pobres e sua substituição por indivíduos mais abastados não parecem constituir um risco iminente. Porém, os progressos urbanísticos e sociais observados em determinadas localidades — ocupadas pelos moradores estabelecidos e (marginalmente) pelos neofavelados — poderia ter como corolário o desenvolvimento acrescido de “subfavelas” nos mesmos assentamentos; com ofertas de alojamento locativo de muito baixa qualidade a fim de responder às imperiosas necessidades dos trabalhadores pobres - os *outsiders*. As conclusões provisórias da pesquisa apontam assim para um reforço das dinâmicas de exclusão no próprio âmbito das favelas engajadas em um processo de urbanização avançado e de integra-

ção progressiva à cidade formal, devido à existência de configurações sociais que reproduzem, na escala micro, a estrutura socioespacial desigual e excludente das grandes cidades capitalistas.

BIBLIOGRAFIA

- BONAMICHI, Nayana Corrêa. **Favela on sale**: regularização fundiária e gentrificação de favelas no Rio de Janeiro. Dissertação (mestrado) – IPPUR/UFRJ. Rio de Janeiro, 2016.
- BOURDIEU, Pierre. Efeitos do Lugar. In: Bourdieu, P. (coord.) **A Miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 1997.
- _____. **La Distinction, critique sociale du jugement**. Paris: Editions de Minuit, 1979.
- _____. **Questions de sociologie**. Paris: Editions de Minuit, 1984.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora Edusp, 2000.
- CAVALLIERI, Fernando; VIAL, Adriana. Favelas na cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no censo 2010. **Coleção estudos cariocas**. N° 20120501, IPP/Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, 2012.
- ELIAS, N.; SCOTSON, John L. **Os estabelecidos e os outsiders**. Sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca. **Gringo na laje**: produção, circulação e consumo da favela turística. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2009.
- GAFFNEY, Christopher. Forjando os anéis: a paisagem imobiliária pré-olímpica no Rio de Janeiro. **Revista Eletrônica de Estudos Urbanos – E-metropolis**. São Paulo, n. 15, ano 4, pp. 15-29, 2013. Disponível em: <http://www.emetropolis.net/download/edicoes/emetropolis_n15.pdf>. Acesso em: 29/06/2017.
- GONÇALVES, Rafael Soares. **Favelas do Rio de Janeiro**. História e direito. Rio de Janeiro: edições PUC, 2013.
- LAHIRE, Bernard. **La Culture des individus**. Dissonances culturelles et distinction de soi. Paris: La Découverte, 2004.
- NERI, Marcelo Côrtes (Coord.). **A nova classe média**: o lado brilhante dos pobres. Rio de Janeiro: FGV/CPS, 2010.
- MASCARENHAS, Gilmar. Brasil, impactos da Copa do Mundo e das Olimpíadas. Prefácio a Gaffney, Christopher; Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz; Santos Júnior, Orlando Alves dos.

- Brasil:** os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- MORAES, Camila Maria dos Santos. Um tour pela expansão das fronteiras da favela turística. **Anais II UrbFavelas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017.
- QUIRION, Nicolas. **Les favelas des zones centrales de Rio de Janeiro, entre marginalité, ascension sociale, tourisme international et gentrification**. 142f. Dissertação (mestrado) — Universidade Rennes II, Rennes, França, 2015.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; OLINGER, Marianna. A favela na cidade-commodity: desconstrução de uma questão social. **Favelas cariocas – ontem e hoje**. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.
- RIBEIRO, Tarcyla Fidalgo. Gentrificação nas favelas cariocas? **Anais II UrbFavelas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017.
- SMITH, Neil. *The New Urban Frontier. Gentrification and the Revanchist City*. Londres: Routledge, 1996.
- SOUZA, Jessé. **Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?** Belo Horizonte: UFMG, 2010.
- VALLADARES, Licia do Prado. **A invenção da favela – do mito de origem a favela.com**. Rio de Janeiro: edições Fundação Getúlio Vargas, 2005.
- _____. **Passa-se uma casa:** análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978. ■

Miguel Angelo Ribeiro
Ulisses da Silva Fernandes

Transitoriedades de gênero

A geografia e o teatro frente a uma questão de identidade em BR-Trans

Resumo

Este artigo tem por preocupação o intuito de articular Teatro e Geografia como expressão das relações socioespaciais - articulação, por sinal, ainda pouco explorada na ciência geográfica. Outro ponto importante a ser analisado diz respeito à identidade de gênero, tratada por Silvero Pereira em BR-Trans, procurando articular o Teatro e a Geografia a partir da identidade de gênero e o espaço-lugar-vivido das travestis.

Teatro

Geografia

Identidade

Gênero

BR-Trans

Abstract

This article has the intention of articulating Theater and Geography as an expression of socio-spatial relations. By the way, this articulation is still very little explored in geographic science. Another important point to be analyzed concerns the gender identity, considered by Silvero Pereira in his BR-Trans, trying to articulate Theater and Geography from the gender identity and the space-place-lived of the transvestites.

Theater

Geography

Identity

Gender

BR-Trans

*Quem lhe deu a verdade absoluta?
Não há nada absoluto. Tudo se trans-
forma, tudo se move, tudo revoluciona,
tudo voa e vai.*

Frida Kahlo

Na peça teatral *BR-Trans*, vemos, em acordo com o prefácio de Jean Wyllys na versão em livro da peça homóloga (PEREIRA, 2016a), uma clara alusão à transitoriedade entre o espaço absoluto e o espaço relativo através do discurso teatral. Como nos relata o comunicólogo, a alusão a uma *BR-Trans* pode tanto remeter a uma indevida analogia com “uma rodovia; lugar de trânsito, de deslocamento”, mas também, e fundamentalmente, aludir a uma metáfora que problematize “a condição de quem partiu, mas ainda não chegou; de quem se deslocou deliberadamente de um lugar em direção a outro, mas ainda está no caminho, no trânsito; de quem deixou um ethos, mas ainda está sem abrigo” (PEREIRA, 2016a, p. 7).

A transitoriedade advém da inter-relação entre aquilo que poderia ser tratado como um espaço absoluto (HARTSHORNE, 1978), mas que essencialmente se expressa na forma de um espaço vivido (FRÉMONT, 1980).

Nesse contexto, passemos a discutir a trajetória de vida do autor/ator e as transitoriedades de gênero e identidade, articulando Geografia e Teatro.

A GEOGRAFIA E O TEATRO EM BR-TRANS

A trajetória de vida do autor-ator Pereira, idealizador da peça teatral *BR-Trans*, traz as marcas de suas primeiras vivências quando criança e adolescente, mas também aquelas outras advindas ao longo de sua formação como ator, bem como em impressões recolhidas ao longo de seus projetos e trabalhos desenvolvidos em várias cidades nordestinas, mas especialmente no Rio Grande do Sul. Em entrevista com Silvero Pereira (2016b), temos este depoimento:

Eu acho que todo o meu trabalho hoje é um reflexo da minha experiência de vida até os meus treze anos (...) em Mombaça [cidade dos Sertões Cearenses]. Tem dois episódios muito importantes na minha vida com relação à homoafetividade e à transexualidade, que é a existência da primeira travesti que eu vi na vida, a Barbosinha, que ainda hoje mora em Mombaça. A Barbosinha era uma espécie de lenda urbana para mim porque quando criança eu [e meus colegas] sabia da existência

da Barbosinha, mas a gente não podia se aproximar dela, porque todos os comentários que se tinha eram de que a Barbosinha era uma espécie de doença, e que se as pessoas se aproximassem dela iriam pegar a sua doença, iriam virar travesti. Então, na cabeça da criança, esse monstro que foi criado [dizia respeito ao] medo de se transformar em um [novo] travesti na cidade. A outra experiência é de dentro da escola. Eu tive um colega que era o Ebraim [nome fictício atribuído pelos entrevistadores] e ele era muito afeminado. E nós éramos muito amigos durante o primeiro semestre, mas ele começou a sofrer *bullying*. E aí, com medo de que esse *bullying* respingasse em mim e eu também me tornasse isolado, eu ignorei o Ebraim e inclusive me tornei amigo dos meninos e passei também a fazer *bullying* com o Ebraim (...). Então, essas duas experiências me levaram a ter até hoje uma espécie de dívida pessoal, de vergonha, de constrangimento, enfim, de não coragem em ter lutado, de ter assumido. Mas também é claro que eu tenho isso resolvido em mim, porque eu era uma criança de dez, doze anos sem muita experiência de vida (...). E talvez hoje o meu trabalho se resuma a isso, e que inconscientemente eu ainda pague essa dívida por tudo isso que eu passei na infância e que hoje eu ainda me sinta obrigado a lutar por isso.

Na verdade, se pode observar também uma transitoriedade entre o masculino e o feminino, sem a identidade de gênero imposta pela sociedade, na qual homem e mulher têm papéis extremamente diferenciados. Aqui há uma identidade híbrida, sem amarras impostas, como aponta matéria da revista *Rio Show* (O Globo, 2016, p.18): “pode homem usar batom, saia e salto, mulher se despir de tudo isso, gay, lésbica, drag queen, transexual e queer conviverem numa boa”.

Essa transitoriedade tem apoio na Geografia, que enxerga as subjetividades na perspectiva do espaço, visto que o mesmo não pode mais ser encarado tão somente como um absoluto, tal qual indicava Hartshorne em sua obra de 1939, ‘A Natureza da Geografia’ (CASTRO; MARQUES, 2005). Como nos mostra Roberto Lobato Corrêa (1995), o espaço hartshorniano é absoluto, sendo constituído por um conjunto de pontos interconectados entre si. Também é verdade que muita dessa atual subjetividade na Geografia se vale das metáforas, tal qual Silvero Pereira (2016a) as usa em sua obra, fundamentalmente aquela que se expressa sobre o palco. Horacio Capel (2002), tendo como suporte as ideias de Anne Buttimer (1982), nos dá o embasamento desse preceito:

As metáforas têm sido muito usadas na geografia. Remetem ao remoto pelo intermediário, ao abstrato pelo concreto, ao complexo pelo simples, ao

desconhecido pelo familiar. Na realidade, em uma ciência que se há definido como ciência comparada, a metáfora é essencial no conhecimento geográfico (CAPEL, 2002, p. 46).

Ora, se podemos entender a relatividade da análise espacial na atualidade, se podemos assimilar o uso da metáfora como fonte da abordagem do conhecimento geográfico, por que não podemos fazer a ponte entre a realidade crua da vivência pessoal de Silvero Pereira, considerando um espaço absoluto, e a realidade ficcional da transitoriedade do gênero exposta em cena pelo mesmo autor-ator? Sendo assim, o presente artigo, mesmo carregando um tom de ensaio, objetiva desvelar a transitoriedade do gênero conectada à questão da identidade, sob o prisma da relação espaço absoluto-espaço relativo. Subjacente a essa necessidade primeira, também existe a busca por estabelecer conexões mais contundentes entre a Geografia, ciência das metáforas, com o Teatro, metáfora do espaço geográfico.

O texto de Silvero Pereira (2016a) aborda diferentes histórias, relatos de vida, perpassando identidades espaciais/subjetivas associadas ao medo/violência, jogo, sonhos, esperança, entrelaçadas pela memória. Retomando a reportagem da revista *Rio Show* (O Globo, 2016, p.21), *BR-Trans* “não quer repetir e fortalecer a imagem caricatural de travesti como a prostituta que vive nas ruas, mas, sim, seus lugares de superação” e experiências/vivências do cotidiano.

Advoga-se o entendimento de que a presente proposta de abordagem não busca, de modo algum, encetar-se pelas veredas impermeáveis da Geografia Cultural. Existe a clareza sobre a discussão exposta: há uma gama de relações entrepostas em toda e qualquer análise socioespacial, onde espaço pode assumir a condição de lugar quando se trata das questões de identidade. Observa-se que propositalmente se faz alusão a um espaço absoluto, hartshorniano, pois esse defende uma lógica de interconexão. Por outro lado, há muito o conceito de espaço geográfico fluiu, transbordou e assimilou contemplanções outras. O próprio David Harvey já nos demonstrou isso:

Quando, por exemplo, referimo-nos ao espaço “material”, “metafórico”, “liminar”, “pessoal”, “social” ou “psíquico” (usando somente alguns exemplos), indicamos uma variedade de contextos que, assim, contribuem para construir o significado de espaço contingente segundo esses contextos. De forma similar, quando construímos expressões como espaços do medo, do jogo, da cosmologia, dos sonhos, da raiva, da física das partículas, do capital, da tensão geopolítica, de esperança, da me-

mória ou da interação ecológica (mais uma vez, somente para indicar alguns dos desdobramentos aparentemente infinitos do termo), os domínios de aplicação são tão particulares que tornam impossível qualquer definição genérica de espaço (HARVEY, 2012, p. 8).

O espaço absoluto, na verdade uma grande metáfora descabida, enceta o princípio da discussão que ora se expressa. Silvero Pereira (2016a) trouxe do seu espaço vivido, tal qual em Frémont (1980), um transborde de emoções calcadas nas suas experiências, nos seus caminhos traçados Brasil adentro, desde quando se moveu de sua cidade natal, Mombaça, nos Sertões Cearenses, até se estabelecer em palcos dos mais conceituados no meio teatral, como na cidade do Rio de Janeiro. Mas há quem não enxergue a relatividade desse caminhar de Silvero Pereira, razão pela qual o que é dito por Jean Wyllys no prefácio do livro em discussão enseja a oportunidade de reinserir a ideia do espaço absoluto, nesse caso, como aquele que trafega entre a condição de espaço das relações formais e a de paisagem empírica. Há aqueles que não vislumbram nada além do caminho de um indivíduo por entre as BRs brasileiras; há aqueles que não são sensíveis o suficiente para perceber o quanto esses caminhos traçados pelo autor-ator foram capazes de forjar a sua identidade de gênero transbordante. O quanto de vivência experimentou Silvero Pereira no seu espaço vivido é o que lhe permitiu relativizar sobre os palcos a sua constante mutação.

Em outro fragmento do depoimento dado por Silvero Pereira (2016b), vemos o quanto de ficção, o quanto de documento e o quanto de vivência própria se amalgamaram na construção do seu espetáculo:

O BR, para mim, é uma síntese desse trabalho e é uma síntese física. Consigo “fiscalizar” no espetáculo inteiro o que eu passei nesse projeto todo. A Gisele surge para mim em 2002 através do solo *Uma Flor de Dama* como uma personagem. Ela é uma personagem bem definida, que parte de uma ficção do Caio Fernando Abreu, do conto *Dama da Noite*. Quando eu transformei isso em espetáculo, eu comecei a conviver com algumas meninas. Dessa convivência eu comecei a puxar histórias delas e usar o conto do Caio como esponja para interpolar essas histórias. Aí começa o meu primeiro processo de dramaturgia entre ficção e realidade. E o meu processo investigativo de criação sempre foi um processo de nunca ter que registrar as meninas através do vídeo ou através da voz. Foi muito o que eu chamo de um processo epidérmico: qual era a experiência que eu tinha na noite com elas; dessa experiência o que eu consegui absorver naquele exato momento e depois, no dia seguinte,

na sala de ensaio, como eu conseguia resgatar isso na minha memória para fazer com que isso se tornasse orgânico e que a plateia agora passasse a ser o Silvero diante daquela mesma sensação que eu tive. Esse era o meu grande objetivo, fazer com que a plateia se comovesse (...). Como fazer para que eu agora vire essa menina e a plateia vire o Silvero. (...) Já no *Flor de Dama* eu achava injusto expor as meninas e não me expor. Parece que eu estava a salvo desse lugar e, então, resolvi me colocar no mesmo pé de igualdade. Eu resolvi colocar as histórias das meninas e interferir com algumas histórias reais minhas (...).

Os espaços cotidianos dificultam as ações dos sujeitos, como os dramatizados no palco, bem como suas expressões sexuais, alimentando uma supremacia espacial da sexualidade heterossexual. São espaços (hetero)sexualizados elaborados segundo a configuração de que a heterossexualidade é a sexualidade dominante no Ocidente, como apontou Valentine (1993 *apud* HANKE, 2016, p.27). Portanto, tal como nos espaços nos quais a heterossexualidade prevalece, esse também comporta os sujeitos apresentados por Silvero Pereira, em sua *BR-Trans*, verdadeiros estranhos/esquisitos (*queers*), para os quais o medo e a violência são elementos marcantes, pois tais sujeitos estão em constante estado de alerta e vivendo situações de desconforto.

Esses espaços são complexos, pois as práticas regulatórias heteronormativas são resultantes de uma linearidade entre gênero, sexo e desejo (BUTLER, 1999), impregnadas de transformações e variedades de relações sociais, as quais compõem esses espaços (MASSEY, 2008). Pensar como os espaços compõem as vivências cotidianas de travestis e transexuais narrados por Silvero, e apropriando-se

de Hanke (2016, p.15), para “compreendê-los não enquanto meros receptáculos, mas como produtores e reprodutores destas situações de opressão ao alívio”. Esses espaços estão associados não somente a partir dessas relações, mas também das vivências e experiências dos sujeitos citados em contextos espaço-temporais nos quais, como aponta De Carli em Pereira (2016a), “seguem os assassinatos, as humilhações, a falta de trabalho, o desamor, a solidão, o preconceito e a violência”. Desse modo, o espaço pode ser imaginado como uma “simultaneidade de histórias até agora” (MASSEY, 2008), no qual, como visto na referida representação/texto de Silvero Pereira, e em paralelo com o pensamento de Hanke (2016, p.45), “os sujeitos, ao contar suas histórias, relatam as simultaneidades de histórias que são construídas e reconstruídas sobre as homossexualidades”, fugindo às regras da heteronormatividade da sociedade em que se vive,

Ministério da Cultura apresenta
Banco do Brasil apresenta e patrocina

BR-TRANS

com SILVERO PEREIRA
direção JEZEBEL DE CARLI

Teatro III do CCBB
Rua Primeiro de Março, 66
Centro - RJ Cep 20010-000

Tel. (21) 3808-2020
bb.com.br/cultura
twitter.com/ccbb_rj
facebook.com/ccbb.rj

SAC 0800 729 0722 - Ouvidoria BB 0800 729 8878 -
Defensoria Pública do Rio de Janeiro 0800 729 0099
"Nos termos da Portaria SJP/3, de 25.09.2013,
do Ministério da Justiça, informamos que o
Atos de Funcionamento deste CCBB tem
número 489056, de 03/01/2001, em vigorimento."

16

06 agosto a
06 setembro 2015
Quarta a segunda, às 19h30
Ingressos: R\$ 10,00 (inteira)

Produção

Coletivo As Travestidas

Quintal produções

Realização

Ministério da Cultura

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PÁTRIA EDUCADORA

na qual a norma binária homem-mulher é aquela predominante (VALENTINE, 1993).

Quando, em dado momento da peça teatral, a personagem criada por Pereira, *Gisele*, lê o que seria a carta de saudades de sua mãe, expõe essa questão da vivência afetiva que ao mesmo tempo separa e une a personagem amaldiçoada por sua questão de gênero na sua vida primeira, no contato com a família, no contato com a mãe. A referência direta é Armand Frémont (1980, p. 50): “nas relações que unem os homens aos lugares, o espaço familiar, o que alimenta, protege e tranquiliza não seria para sempre o da mãe, e todo o passo fora de seus caminhos a aventura?”

A aventura da personagem não é nada mais nada menos do que a sua própria necessidade de escapar das condições adversas impostas por sua expressão de gênero ou, na verdade, na sua construção de gênero. A fuga se deu em razão daquilo tão comum à experiência vivida pelas travestis, transgêneros, gays, lésbicas etc.: a mesma família que protege é a mesma que muitas vezes interpõe limites formais de existência ao indivíduo frente ao lugar em que vive – tenha sido Silvero Pereira, sexo masculino na sua certidão de nascimento ou tenha sido *Gisele Almodóvar*, indivíduo-fantasia tendo por progenitores Pedro Almodóvar e Gisele Bündchen (PEREIRA, 2016a). O fato é que a construção do gênero, a construção da identidade de cada indivíduo carrega as marcas do espaço-vivido, do espaço-lugar.

E, sobretudo, esse mesmo espaço-lugar pioneiro não é suficiente para a existência desse ser transbordante e daí talvez a fuga – pelo medo do que lhe impõe a condição de obrigar-se fiel ao seu gênero de batismo – ou o voo, como o *flâneur baudelairiano*, aquilo advindo de uma necessidade intrínseca de quem questiona valores prepostos: preciso ir por aí, descobrir o mundo, me construir entendendo o outro que habita lugares diversos e, fundamentalmente, o outro que me habita. A cidade que não é minha surge como necessidade imperiosa de autoconhecimento, pois preciso chegar aos meus similares, aos meus iguais e nada melhor do que a condição do *flâneur* para tal empreitada. Por outro lado, nesses meus múltiplos caminhos, nessas diversas cidades nas quais venho a habitar eu passo a não ser nada, pois “a cidade é o templo do *flâneur*, o espaço sagrado de suas perambulações. Nela (...) se depara com



sua contradição: unidade na multiplicidade, tensão na indiferença, sentir-se sozinho em meio a seus semelhantes” (MASSAGLI, 2008, p. 56).

Em assim sendo, a relativização da leitura do espaço vem do açambarcamento desse conceito por outro, que é o de lugar. A relativização do espaço que sai de uma base concreta, absoluta, em aparência hartshorniana, mas pulsante nesse relativo que agrega todas as possíveis múltiplas dimensões já expostas em Harvey (2012). Nada mais pertinente, então, do que evocar Yi-Fu Tuan, com uma de suas obras emblemáticas, *Scapism* (1998), a costurar essa relação entre espaço e lugar. Da resenha de Joan Nogué (2005), referente ao livro supracitado, destacamos:

Tuan continua em *Scapism* empenhado em tentar compreender como os seres humanos estão relacionados com o seu entorno, como eles criam lugares e imbuem de significado o espaço geográfico, como se gera o sentido do lugar e como se resolve a tensão dialética entre natureza e cultura, todas essas questões fundamentais e que têm preocupado o geógrafo ao longo de sua carreira (NOGUÉ, 2005, p. 170).

A par disso, não se deve esquecer que a base da obra do geógrafo sino-americano foi constituída sob a égide da correlação entre os dois conceitos. A tese doutoral de Letícia Pádua (2013) – *A Geografia de Yi-Fu Tuan: essências e persistências* – mostra essa cumplicidade entre os dois conceitos, tão marcante na obra do supracitado. A autora faz referência à célebre frase de Tuan (1983, p. 3): “o lugar é segurança e o espaço é liberdade: estamos ligados ao primeiro e

desejamos o outro”.

Nas considerações sobre as possibilidades de interação entre espaço e lugar, também se torna imperioso o pensamento de Edward Soja (2012), em sua obra *Thirdspace*. Em uma conferência no VI Encontro de Geógrafos de América Latina, em 1997, o geógrafo norte-americano ressalta suas considerações sobre o que propõe enquanto uma terceira dimensão ou apreciação do espaço à luz da Geografia:

Esta nova concepção espacial pode chegar a ser esse elemento aglutinante dos distintos termos que estavam faltando: essa nova consciência centrada no espaço vivido. Nosso espaço vivido está modelado, dominado pela política e cultura, e a dominação e opressão que exercem sobre nós mesmos. Então, esta é uma nova forma de subjetividade. Desta maneira, os estudiosos estão abrindo um terceiro reino da ação política radicalizada, centrada e localizada na produção social do espaço vivido (SOJA, 1997, p. 76).

O arrazoado até aqui defendido nos leva a crer na possibilidade da conexão dos questionamentos intrínsecos à realização deste artigo. Do conceito de espaço absoluto hartshorniano ao *thirdspace* de Edward Soja (2012) vai uma grande distância, não apenas quantitativa, mas também qualitativa. O espaço vivido ou o espaço-lugar, seja em Tuan (1998), seja em Soja (2012), nos dão o chão necessário ao entendimento de uma trajetória de vida-ficção presente no texto de Silvero Pereira. O sair do lugar que guardava um misto de proteção e opressão levou à busca da liberdade expressa no espaço. As vivências do autor-ator ao longo de sua trajetória de vida, de sua trajetória profissional, inclusive, permitem ao mesmo tempo configurar a inter-relação entre os dois conceitos – espaço e lugar – na ponte entre o real e a ficção, melhor ainda, entre o seu curso pelas BRs, as cidades onde aportou e a sua chegada aos palcos, desnudando suas indagações sobre o gênero, as que construiu ao longo de sua trajetória de vida.

Reforçamos, pois, o que nos é mister questionar: quais caminhos, quais lugares vivenciou o autor-ator Silvero Pereira para transpor deste espaço absoluto, quase inerte na referência ao seu entendimento de mundo vivido, uma personagem-indivíduo nele construído para o espaço relativizado dos palcos teatrais? Em somatório a esse questionamento, como expressar uma relação entre espaço absoluto e espaço relativo a partir da conjugação entre Teatro e Geografia? E, por fim, mas não em menor grau de importância, como o espaço-lugar, o espaço-vivido influenciou a criação identitária de gênero na personagem *Gisele*

Almodóvar de Silvero Pereira, bem como conseguiu o mesmo transpor para o palco a sua personagem, misto de realidade e ficção?

Este artigo expressa algumas de nossas preocupações acadêmicas: de um lado, a necessidade de buscar o Teatro como meio de expressão das relações socioespaciais, algo tão caro à Geografia, mas ainda muito pouco explorado; e de outro lado, a questão marcante da identidade de gênero, sendo o texto de Silvero Pereira um elemento vital nessa possibilidade de amalgamar as duas discussões em tela: o Teatro e a Geografia; a identidade de gênero e o espaço-lugar-vivido.

Operacionalmente, o resgate de fontes secundárias que promovessem a necessária revisão bibliográfica das temáticas em confluência eleitas para o artigo foi ação primária. Posteriormente, o que podemos marcar enquanto trabalho de campo, em verdade, foi a oportunidade de assistir quatro vezes a peça *BR-Trans* de Silvero Pereira. E, por fim, a possibilidade ímpar de ter acesso ao texto da peça – como já visto antes, publicado na forma de livro –, como, fundamentalmente, poder entrevistar o próprio autor-ator para o melhor entendimento da trajetória de vida que levou à produção desse misto de ficção e realidade presente nos palcos cariocas desde o ano de 2015. À guisa de entendimento prévio, a peça *BR-Trans* esteve em cartaz no Rio de Janeiro, no ano de 2015, no Teatro III do Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), como parte da programação de uma mostra de teatro relacionada às questões de gênero. No ano de 2016, o espetáculo retornou aos palcos cariocas para uma temporada no Teatro Poeira.

A partir dessas breves reflexões, nos apropriamos de Rose (1993) ao propor pensar o espaço paradoxal, no qual os sujeitos são vistos enquanto vivendo uma multiplicidade de experiências e diferentes identidades, além de posicionamentos nas relações sociais pelos diferentes espaços nos quais há uma transitoriedade entre os papéis masculino e feminino, provocando processos de desterritorialização e reterritorialização, confronto e aceitação, dispersão e fragmentação, afirmando que o espaço é multidimensional e paradoxal. Por fim, citando Louro (2008 *apud* HANKE, 2016, p.46), em “um corpo estranho, dependendo das marcas que carregamos no corpo, podemos ser incluídos ou excluídos de determinados espaços, sendo aceitos, tolerados ou rejeitados”.

PARA NÃO CONCLUIR

Esperamos que as considerações tratadas neste texto possam contribuir para o melhor entendimento

das questões de gênero, fruto do espaço vivido, das relações socioespaciais, muitas vezes perversas por condicionar a existência dos gêneros a um formato padrão indevido nestes tempos hodiernos. A história da personagem criada por Silvero Pereira, carregada na sua esquizofrenia, é, na verdade, um libelo contra a homofobia, construído a partir da geografia de muitas vidas que se constituem em uma, que é essa filha de Pedro Almodóvar e Gisele Bündchen: *Gisele Almodóvar*.

REFERÊNCIAS

- BUTLER, Judith. **El género em disputa**: el feminismo e la subversión de la identidad. Barcelona: Paidós, 1999.
- BUTTNER, Anne. **Sociedad y médío em la tradición geográfica francesa**. Barcelona: Oikos-Tau, 1980.
- CAPEL, Horacio. **Borges y la geografía del siglo XXI**. San Juan, Argentina: Universidad Nacional de San Juan – Effha, 2002.
- CASTRO, Cláudio; MARQUES, Ana Rosa. Espaço, um conceito histórico: desdobramentos da evolução do pensamento, da Escola Alemã à década de 1950. **Revista Outros Tempos**. São Luís, v. 2, pp. 81-87, 2005.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná et alli. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.
- FRÉMONT, Armand. **Região, espaço vivido**. Coimbra: Almedina, 1980.
- HANKE, Willian. **Espaço, interseccionalidades e vivência cotidiana gay na cidade de Ponta Grossa**. 2016. 227f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa. 2016.
- HARTSHORNE, Richard. **Propósitos e natureza da geografia**. Trad. Thomaz N. Neto, 2.ed. São Paulo: Edusp-Hucitec, 1978.
- HARVEY, David. O Espaço como palavra-chave. **GEOgraphia**. Niterói, V. 14, N. 28, pp. 8-39, 2012.
- LOURO, Guacira Lopes. **Um corpo estranho**: ensaios sobre sexualidade e teoria queer. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.
- MASSAGLI, Sérgio Roberto. Homem da multidão e o flâneur no conto “O homem da multidão” de Edgar Allan Poe. **Terra Roxa e outras Terras – Revista de Estudos Literários**. Londrina, V. 12, pp. 55-65, jun. 2008.
- MASSEY, Doreen. **Pelo espaço**: uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- NOGUÉ, Joan. Ressenyes – Tuan, Yi-Fu. Escapismo. Formas de Evasión em el Mundo Actual. **Documents d’Anàlisi Geogràfica**. Barcelona, N. 45, pp. 169-171, 2005.
- PÁDUA, Letícia Carolina Teixeira. **A geografia de Yi-Fu Tuan**: essências e persistências. 2013. 208f. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia Física. Universidade de São Paulo, São Paulo. 2013.
- PEREIRA, Silvero. **BR-Trans**. Rio de Janeiro: Cobogó, 2016a.
- _____. Entrevista concedida a Miguel Angelo Ribeiro e Ulisses Fernandes. Rio de Janeiro: Teatro Poeira, 2016b.
- O GLOBO. Rio de Janeiro, 08 de julho de 2016. Caderno Rio-Show, pp. 18-21.
- ROSE, Gillian. **Feminism & geography**: the limits of geographical knowledge. Cambridge: Polity Press, 1993.
- SOJA, Edward. Conferencia: El tercer espacio. ampliando el horizonte de la imaginación geográfica. **Geographikós**. Buenos Aires, N. 8, pp. 71-76, 2º semestre de 1997.
- _____. **Thirdspace**: journeys to los angeles and others real-and-imagined places. Malden (E.U.A.), Oxford (R.U.) e Carlton (Austrália): Blackwell Publishing, 2012.
- TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983.
- _____. **Scapism**. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press, 1998.
- VALENTINE, Gil. (Hetero)sexing space: lesbian perceptions and experiences of everyday space. **Environment and Planning D: Society and Space**. School of Geography, University of Manchester, Manchester, V.11, nº4. pp. 395-413, 1993. ■

*Para Joseli Maria Silva e Silvero Pereira,
com carinho.*

Miguel Angelo Ribeiro é professor associado do Instituto de Geografia/UERJ e professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Geografia.
mamikisi@gmail.com

Ulisses da Silva Fernandes é professor adjunto do Instituto de Geografia/UERJ e professor colaborador do Programa de Pós-Graduação em Geografia.
udsfernandes@gmail.com

Kelly Schaefer Epichin

Espaço urbano e mobilidade sustentável

um olhar reflexivo sobre Políticas Públicas de municípios da região metropolitana da grande Vitória/ES

Resumo

Este artigo compreende parte do estudo em Sociologia Política, cujo objetivo busca uma abordagem reflexiva da percepção dos problemas de Mobilidade Urbana em quatro municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória/ES (RMGV) observando os impactos decorrentes do crescente desenvolvimento das cidades, da escassez de Políticas Públicas para sanar as demandas e dos desafios quanto à plena Mobilidade Urbana Sustentável. Como procedimento metodológico utiliza a avaliação documental dos planos e diretrizes dos governos sobre mobilidade, bem como os estudos e projetos implementados na RMGV analisado em consonância com os dados coletados do Plano Diretor Urbano (PDU) dos municípios que compõem o estudo, observando as estratégias voltadas para a Mobilidade Urbana Sustentável (MUS). Os resultados evidenciam os problemas que se arrastam no decorrer do tempo, essencialmente em relação ao caótico trânsito, impactando no direito de ir e vir promovendo efeitos danosos ao meio ambiente, à qualidade de vida e à sociedade em virtude da crise de mobilidade que permeia o tecido urbano. Concluiu-se que a realidade atual exige urgente necessidade de desafogar o trânsito, o que requer uma boa gestão do poder público, direcionada para o planejamento e políticas de integração, estimular os meios de transporte alternativo e melhorias na locomoção, promovendo a qualidade dos espaços públicos, através de estratégias de articulações municipais.

Mobilidade urbana

Políticas públicas

Tecido urbano

Sustentabilidade

Abstract

This article understands part of the study in Political Sociology, whose objective search a reflexive approach of the perception of the problems of Urban Mobility in four municipal districts of the Metropolitan Area of Great Vitória/ES (RMGV) observing the current impacts of the crescent development of the cities, of the shortage of Public Politics to cure the demands and of the challenges as for the full Maintainable Urban Mobility. As methodological procedure uses the documental evaluation of the plans and the governments' guidelines about mobility, as well as to the studies and projects implemented in RMGV analyzed in consonance with the collected data of the Urban Master plan (PDU) of the municipal districts that it composes the study, observing the strategies gone back to the Maintainable Urban Mobility (MUS). The Results evidence the problems that crawl in elapsing of the time, essentially in relation to the chaotic traffic, impact in the right of to go and to be promoting harmful effects to the environment, to the life quality and the society because of the mobility crisis that permeates the urban fabric. It was ended that the current reality demands urgent need to relieve the traffic, what requests a good administration of the public power, addressed for the planning and integration politics, to stimulate the alternative means of transportation and improvements in the locomotion, promoting the quality of the public spaces, through strategies of municipal articulations.

Urban mobility

Public politics

Urban fabric

Sustainability

INTRODUÇÃO

É notório que a faceta contemporânea das políticas públicas brasileiras aponta para um “fazer política” de forma isolada e desarticulada, herança histórica da Ditadura Civil-Militar e seu projeto de alienação massificada que estratificava os setores governamentais objetivando o impedimento de uma possível conspiração, o que nos dias de hoje resulta em projetos sem integração, assim acontece em âmbitos habitacionais, de saneamento e transporte. Essa prática leva à perda de recursos, à ineficiência e ao aumento das desigualdades sociais, é a perpetuação da realidade histórica de um “passado que não passou”. Em razão da complexidade e da abrangência que a mobilidade urbana exige, as soluções dos problemas devem passar, obrigatoriamente, pelas dimensões do social, da economia e do ambiental. Entretanto, é necessária a quebra do paradigma histórico de desunião popular, a fim de que o envolvimento de toda a sociedade respalde políticas públicas que tenham a capacidade de oferecer resultados expressivamente positivos às questões que envolvem a MUS.

Os problemas consequentes do desordenado crescimento populacional das cidades propicia segregação espacial, paralisações no tráfego e exclusão social. O interessante é a relação de ligação entre esses ônus do desenvolvimento das cidades e os elementos intrínsecos à preocupação voltada para a Mobilidade Urbana Sustentável (MUS), que revela fatores que permeiam os debates na elaboração de políticas públicas direcionadas a indicadores de qualidade de vida e melhorias na utilização do espaço público, com bases na sustentabilidade. Esse dueto que envolve as políticas públicas e a MUS denota uma abordagem de grande complexidade, uma vez que, para implementar contribuições realmente efetivas às políticas públicas com direcionamento para a mobilidade urbana, grandes desafios apresentam-se no vão que compreende projeto e consumação, visto que tais não se limitam apenas à boa vontade política e ao envolvimento dos principais setores da sociedade.

A mobilidade urbana deve ser objeto de políticas públicas que integrem todas as áreas do planejamento urbano. Essas políticas devem ter a capacidade de contemplar soluções reais e efetivas para os problemas atuais e futuros de deslocamento, contribuindo, dessa forma, com o desenvolvimento social, econômico e ambiental das cidades. Atualmente, o planejamento do transporte nas grandes metrópoles brasileiras é uma tarefa difícil para os gestores da área (BOARETO, 2008); nota-se que a desagregação do espaço promovido pelo padrão de urbanização adotado no Brasil levou à exclusão social e territorial

que, por consequência, acabou contribuindo para a redução da qualidade de vida das pessoas, mas, em especial, agravaram as perspectivas inerentes às classes marginalizadas.

Desse modo, utilizando como metodologia a fundamentação em dados coletados do Plano Diretor Urbano (PDU) de municípios da Grande Vitória/ES, observando as estratégias voltadas para a Mobilidade Urbana Sustentável (MUS) na prática da elaboração de planejamento, gestão e políticas estabelecidas, que convergem para melhorias no desempenho da mobilidade nessas cidades. Trata-se de avaliação documental referente às diretrizes governamentais sobre mobilidade, bem como aos estudos e projetos implementados na RMGV.

Nesse sentido, o presente artigo tem como objetivo destacar a percepção do problema de Mobilidade Urbana em quatro municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória/ES (RMGV), evidenciando, nesse contexto, a mobilidade urbana, por meio de acesso e serviços de transporte, que se apresenta como um elemento importante para o desenvolvimento sustentável das cidades.

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Tecer uma reflexão sobre o espaço urbano e a mobilidade urbana sustentável requer uma percepção voltada para a melhoria contínua das condições de deslocamento, para a redução dos afetamentos nocivos no ambiente e para a ampliação de melhorias na qualidade de vida da população. A mobilidade urbana sustentável se torna ponto crucial à medida que as cidades crescem, uma vez que, paralelamente, também proliferam as necessidades de mobilidade e de ações estratégicas que possam, no mínimo, preservar a qualidade de vida do cidadão. Nessa linha de análise, cabe ressaltar os aspectos que envolvem a mobilidade urbana sustentável, inter-relacionando questões ambientais, econômicas e sociais, visando ao desenvolvimento equilibrado, viável e socialmente digno quanto à utilização e à ocupação do solo, assim como à gestão dos transportes e ao acesso aos bens e serviços, beneficiando, também, as gerações futuras. À medida que a cidade vai ampliando, as pessoas vão cedendo os espaços centrais para o setor comercial e se afastando, cada vez mais, para as áreas periféricas, gerando, com isso, problemas para os gestores das cidades e perda da qualidade de vida. Esse distanciamento traz a necessidade de que ações sejam criadas com a finalidade de oferecerem acessos aos espaços culturais e públicos das áreas centrais a essas comunidades afastadas, é o que diz Lefebvre (2001).

O modelo de urbanização, calcado na falta de planejamento, levou a um crescimento desordenado e ao privilégio do uso do transporte individual motorizado. Tal fato acabou tornando-se um desafio para o desenvolvimento sustentável. Mobilidade urbana e acessibilidade passaram a ser os principais problemas das cidades modernas. A melhoria do ambiente depende mais do que nunca de que a sustentabilidade esteja inserida dentro do contexto de mobilidade urbana (SILVA, 2004).

Alves e Raia Junior (2010) dizem que a falta de um planejamento que contemple o uso do espaço urbano de uma forma mais aproveitável, associado à carência de uma infraestrutura mais apropriada para a circulação, acaba tornando desconfortável o simples ato de andar pelos centros da maioria das grandes cidades brasileiras. Tal cenário requer intervenções urbanas pontuais que produzam impactos nas pessoas para maior reflexão quanto ao funcionamento da cidade sustentável, que sejam essenciais para a contemplação do espaço, para a mobilidade e convivência das pessoas em áreas urbanas.

Sakata (2011, p. 24) ressalta que, no panorama brasileiro, o planejamento urbano, de modo geral, resulta da ineficácia dos “Planos Diretores em tratar da composição dos espaços da cidade”. Ele, ainda, assevera que, no decorrer do processo de redemocratização, o planejamento paulatinamente deixa de ser elaborado de maneira centralizada, emergindo uma vertente contrária, com ênfase em ações locais, voltadas para demandas urgentes. Esse contexto denota convergência com o discurso de Lerner (2011, p. 7) sobre Acupuntura Urbana:

Acredito que algumas “magias” da medicina podem, e devem, ser aplicadas às cidades, pois muitas delas estão doentes, algumas quase em estado terminal. Assim como a medicina necessita da interação entre médico e paciente, em urbanismo também é preciso fazer a cidade reagir. Cutucar uma área de tal maneira que ela possa ajudar a curar, melhorar e criar reações positivas e em cadeia. É indispensável intervir para revitalizar, fazer o organismo trabalhar de outra maneira.

A necessidade de atender às demandas urbanísticas dos menos privilegiados economicamente, juntamente com a adoção do padrão consumista dos países mais desenvolvidos, gera pressão de natureza ambiental cujos reflexos negativos são visíveis nas políticas de mobilidade urbana (BOARETO, 2008).

Em razão da contemporaneidade conceitual da mobilidade urbana no Brasil, cresce a importância com relação às questões ambientais e sociais que

norteiam as discussões sobre a efetiva implantação e consolidação da mobilidade urbana brasileira. Tudo com a finalidade de tornar a acessibilidade um direito de todos, bem como o uso dos espaços públicos de uma forma mais igualitária. A mobilidade sustentável, fundamentada nos pilares ambientais, sociais e econômicos, é fruto natural de uma sociedade crescente que busca o desenvolvimento ambientalmente equilibrado, com uma economia viável e socialmente mais justo para todos (CAMPOS JÚNIOR, 2005).

Investigar todos os vetores que interferem no trânsito das pessoas pelas cidades é de vital importância para a perfeita compreensão da influência da mobilidade urbana no desenvolvimento local (BOARETO, 2008). No Brasil, ver a mobilidade urbana apenas sob a ótica da engenharia de tráfego ou como uma mera questão de transporte é uma cultura que não atende à mobilidade urbana, em razão de a mesma carecer do viés ambiental, social e econômico alinhado a um planejamento urbano integrado (PONTES, 2010).

Os interesses conflitantes do tráfego e da mobilidade presentes nas cidades modernas, que serviram de base para as políticas de transportes e modelo de desenvolvimento adotado no Brasil, acabaram por criar distorções que tornam a sustentabilidade um desejo inalcançável. Tal fato se justifica pela prioridade dada ao transporte individual, ainda que a necessidade do transporte coletivo fale mais alto para as classes mais desprovidas economicamente (ALVES; RAIA JUNIOR, 2010).

No decorrer dos séculos, foi possível associar a transformação dos meios de transporte ao desenvolvimento econômico. O crescimento da urbanização no mundo, por meio do modelo de consumo adotado e dos avanços tecnológicos, acabou estimulando a marginalização espacial e social dos mais pobres. As consequências dessa marginalização se fazem mais presente quando o problema é visto sob o ângulo dos transportes e da mobilidade urbana. A ideia de que o estudo planejado do transporte contemple o desenvolvimento sustentável e que esse tenha como referência o equilíbrio ambiental, econômico e social, foi adotada primeiramente no continente europeu, América do Norte e Austrália. Somente recentemente os Planos Diretores de Transportes brasileiros vêm agregando às suas discussões o conceito adotado inicialmente na Europa (MAGAGNIN; DA SILVA, 2008).

Silva (2004) diz que as políticas públicas têm em seu bojo as soluções das distorções manifestadas na gestão da mobilidade urbana. Todas as dimensões passíveis de exercerem influências na formulação dessas políticas são levadas em consideração, da social à

ambiental, passando também pelo urbanismo e tecnologia.

Segundo Lefebvre (2001), os urbanistas têm se debruçado em três correntes de pensamentos que vêm atuando de forma paralela na reconstrução das cidades: a) o urbanismo voltado para o humanismo clássico e liberal, que foca em reaver as cidades formais e estáticas dos séculos que antecederam à industrialização; b) o urbanismo dos administradores, tecnocrático e sistematizado, que busca beneficiar a funcionalidade da cidade, melhorada pelo uso da tecnologia; c) o urbanismo de mercado, que pretende atender suas demandas, mas tendo sempre o lucro como objetivo final. Harmonizar as três correntes de pensamentos é o grande desafio a ser estrategicamente gerido pelos formadores das políticas urbanas.

Para Gomide (2006), atualmente, a maneira como as condições de mobilidade urbana se apresentam nas grandes cidades, principalmente no tocante ao transporte coletivo de massa, leva uma parcela considerável da população a se sentir excluída dos principais serviços, ao mesmo tempo que promove a manutenção do estado de pobreza e da exclusão social, expressa.

De nada adianta que as políticas voltadas para a mobilidade urbana estejam desconectadas das políticas que tratam das demandas básicas de emprego, educação e saúde, haja vista ser a mobilidade urbana a responsável por fazer com que esses fluxos básicos funcionem da maneira mais harmoniosa. Isso faz crescer a certeza de que os investimentos na área garantirão realmente o acesso da população aos serviços prestados (GOMIDE, 2006).

É preciso que os agentes públicos assumam o papel de líderes responsáveis por capitanear as representatividades da sociedade no sentido de estabelecer políticas de mobilidade urbana, tentando suplantar, com isso, a prática cultural da gestão fragmentada, na qual as soluções dos problemas são buscadas de maneira isolada e de acordo com a conveniência de cada área (habitação, saneamento ambiental, mobilidade). Tudo com o propósito de assegurar que a igualdade social de ingresso ao espaço urbano seja sustentavelmente correta (BRASIL, 2006b).

Data de 2001 a inquietação pela busca de respostas em relação às dificuldades encontradas pela falta de um desenvolvimento ordenado e planejado e pelo nível da qualidade dos deslocamentos das pessoas nas cidades. Essa discussão se fez mais presente por ocasião da concepção do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001). O referido Estatuto obrigou que as cidades com mais de vinte mil habitantes elaborassem planos diretores e as cidades com mais de quinhentos mil habitantes concebessem plano de

transporte alinhado com os planos diretores, trazendo em suas diretrizes, segundo Merino (2013, p.14), as seguintes considerações:

- I. Garantir diversidade dos modais de transporte. Prioridade ao transporte coletivo e não motorizado e valoriza ao pedestre
- II. Gestão da Mobilidade urbana integrada ao Plano Diretor Urbano Municipal
- III. Respeito às especificidades locais e regionais
- IV. Controle da expansão urbana, universalização do acesso à cidade, melhoria da qualidade ambiental e controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo.

Diante da necessidade de se buscar soluções para os novos desafios urbanos, a integração das gestões estaduais e municipais é fomentada pelo Ministério das Cidades como forma de se alcançar uma mobilidade urbana mais sustentável, embasada no famoso tripé da perspectiva ambiental, social e econômica, tanto para as atuais como para as futuras gerações. Com o intuito de tornar mais próximos os lugares de trabalho das áreas residenciais, ressalta-se ser indispensável a criação de novos centros para redução do tempo de deslocamento motorizados. Ao contemplar outras políticas urbanas em seu contexto, a referida proposta procura transpor a cultura da gestão fragmentada, geradora de perdas de recursos (ALVES; RAIA JUNIOR, 2010).

Ao discutir as políticas públicas voltadas para a questão da mobilidade urbana, compreende-se que essas serão relevantes e sustentáveis, econômica e socialmente, à medida que evidencie a sua eficácia na superação de obstáculos ao suficiente funcionamento dos deslocamentos, ou para assegurar o melhor equilíbrio de oportunidades sociais; bem como a sua efetividade e eficiência, utilizando o melhor emprego dos meios que lhes são adjudicados.

Nesse sentido, oportuniza-se com a abordagem desse título, ampliar a concepção da finalidade das políticas públicas, cujo contexto se insere o Plano Plurianual, as qual, no cenário atual, pode ser entendidas como um “jogo” de cooperação e conflito, envolvendo os diversos atores sociais e postos em situação de relativa igualdade e autonomia, não de dependência ou subordinação hierárquica. A maior importância passa a se concentrar na capacidade de o Estado catalisar e facilitar a dinâmica econômica, conferindo-lhe sustentabilidade ao mesmo tempo que promove a vitalização dos sistemas garantidores da proteção social, e arbitra o conflito, inerente, entre a melhor adequação dos fatores necessários ao dinamismo econômico e às tendências desqualificadoras que lhe são próprias.

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E SEUS DESAFIOS

A partir da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), emerge uma diversidade de arranjos elaborados no âmbito institucional público, vislumbrando oportunidades de identificar e sanar os enfrentamentos que se instalam no cenário do sistema nacional de mobilidade. Nesse contexto, busca-se a efetivação de estratégias que integrem as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU enquanto significativamente relevante para o desenvolvimento sustentável das cidades. Em virtude de se configurar em fator preditivo de qualidade de vida dos cidadãos, ganha abordagem específica nesse título, visando evidenciar as benesses na reversão do caótico quadro de urbanização desordenada, segregada, de exclusão social e degradação ambiental que acomete as cidades atualmente.

Seabra e Taco (2014) afirmam que somente se as ações governamentais, articuladas com a sociedade organizada, estiverem alinhadas com o que é preconizado pelas diretrizes contidas no PNMUS, o desenvolvimento urbano terá eficiência. Dessa forma, é extremamente importante que os planos de mobilidade, de transportes e de planejamento urbano federal, estadual e municipal estejam incorporados e sustentados no PNMUS. Ainda que o PNMUS venha enfrentando algumas dificuldades no tocante à sua implementação, algumas contribuições já são realidades. Dentre as contribuições do PNMU, destaca-se o fato de que todos os municípios com mais de vinte mil habitantes são obrigados a confeccionar o Plano de Mobilidade Urbana integrados ao Plano Diretor Municipal. O Estatuto das Cidades garante envolvimento da sociedade organizada no planejamento e na fiscalização da aplicabilidade das políticas. Para tal, as ouvidorias e consultas públicas são os instrumentos utilizados na avaliação do grau de satisfação dos usuários dos sistemas, bem como para direcionar a política de mobilidade urbana sustentável.

Pereira et al. (2012, p. 11) corrobora com tal premissa ao ressaltar que: “[...] são utilizadas ferramentas ambientais, buscando a melhoria da produção e atividades que respeitem os limites de saturação do meio ambiente”. O acesso universal à cidade, garantido por todos os meios e serviços ofertados, e que está contemplado no Sistema de Mobilidade Urbana, faz parte do objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana, comenta Pontes (2010).

A Lei 12.587/12, Lei da Mobilidade, preconiza ainda que os meios de transportes não motorizados e os transportes públicos coletivos devem ser priori-

zados quando da formulação de políticas públicas de mobilidade urbana, o que evidencia a preocupação da gestão de transporte com os princípios da sustentabilidade. Fazendo um contraponto, Silva (2004) profere que, em razão da cultura do transporte individual estar muito enraizada, a introdução de políticas que priorizam os transportes coletivos e não motorizados sofre muitas rejeições. Nesse sentido, Silva (2004), atenta para a necessidade de promover campanhas conscientizadoras e reeducadoras para os usuários dos sistemas aliadas à readequação dos espaços urbanos para que venham a ser mais factíveis e eficientes. Merino (2013) vai mais longe ao apontar a questão cultural como um obstáculo para a implementação do PNMUS. O autor afirma que a questão cultural faz com que as pessoas encarem o uso do transporte coletivo como sendo o segundo degrau de uma ascensão social, ou seja, tão logo a situação financeira permita, essa pessoa irá comprar um carro (terceiro degrau); enquanto que a bicicleta (como representante do primeiro degrau da escada social) é para as pessoas menos favorecidas financeiramente. Em razão disso, as soluções apresentadas se resumem apenas em melhorar a circulação de veículos. O autor diz ainda que ações de educação cívica e a divulgação dos princípios de sustentabilidade, relativos ao uso dos transportes, devem ser inseridas nas políticas de mobilidade sustentável. Nesse sentido, cabe destacar que:

Em 2007, o Conselho realizou, em parceria com o Ministério das Cidades, o Seminário de Mobilidade Urbana e Cicloviária, com enfoque na mobilidade por meio da bicicleta. Nesse contexto, a bicicleta se configura como uma importante opção no transporte de curta distância, promovendo saúde para seus usuários e contribuindo para a redução da poluição ambiental e do congestionamento do trânsito nas cidades. O objetivo do Crea-ES é iniciar um fórum capixaba de discussão sobre o tema, no sentido de propor uma transformação da política de mobilidade, centrada no uso indiscriminado do automóvel, em uma política na qual a mobilidade se conjugue com a cidadania e a democratização dos recursos públicos. O Crea-ES também participa da luta pela criação de cicloviárias na Grande Vitória, sendo um dos apoiadores do projeto Pedalço pela Paz, realizado pela ONG Movimento Paz Espírito Santo. O evento, que ocorre há 9 anos, promove um passeio ciclístico por Vitória e Vila Velha, além de arrecadar toneladas de alimentos para instituições beneficentes (CREA/ES, 2008, p. 02).

A não materialização das promessas discursadas pela classe política sobre mobilidade urbana susten-

tável gera uma falta de credibilidade em relação à efetividade da implantação das ações previstas no PN-MUS. Muitas das vezes essas questões nem chegam a ser debatidas com a sociedade. A complexidade e peculiaridade que envolve o tema por si só já justifica a presença de pessoas capacitadas e com profundo conhecimento do assunto.

Percebe-se que a solução para a questão da mobilidade urbana transita por áreas que vão além da construção de infraestrutura para o seu melhoramento, como melhor distribuição do espaço urbano, urbanização, priorização dos modais e cultura. Portanto, estamos lidando com um problema multidimensional e complexo. O uso do espaço urbano é, muitas vezes, feito de forma indiscriminada, e vem trazendo, assim, sérios problemas para os gestores públicos devido à falta de soluções articuladas que perpassam todas as áreas envolvidas na construção de uma eficiente mobilidade urbana sustentável (D'AGOSTO; JACQUES; OLIVEIRA, 2014).

Desse modo, é preciso que o problema seja visto sob o ponto de vista das diversas facetas. Nessa questão, se devem incluir soluções que contemplem um novo modelo de ocupação do solo e uma nova priorização dos meios de transportes que venham substituir o modal priorizado pelas políticas públicas brasileiras, em especial, as que vêm valorizando o uso do automóvel particular e individual para o deslocamento da população. Consequentemente, a tão sonhada mobilidade urbana sustentável pode ser alcançada por meio da integração de políticas que priorizem de forma efetiva o transporte coletivo e os meios não motorizados. Tudo com a finalidade de promover uma melhor qualidade de vida e a inclusão social das pessoas.

A existência de um transporte sustentável e eficiente traz benefícios que refletem em todos os segmentos. A questão ambiental, a circulação dos espaços urbanos e a prática de uma logística urbana de menor custo são alguns exemplos factíveis de serem atingidos por meio da utilização de um transporte sustentável. Soma-se a essa questão o fato de que a acessibilidade aos serviços, às atividades e às cidades acaba por contribuir com a formação e organização do espaço urbano. Mesmo que os atores responsáveis pelas políticas que contemplem as soluções dos problemas de mobilidade tenham consciência da sua urgência, a prática efetiva dessas políticas vem sendo relegada a segundo plano (ABE; CRUZ, 2008).

As consequências da demora na busca de soluções mais efetivas e com foco na multidimensionalidade da questão são reveladas no aumento frequente da ocupação dos espaços destinados aos automóveis em detrimento das pessoas e do meio ambiente. Tal

fato deve ser visto como, também, uma forma de segregação espacial, haja vista que essas pessoas acabam se deslocando para as áreas periféricas das cidades. É necessário reverter o processo de crescimento das cidades. Para tanto, primeiro é necessário pensar nas conexões estruturais da cidade e, depois, nas construções, revendo, por exemplo, a construção de *shopping centers* em detrimento das lojas de ruas. Ainda nesse cenário, é preciso rever edifícios que geram nós urbanos, criando pontos de convergências críticos na cidade.

O processo de planejamento dos espaços urbanos vem procurando contemplar novos conceitos na área da mobilidade urbana. No Brasil, conhecido como moderação do tráfego, o *Traffic* visa proporcionar um maior controle do tráfego por meio da redução da velocidade nas áreas de concentração comercial e de pessoas. Ao interagir o pedestre com a cidade, por meio do uso de vias preferenciais, esse novo conceito busca, também, tornar o trânsito mais seguro e agradável (ESTEVEVES, 2003).

É importante que se diga que, atualmente, não há como pensar em desenvolvimento de uma cidade que não esteja alinhada e embasada na noção de preservação do nível de qualidade ambiental – podendo incluir aí não somente aspectos relativos à qualidade atmosférica, sonora, mas também à diminuição do tempo para deslocamento das pessoas. Para tal, se faz necessário que as soluções estejam em acordo, também, com os estudos voltados para as realidades econômicas, sociais e culturais do meio que os cercam. Ainda que não seja na velocidade e eficiência dos países mais desenvolvidos, o Brasil vem caminhando no sentido de buscar melhorias no campo da mobilidade urbana. Cabe ressaltar alguns exemplos brasileiros nesse sentido, como o que se segue: o Estatuto da Cidade, por meio de suas diretrizes, garante à atual e às futuras gerações o direito à cidade e à sustentabilidade. O Estatuto preconiza que cidades com mais de quinhentos mil habitantes elaborem e implantem um plano de transporte e de trânsito, rebatizado como Plano de Mobilidade, em conformidade com a Lei no. 10.257/2001 (BRASIL, 2001).

O Ministério das Cidades, em conjunto com a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, elaborou a Política de Mobilidade Urbana Sustentável (ABE; CRUZ, 2008). Conhecida como a união das políticas de transporte e circulação, as políticas de desenvolvimento urbano têm a finalidade de “[...] proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável” (BRASIL, 2004, p. 14).

A contribuição do governo federal se faz presente por meio da promoção de ações, propostas, leis e diretrizes referentes à acessibilidade plena do cidadão à cidade, direito esse que se encontra garantido na Constituição de 1988 (BRASIL, 1988). Destaque para as seguintes leis e seus desdobramentos em regulamentos, planos, projetos e ações:

- NBR9050/2004 (BRASIL, 2004): estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade para pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida.
- Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 (BRASIL, 2000): prioriza o atendimento às pessoas portadoras de deficiência física, idosos com mais de 65 anos, gestantes, lactantes, pessoas acompanhadas de crianças de colo e estipula outras providências.
- Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (BRASIL, 2000): estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, entre outras providências.
- Brasil Acessível –Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Junho/2004 (BRASIL, 2004d): objetiva incluir uma nova visão no processo de construção das cidades que considere o acesso universal ao espaço público por todas as pessoas e suas diferentes necessidades, através da eliminação de obstáculos e do desenho universal.
- Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 (BRASIL, 2004): regulamenta as Leis 10.048/2000 e 10.098/2000.
- Projeto de Lei da Mobilidade Urbana, PL1687/2007 (BRASIL, 2007): institui as diretrizes da política de mobilidade urbana com objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana.
- Material de Apoio aos Municípios no Aperfeiçoamento da Gestão de Mobilidade Urbana – Convênio nº 07 / 2004 (BRASIL, 2004): visa contribuir para que o poder local aprimore as suas condições de gestão da Mobilidade Urbana observados os limites e competências institucionais.
- Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades – 2007 (BRASIL, 2007): objetiva auxiliar os municípios na implantação de seus planos cicloviários.

O impacto dessa nova forma de concepção de políticas, com o viés do princípio da sustentabilidade, levou de imediato a uma revisão na noção de políticas de mobilidade, no sentido de tornar também obrigatório a implantação do Plano de Mobilização para as cidades que tenham mais de cem mil habitantes, bem como para aquelas cidades inseridas dentro das regiões metropolitanas e em regiões de desenvolvimento integrado. Observa-se que, mesmo se tratando de mobilidade e acessibilidade, esses princípios estão fundamentados em um viés de sustentabilidade quando se trata de uma cidade sustentável, por exemplo. Considerar mobilidade urbana sustentável sem uma conexão desses princípios e sem a articulação entre RMGV nos faz pensar num plano frágil, de fácil desestruturação. A Política Nacional de Mobilidade (PNM) de 2004 tem como objetivo priorizar os transportes coletivos e os deslocamentos não motorizados – a pé ou por meio de bicicletas – em detrimento do transporte individual. A PNM objetiva, também, ser parte atuante de uma política de inclusão social e combate à pobreza urbana, incidindo na população de menor renda – parcela altamente dependente dos sistemas de Transporte Coletivo Urbano – e nas pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldades de locomoção e idosos.

Ainda que o transporte não motorizado e a prática do uso integrado de mais de um modal para o transporte (multimodalidade) são objetivos a serem atingidos por meio de diretrizes presentes no Plano Diretor de Mobilidade e Transportes Urbanos de Vitória (PDMTUV) – os outros três municípios apresentam somente PDU –, a atenção principal continua voltada para os grandes eixos estruturantes viários e suas constantes buscas de soluções para a circulação de veículos e meios de transporte coletivos. No caso de uma região metropolitana, essa busca de solução se complexifica na medida que estamos falando de municípios que podem ou não estar adotando as diretrizes nacionais.

As cidades onde estão inseridos os portos, também conhecidas como cidades portuárias, desempenham um importante papel de ligação entre a cadeia produtiva, localizada no território, e as demandas globais. Observa-se que, no estado do Espírito Santo, as indústrias e os prestadores de serviços voltados para logística ficam localizados na RMGV. Vitória acaba servindo de centro polarizador para o trânsito dos materiais. O nível de integração entre a cidade e porto chega a tal ponto que fica difícil saber onde termina as funções de uma e onde começam as funções do outro. A área de influência dessa integração (porto e cidade) se faz sentir no setor industrial, comercial e de serviços. As demandas por espaços voltados para

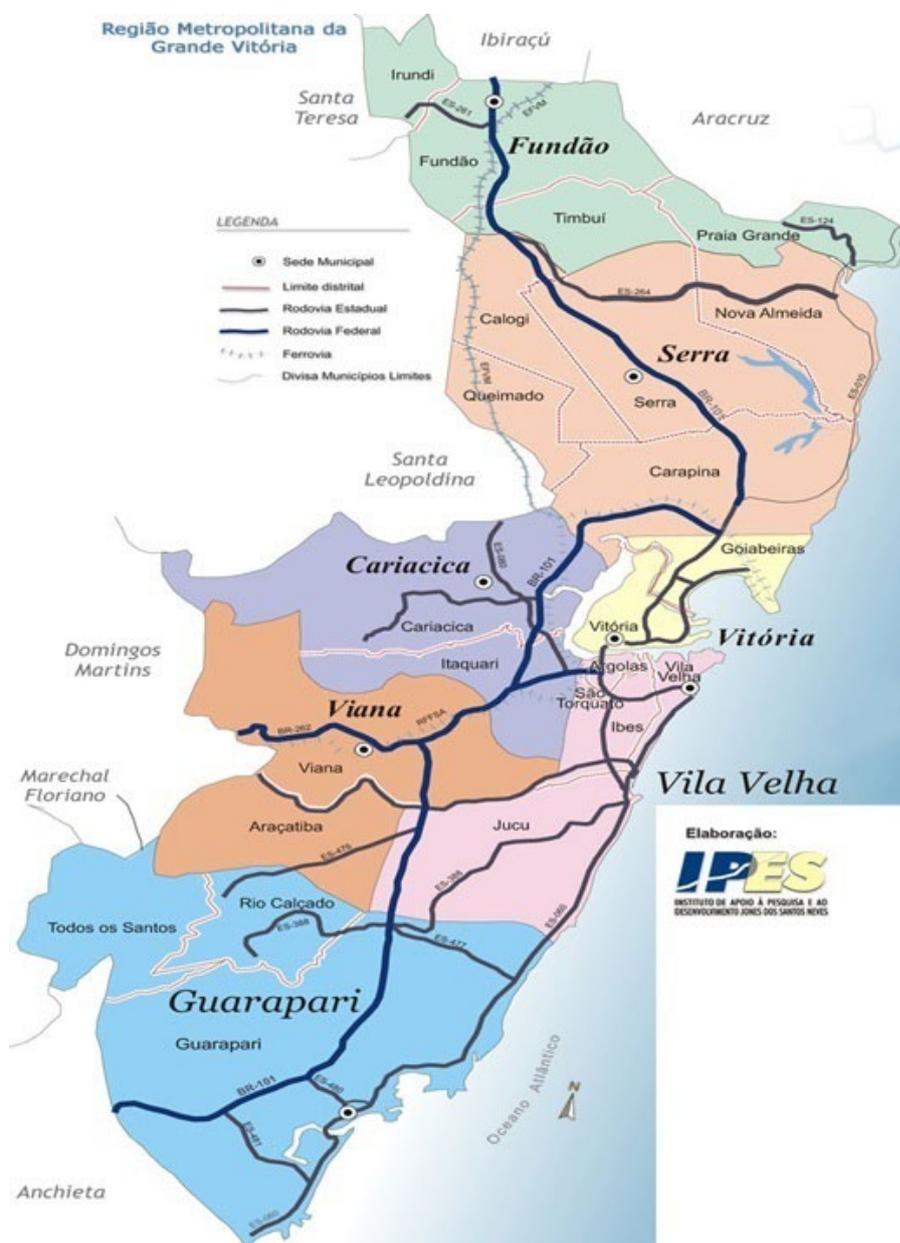
as instalações industriais (siderúrgica, dentre outras) e espaços para a infraestrutura logística (vias, ferrovias, dutos, portos, armazenagens) requerem que se busquem novas formas para que os municípios se relacionem na esfera regional. Entretanto, o município de Vitória continuará como centro dos principais acontecimentos econômicos, o que, por consequência, levará a um constante aumento no volume de tráfego na ilha (VASCONCELOS, 2014).

VIAS CIRCULANTES NA RMGV

Quando se estuda o componente viário e de circulação, o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Município de Vitória ressalta três considerações: a expansão dos principais fatores capazes de suportar o aumento da demanda, o aumento do PIB capixaba acima da média do PIB brasileiro, com destaque para o espaço urbano, parque industrial, infraestrutura logística e malha energética gravitando em torno da baía de Vitória. Todas essas condicionantes favoráveis levam a um aumento da frota circulante, da circulação de pessoas e de cargas sobre o sistema viário da capital; as barreiras físicas naturais para a expansão do sistema viário: de um lado, o mar em cuja orla encontram-se áreas alagáveis protegidas; do outro lado, o Maciço Central com seus afloramentos montanhosos e pressionado pela expansão da ocupação urbana, o sistema viário é restrito e sem alternativas de expansão para acompanhar o crescimento da demanda. E a geografia da Região Metropolitana e do Município: a capital do Espírito Santo é o principal polo de atração das viagens e, devido à sua posição insular intermediária, suas vias são intensamente impactadas pelas viagens realizadas entre os demais municípios que nela fazem passagem.

A configuração topográfica faz com que quase 50% do município de Vitória não sejam atendidos pela malha viária. Desse valor, por volta de 60% das vias têm serventia apenas para circulação dentro dos bairros. A geometria do traçado contribui para que as condições de pavimen-

tação e de iluminação sejam, em geral, deficientes, e as acessibilidades, ao serem precárias, acabam por limitarem a mobilidade dos veículos e dos pedestres (ABE; CRUZ, 2008). Os eixos viários destinados à circulação dentro dos bairros acabam por ser utilizados também por aqueles que chegam ou que estão de passagem na cidade, tornando-se, dessa forma, os principais eixos estruturantes. Esses eixos, que servem de vias para o transporte coletivo de passageiros, atuam de forma não complementar. Ao analisar as condicionantes que sustentam as vias, o PDMTUV verificou que existem poucas malhas de apoio que alimentam os corredores de tráfego, gerando com isso um baixo índice de conectividade, falta de uma maior eficiência das intersecções das linhas e uma melhor programação para os semáforos, níveis altos de lotação com reflexos negativos nos níveis de servi-



ços, redução da velocidade de utilização e índices de acidentes elevados.

Situação pior pode ser observada na região da Área Central com suas vias de larguras pequenas e cheio de curvas, espremido entre a orla da Baía de Vitória e as encostas do Maciço Central e que, no seu ponto mais estreito, contam com apenas duas vias longitudinais. Por contemplar em seus limites uma parcela significativa dos serviços, comércio e atividades de gestão, a Área Central é um dos principais destinos das viagens geradas em toda a Região Metropolitana. Soma-se a isso a função de passagem para os deslocamentos individuais e coletivos entre um bairro e outro e entre

municípios da Grande Vitória. A precedência dos meios de transporte coletivo em relação ao transporte individual, do uso da bicicleta, da construção das áreas de passeios para pedestre, os deslocamentos por meios não motorizados, a redução da circulação nas vias locais, apoio e incentivo na busca de outras soluções para a mobilidade fazem-se constar no artigo 34, da seção VIII, do capítulo III, da Lei Municipal nº6.705/06 (VITÓRIA, 2006).

Com fins de melhor atender a malha viária (Figura 1), a Lei prioriza o transporte coletivo por meio de ações como ampliação de vias, implantação de uma fiscalização mais eficiente e harmonização do uso das vias em consonância com diretrizes de ocupação do solo. Para tal, as vias circulantes são hierarquizadas e classificadas como: vias arteriais metropolitanas; vias arteriais municipais; vias coletoras; vias locais principais; vias locais; vias de pedestre. A planta das vias dispostas de forma hierarquizadas, as vias listadas de acordo com as suas respectivas categorias, tendo como base as particularidades físicas e de infraestrutura, as propostas de mudanças visando a uma readequação de vias em desacordo com as normas em vigor fazem-se constar por meio de anexos à Lei Municipal nº6.705/06.

O Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana municipal de Vitória foi enviado dentro do prazo de dois anos, preconizado para confecção do Plano Viário Municipal, constando no artigo 124 da Lei Municipal nº6.705/06. Esse plano diretor contempla estudos no sentido de verificar a viabilidade ou não para o transporte de média capacidade de usuários. Ainda presente na formação de anexo, tem-se o levantamento da malha cicloviária com suas características (Figura 2) (VITÓRIA, 2006).

No PDMTUV consta que Vitória possui uma malha de ciclovias com 23 km que, em determinado momento, margeia as vias dos automóveis e em outros passa ao lado das calçadas. Existe uma previsão de que a atual malha ciclável seja expandida de modo que possa ter uma maior integração intramunicipal, bem como seja capaz de vir a integrar os municípios (Figura 1), haja vista que, segundo números mostrados pelo PDMTUV, 74,87% dos deslocamentos feitos por bicicletas se dão entre os municípios. Vitória é o destino de 81,4% das viagens, mostra o mesmo estudo que, ainda, aponta que nas áreas mais afastadas de Vitória, 23,76% do total de viagens são creditados aos deslocamentos feitos de bicicleta. Em um paralelo, observa-se que, de acordo com a Secretaria de Serviços e Trânsito de Cariacica, existem 12 km de ciclovias atualmente localizadas na orla da avenida Vale do Rio Doce; na região de Porto de Santana, na rodovia Leste-Oeste e na rodovia Alice Coutinho.

De acordo com a Secretaria de Desenvolvimento



tória, centro regional, bem como suas áreas de influência, reflete diretamente sobre o tráfego. A circulação das pessoas em uma cidade se dá em função da maneira como os espaços urbanos foram ocupados e distribuídos. Normalmente, a direção principal dessa circulação é voltada para áreas de concentração do comércio e dos serviços. No caso da RMGV, Vitória continua sendo o polo catalisador do maior número de origem ou destino das viagens.

O somatório do crescimento do PIB da RMGV (12% de 2003 a 2004), com a centralização da metade dos números das ofertas de empregos metropolitanos na capital do Estado, com o crescimento da frota circulante (39% de 2001 a 2006), é a justificativa para o aumento de 32% da mobilidade nos últimos seis anos. Associar esses números com o aumento do poder aquisitivo e do nível de instrução da população leva a um crescimento dos números dos deslocamentos motorizados por dia diante dos anos anteriores. As projeções dos números levam a concluir que as viagens por meios de transportes individuais irão continuar crescendo no futuro, com consequente aumento dos engarrafamentos e gargalos viários (ABE; CRUZ, 2008). O quadro atual já fez com que os deslocamentos na RMGV aumentassem em 19% o tempo médio para os transportes coletivos e em 67% o número de viagens na modalidade transporte individual. Mesmo diante do citado aumento em relação ao transporte individual, o mesmo oferece tempos de deslocamentos que representam metade do tempo praticado pelo transporte coletivo (SISTEMA DE INFORMAÇÕES DA MOBILIDADE URBANA RELATÓRIO GERAL, 2013).

A posição central favorável em referência aos demais municípios que compõem a RMGV e a grande concentração de chegadas e partidas faz com que os residentes em Vitória economizem 29% do tempo gasto com seus deslocamentos diários, quando comparado com os demais moradores metropolitanos. Observa-se ainda que trabalho (39%) e estudo (28%) são os dois principais motivos de deslocamento por parte das pessoas, que, normalmente, a concentração desses motivos em um determinado horário configura-se em pico de horário e que os gargalos de trafegabilidade são sanados em razão da transferência das vias para as áreas centrais dos bairros (ABE; CRUZ, 2008).

O longo tempo, os engarrafamentos e a inexistência de integração com outros meios de transporte contribuem para a baixa qualidade dos serviços prestados pelos transportes coletivos. Outro aspecto a destacar é que, apesar do deslocamento a pé ser utilizado por mais de 47% dos estudantes, a baixa qualidade nas infraestruturas destinadas para os pedestres

contribui para que a acessibilidade seja ofertada em número reduzido. A existência nos bairros de ofertas de serviços e comércio proporciona uma considerável redução nos números de deslocamentos antes praticados pelas pessoas quando buscavam as áreas centrais com a finalidade de atenderem a suas demandas. Entretanto, a falta de uma melhor infraestrutura nos bairros acaba limitando as pequenas acessibilidades, a ponto de afetar a segurança dos usuários, haja vista a velocidade nos bairros não serem compatíveis com a das vias.

A maior utilização do transporte individual motorizado, em função do aumento do número de automóveis em circulação, impulsionou a introdução do uso da bicicleta, como incentivo a adoção por parte dos usuários de novos modelos alternativos de mobilidade, de forma que possa contribuir para a redução do uso do transporte coletivo na RMGV. É o que refletem os números mostrados por ocasião do I Seminário Mobilidade Urbanos de Vitória em 2007. Parte dos usuários do transporte coletivo migrou para outros modelos de mobilidade. Prova disso foi que, em 2007, a opção pela modalidade individual representou 566% a mais que no ano de 1985. No mesmo intervalo de tempo, o transporte coletivo, que cresceu 173%, mostrou um decréscimo de 13% na participação da matriz dos modelos de transporte utilizados para as viagens da população (ABE; CRUZ, 2008). Mesmo que, na sua maioria, os deslocamentos internos na cidade de Vitória sejam feitos de pequenas distâncias, o transporte privado motorizado, no ano de 2007, continuou sendo o de maior representatividade, quando comparado com a modalidade coletiva. Contudo, mesmo com o incentivo e a implantação de ciclovias, ainda é evidente a baixa utilização do transporte não motorizado em Vitória. Os números mostram ainda que, na última década, na RMGV, a opção pelo modo privado de mobilidade aumentou sua representatividade em 5%, quando se refere a valor relativo do número de viagens por meio de transporte motorizado, sendo que o coletivo sofreu uma redução de 4%. Na mesma década, os deslocamentos individuais dos residentes em Vitória tiveram um aumento de 12,47%, enquanto os modelos coletivos e não motorizados reduziram, respectivamente, 2,88% e 9,6%.

A mudança das ordens de prioridades da mobilidade coletiva e a pé nas circulações pela cidade de Vitória tem suas explicações no aumento do transporte individual, quando se compara com as cidades que fazem parte dos municípios da RMGV. Essa alteração nos padrões de mobilidade leva a um aumento do número de engarrafamento e do tempo de deslocamento por ocasião dos horários de maior circula-

ção (hora de pico), cujos reflexos atingem o nível da qualidade da mobilidade urbana, problema comum nos quatro municípios limítrofes Vitória, Vila Velha, Cariacica e Serra, conforme Relatório Geral do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (2013).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os desafios da mobilidade requerem estratégias para a adequação da concepção sustentável aos diferentes princípios, buscando novos meios, formas e recursos para efetivar medidas que beneficiem o desenvolvimento urbano. É necessário também promover a cidade sustentável, conscientizar, aprender e disseminar hábitos que se refletem em grandes mudanças na vida das cidades, ajudando com isso no processo de planejamento e implementação do PDU sustentável. É urgente e imperativo refletir e concretizar soluções para o tecido urbano com ênfase na Mobilidade Urbana Sustentável, defendendo a premissa de se adequar às necessidades humanas, que são relegadas a segundo plano em detrimento do crescimento e avanço dos mais diversificados setores. Considera-se que a elaboração das políticas públicas direcionadas à Mobilidade Urbana Sustentável precisa fundamentalmente ser planejada de forma democrática, associando a participação de todos os setores da sociedade, envidando esforços conjuntos para obter soluções que propiciem melhoria concreta na qualidade de vida dos cidadãos da atualidade como também das gerações futuras.

Considera-se que a maior dificuldade contempla a transformação na acessibilidade e mobilidade que, hoje, demonstram um cenário caótico nos municípios que limitam com a capital Vitória/ES. A urgente necessidade de desafogar o trânsito configura-se uma das grandes preocupações, o que requer planejamento e políticas de integração visando minimizar as linhas que se encontram sobrepostas, promovendo itinerários para regiões ainda não contempladas. Outra via de ação é estimular os meios de transporte alternativos buscando melhorias e ampliação da malha cicloviária. Em longo prazo, muitas especulações são levantadas voltadas para projetos individualizados, como a implantação de metrô de superfície e a revitalização do Aquaviário, que poderiam contribuir para reduzir os impactos do transporte de passageiros entre os municípios da Grande Vitória/ES. Embora se constituam boas alternativas, os debates em relação ao custo-benefício não evoluem e se mantêm somente no papel. Considera-se que os problemas permanecem e até mesmo se agravam. Em virtude das ações isoladas que não resolvem o problema, é

necessária a efetivação de estratégias sistêmicas.

Portanto, a escassez de políticas públicas mais específicas com efetivação prática, diagnosticando as principais intervenções, obras e demais ações que precisam ser consolidadas para facilitar a mobilidade, desafogar o trânsito, priorizar o transporte coletivo, possibilitar passeios humanizados, ampliar ciclovias e ciclofaixas, ou seja, ações que busquem atuar de forma integrada com o ambiente, o sistema de transportes e o planejamento urbano, visando obter uma mobilidade urbana sustentável e acessibilidade universal.

REFERÊNCIAS

- ABE, André Tomoyuki; CRUZ, Patricia Stelzer. Eixo urbano-ambiental. Mobilidade Urbana **Agenda Vitória 2008/2028**. Vitória, 2008.
- BOARETO, Renato. “A Política de Mobilidade Urbana e a construção de cidades sustentáveis”. **Revista dos Transportes Públicos** – ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos). São Paulo: ANTP, 2008.
- Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- _____. **Lei nº 10.257/2001**. Estatuto das Cidades. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso em 05 mai. 2015.
- _____. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, Ministério das Cidades, 2004.
- _____. **Ministério das Cidades**. Mobilidade e desenvolvimento urbano / Ministério das Cidades, Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. (Gestão integrada da mobilidade urbana, 1). Brasília: MCidades, 2006.
- _____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**. Brasília, 4 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 20 nov. 2014.
- _____. Ministério das Cidades. **Caderno Cidades**. Vol. 6: Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.
- _____. Ministério das Cidades. **Transporte e Mobilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade do Ministério das Cidades

- (SEMOB). Brasília, 2006.
- _____. Ministério das Cidades. **Caderno Plan-Mob: construindo a cidade sustentável**. Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Brasília, 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>>. Acesso em: 25 nov. 2014
- _____. **NBR9050/2004**. Acessibilidade. Edificação. Mobiliário. Ergonomia Pessoa portadora de deficiência. Deficiente físico. Norma Brasileira. Segunda edição. 31 maio de 2004.
- _____. **Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000**, prioriza o atendimento às pessoas portadoras de deficiência física, idosos com mais de 65 anos, gestantes, lactantes, pessoas acompanhadas de crianças de colo e dá outras providências.
- _____. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.
- _____. **Brasil Acessível - Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana** – Junho/2004, objetiva incluir uma nova visão no processo de construção das cidades que considere o acesso universal ao espaço público por todas as pessoas e suas diferentes necessidades, através da eliminação de obstáculos e do desenho universal.
- _____. **Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004**, regulamenta as Leis 10.048/2000 e 10.098/2000.
- _____. **Projeto de Lei da Mobilidade Urbana, PL1687/2007**, institui as diretrizes da política de mobilidade urbana com objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana.
- _____. **Ministério das cidades**. Construindo uma Cidade Acessível. Caderno 2. Brasília. 2007b.
- _____. **Material de Apoio aos Municípios no Aperfeiçoamento da Gestão de Mobilidade Urbana - Convênio nº 07 / 2004** visa contribuir para que o poder local aprimore as suas condições de gestão da Mobilidade Urbana observados os limites e competências institucionais.
- _____. **Programa brasileiro de mobilidade por bicicleta nas cidades – 2007** objetiva auxiliar os municípios na implantação de seus planos cicloviários.
- _____. Estado do Espírito Santo. **Lei Municipal nº 6.705/06**. Plano Diretor Urbano de Vitória (PDUV). Vitória/ES, 2006.
- CET/2015 (Companhia de Engenharia de Tráfego-2015).
- CREA-ES. Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Espírito Santo. **Curiosidades sobre o uso da bicicleta no Brasil e no mundo**. [2008] Disponível em: http://www.creaes.org.br/creaes/Portals/0/Documentos/cartilhas/folder_ciclovias.pdf Acesso em 09 mar. 2016.
- IPES. Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones Santos Neves. **Mapas Grande Vitória/ES**. <<http://www.brasil-turismo.com/espírito-santo/mapas/grande-vitoria.htm>> Acesso em: 22 nov. 2017.
- ESTEVEZ R. **Cenários Urbanos e Traffic Calming**. Tese de Doutorado em Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE. Rio de Janeiro, RJ, 2003.
- LEFEBVRE, H. **A cidade do capital**. Tradução: Maria H. R. Ramos; Marilena Jamur. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.
- MAGAGNIN, R. C.; DA SILVA, A. N. R. **A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana**. Transportes, v.XVI, n.1, 2008.
- MERINO, Emilio. Audiência Pública a lei de Mobilidade Urbana no Brasil constatações e desafios. **Comissão Especial de Mobilidade Urbana**. Rio Grande do Sul, ago. 2013.
- PEREIRA, Maria Marconiete Fernandes; CUNHA, Belinda Pereira da; AUGUSTIN, Sérgio [et al.] Regulação e políticas públicas ambientalmente sustentáveis. In: PEREIRA, Maria Marconiete Fernandes; CUNHA, Belinda Pereira da; AUGUSTIN, Sérgio. **Sustentabilidade ambiental: estudos jurídicos e sociais**. Caxias do Sul: EducS, 2012.
- PONTES, Tais Furtado. **Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília**. Tese de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. Brasília/DF. 2010
- SEABRA, Luciany Oliveira e TACO, Pastor Willy Gonzales. Mobilidade Urbana no Brasil: antecedentes e perspectivas à luz dos mecanismos de gestão XVIII Congresso Panamericano de Engenharia de Transito Transporte Y Logística 2014. 11 a 13 de junho de 2014.
- SILVA, Fernando Nunes. **Políticas urbanas para uma mobilidade sustentável: do diagnóstico às propostas**. In: GeoInova 10, p. 157-174, 2004.
- VASCONCELOS, Flavia Nico. A voz da cidade portuária: a presença do porto urbano em Vitória / ES. **Interseções**. Rio de Janeiro, v. 16 n. 2, p. 409-424, dez. 2014. ■

Paulo Vinicius

Complexo de Favelas da Pedreira

1

Morro da Pedreira

A história do negro pode ser contada sem que se mencione o Brasil, mas não se pode falar sobre a história do Brasil sem que se mencione o negro. E essa não é uma história bonita.

No pós-abolicionismo, os morros na periferia dos centros urbanos cariocas foram ocupados pela maioria da população negra recém-liberta, que, embora sem nenhum aparato ou assistência, conseguiu se firmar e se manter com suas próprias maneiras até presentemente.

Dá-se início o que chamamos de **favela**.

O que busco através das fotografias é registrar o desenrolar dos fatos nos dias atuais. Registrar a vida, o ser-no-mundo e a infinitude de beleza, muitas das vezes invisíveis, dos seres que, por resistência, materializam em si resiliência e força de seus ancestrais.

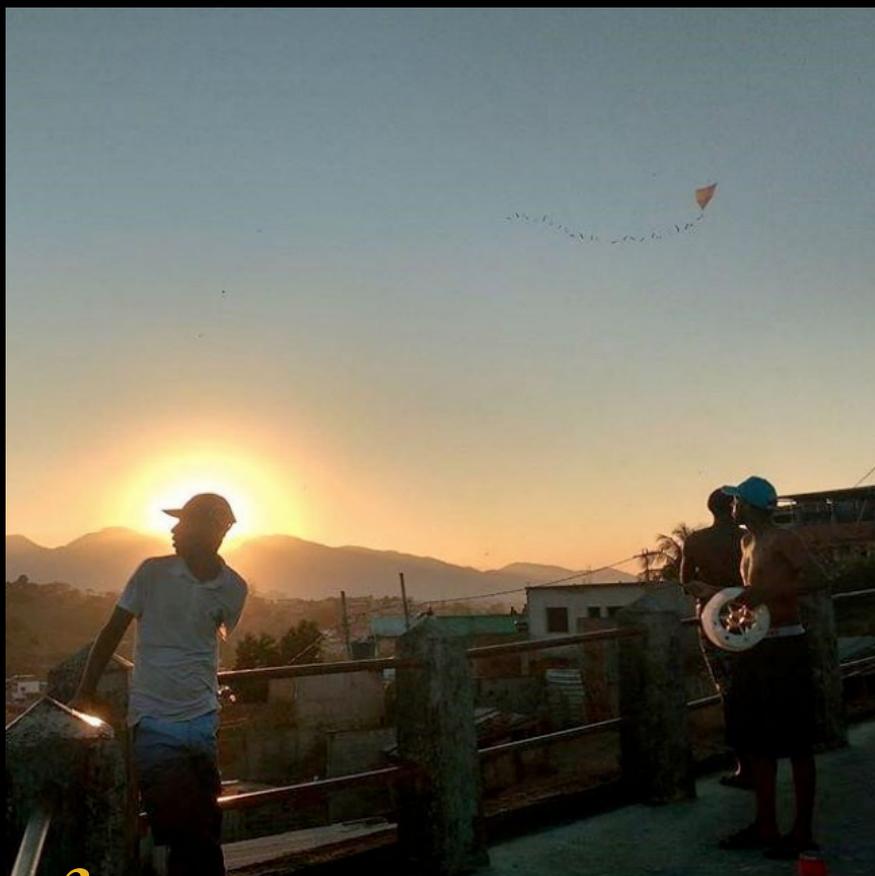
As imagens contam histórias.

Apresento, aqui, um pouco dos contos de vida dos(as) protagonistas pretos(as) que hoje vivem no complexo de favelas da Pedreira, na periferia do Rio de Janeiro. ■



2

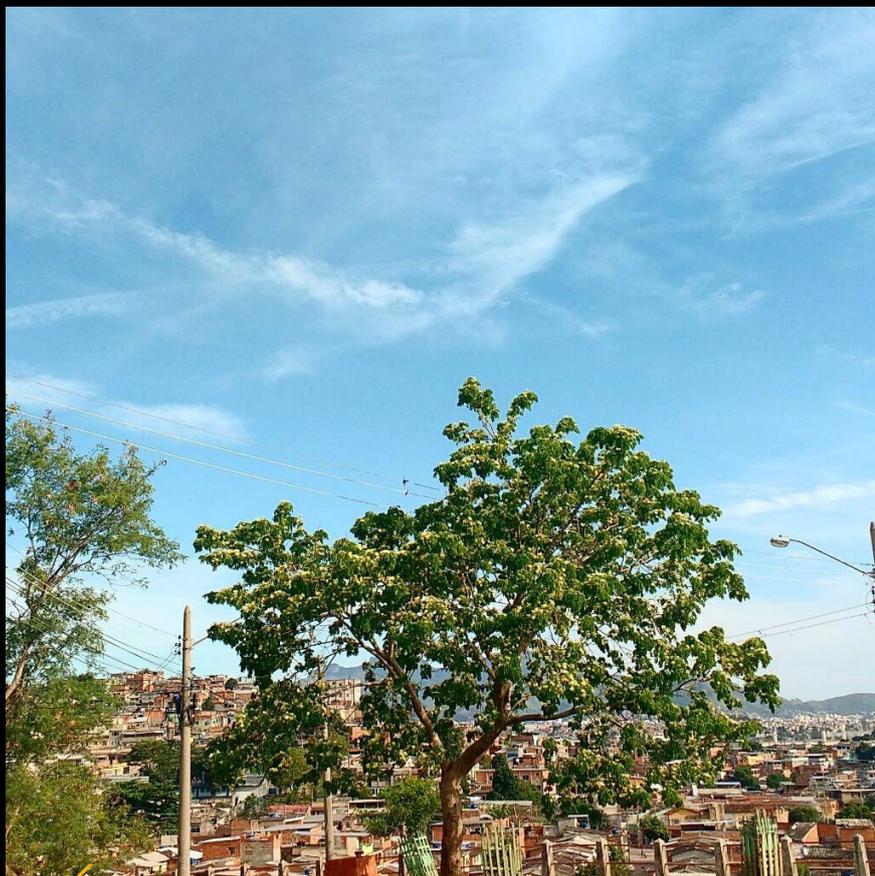
“Negro drama”, dos Racionais Mc’s (2002), tocando como trilha sonora.



3

Favela do QTD (Quitanda). Vista do "Titanic"

É um dos melhores locais pra rapaziada soltar pipa. A vista é extensa e maravilhosa, de onde é possível avistar também o Complexo do Chapadão, dominado por uma facção rival. As duas facções coexistem lado a lado, há anos, num conflito por pontos de vendas de drogas - A.D.A. (Amigo dos Amigos) versus C.V. (Comando Vermelho).



4

O preto e a luta pra ser "bem-sucedido"

As diferenças e as possibilidades de quem entra na corrida

A Zona Norte e a Zona Sul

O centro e as periferias

O playboy, o cria da favela, e o desejo de ser o playboy

A imensidão do tudo e nós

O ser humano de hoje e o tempo

A ignorância das melhores coisas, bairros, lugares e dos personagens

O pecado da intelectualidade e o de ser especial

O ser humano e o dinheiro

O mistério da vida e todo o resto

A beleza.



Orange e Suzye

Deusas

Mulheres incríveis

Pretas, pobres

Faveladas, mães solteiras com um monte de filhos no mundo

Quadro meramente ilustrativo de mais uma família pobre brasileira.

O orgulho de uma é não ter um real no bolso, mas ter as contas pagas

Não deve nada pra essa merda de Estado

Dignidade linda que foi roubada

Resiliência!

O orgulho da outra é ver seu cafezinho e seus varejos saindo bem em seu novo empreendimento

A calçada em frente ao depósito teve o prazer de receber ali uma novíssima barraquinha que vende de tudo

Trabalhar sempre foi prioridade

É o que dá dinheiro, coloca a comida na mesa e paga as contas

Uma me conta histórias de quando trabalhava na casa de uma madame famosa

A outra me diz que agora se sente patroa, acorda a hora que quer; não muito tarde, né, senão perde o ponto bom

Passam longe da política

E me fazem refletir o quanto o egoísmo corrompe

as pessoas

A verdade que mora nelas as fazem ricas

Nem sei se fazem ideia disso

Talvez o pastor tenha roubado em seu discurso de que uma vida boa é aquela com carro e casa bonita

Eu as devolvo em forma de agradecimento pelos ensinamentos diários

Espalharei suas histórias de força e luta

Não queria nascer em lugar melhor

Diante da imensidão de possibilidades

Tinha que ser aqui

Me sinto privilegiado

Sintam-se privilegiadas

Nasceram livres e belas em alma

Com uma força enorme

Resistiram!

Poderiam ser o que quisessem

Não sei se foram

Queria lhes dar essas asas...

Não sintam-se pobres de nada

Um papel poderia melhorar muito as suas vidas

Mas só as faria ter espaços maiores e um maior número de coisas

Vocês merecem muito mais

Algo que nem eu ainda não sei o nome

Maior que tudo isso

*Estar à margem de um círculo onde
a extremidade toca o outro
Ser marginal vai além de portar
um fuzil
Se trata de relações ou a falta delas
É esbarrar em outro círculo
Outra extremidade
Outra pessoa
E tentar entender um pouco
desse contato
Entender um pouco do outro
A natureza humana não é má
Nós somos maus!
O marginal, esse que carrega o fuzil,
é produto disso.*



*“Um príncipe guerreiro que defende o gol”
(trecho da música “Capítulo 4, Versículo 3”,
dos Racionais Mc’s)*





9

*Pistola na mão fazendo a contenção
 Boné pra trás, olhar fundo, ligadão!
 A duas ruas dali, cinco carros da PM
 Um foi morto no confronto de ontem
 É hora de sufocar.
 Antes do acesso à boca, uma barricada improvisada
 Cinco botijões de gás é a estratégia
 Domingo, 10h da manhã.
 Entre os PM's, a barricada e o cria, tem muita gente.
 Quem se aproxima tem que levantar a camisa,
 e falar de onde é
 Se vacilar no papo, fodeu
 A entrada principal da parada é uma viela
 cheia de esgoto
 Tem vários barracos
 (Lembro que vi na Globo, outro dia, uns carinhas
 de um bairro da ZS reclamando que tava sendo
 superdifícil conviver ali com todo o barulho causado
 pelas obras do metrô)
 É... Deve ser difícil mesmo...
 No final da viela tem mais um que fica ligado
 em quem entra
 Quase sempre é um menor
 Armado, é claro*

*Quem tá envolvido nunca tá puro
 A adrenalina correndo sozinha é pouca pro risco
 do combate
 O baseado ajuda a relaxar
 Às vezes, rola até fila de espera
 Mulher tem prioridade!
 A criançada dali já tá ligada em tudo o que acontece
 Passa numa boa
 Às vezes, até ganha uma moral pra comprar uma pipa.
 Na bancada tem o vício de vários
 Cada qual com o seu valor
 Nada de moedas.
 O papo que rola é de uma novinha e do menor que rodou
 pros caras que são alemão
 A rivalidade é grande
 A atividade maior ainda
 No jogo não tem segunda chance.
 O radinho avisou que os policiais vão entrar
 Nada de tiroteio
 Eles só querem o deles
 A boca vai mais pra cima agora
 A estratégia muda
 O negócio é o mesmo.*



10

Favela da Quitanda



11

“Fineza” é essa mistura de cores

“Luxuosas” são essas casinhas feitas de suor e tijolo

Bonita mesmo é essa gente forte

(A vida de qualquer um aqui daria um filme pra ganhar todos os Oscars possíveis)

O que mais tem aqui são celebridades, ídolos, famosos

O paparazzi hoje sou eu

Não precisa passar na TV

Suficientemente fodas pra viverem a sobrevivência de cada dia

Essa gente é Deus de suas próprias vidas

Pobres daqueles que os usam

A favela vive.



12

Os que lutaram pela nossa liberdade não estariam felizes com o que temos hoje

Criaram-se sereias

Uns se perderam

Nos colocaram num círculo

O contraste é assustador e antigo e atual

Em uns ainda corre na veia a força dos ancestrais

Linha de frente do conflito

Tudo o que fizemos foi

Sermos pretos

Nossa história é mar, dos mais lindos

Ainda não acabou

Nossos deuses se preparam

Soam os tambores

Somos a cor da noite

Somos mágica.



13

*Eu quero que se atravessem as mentes
e os corpos em todos os becos com
o presente da vida.*

Tecendo percursos intelectuais e histórias de cidades

Entrevista realizada por Fernando Pinho

*Os entrevistados desta edição são **Ivone Salgado, Renata Baesso Pereira e Luiz Augusto Costa**, professores do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (POSURB) da PUC- Campinas, que falam sobre suas trajetórias de formação intelectual e suas pesquisas no grupo de pesquisa “História das cidades: ocupação territorial e ideários urbanos”.*

Fernando Pinho - Gostaria, em primeiro lugar, que vocês falassem sobre suas trajetórias acadêmicas.

Ivone Salgado – Sou arquiteta, formada pela USP, tendo feito o mestrado e o doutorado no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris. Em 1987, comecei a dar aula na Faculdade de Arquitetura da PUC-Campinas e, em 1998, no então recém-criado Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (POSURB), tendo desenvolvido minhas pesquisas na área da história do urbanismo. Minha primeira pesquisa na PUC-Campinas foi sobre a política sanitária em Campinas no fim do século XIX, financiada pelo CNPq. De lá pra cá, sempre trabalhei com a história do sanitarismo e do higienismo. Uma pesquisa posterior a essa foi financiada por um projeto temático da FAPESP, de 2006 a 2011, coordenada pela professora Maria Stella Bresciani, da UNICAMP, sobre a configuração e

reconfiguração nas cidades do estado de São Paulo no final do século XIX e começo do século XX, no qual pesquisei sobre a questão da higiene na cidade de São Paulo. Também, nesse projeto temático, tínhamos a perspectiva de construir biografias profissionais e eu estudei o engenheiro Carlos Rath, que na metade do século XIX trabalhou em São Paulo com concepções higienistas. Portanto, essa é uma linha de pesquisa que está presente desde o início de minha trajetória na PUC-Campinas até os dias de hoje.

Quando da formação para a Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, eu me engajei num grupo de pesquisa que estudava a fundação de cidades no Brasil Colônia e de lá pra cá continuei estudando a fundação de cidades durante o período colonial e imperial. Com isso, mais recentemente, no POSURB, montamos o grupo de pesquisa “História das cidades: ocupação territorial

e ideários urbanos”, que coordeno, e assim venho trabalhando com a fundação de cidades no século XVIII, no território paulista. Avaliamos que, dentro do conjunto de pesquisas no Brasil sobre o processo de formação da cidade colonial, especialmente sobre o processo de fundação das cidades, havia muitos estudos sobre a cidade de São Paulo e o seu papel na formação do território paulista, assim como sobre o litoral paulista, e que o nosso território privilegiado para investigação deveria ser o primeiro Oeste Paulista. O grupo foi montado, com o professor Luiz Augusto Maia Costa, a professora Renata Baesso Pereira e a professora Jane Victal Ferreira. Cada um dos professores teve um objeto específico: por exemplo, o professor Luiz passou a estudar o território de fronteira São Paulo-Paraná; a professora Jane, o Vale do Paraíba; eu, o primeiro Oeste Paulista; e a professora Renata, a região de fronteira entre o Oeste Paulista e Minas Gerais.

Renata Baesso Pereira – Eu sou mineira. Minha graduação foi na Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais. No período da graduação, fui bolsista do programa PET. Foi lá que tive a oportunidade de começar a me enveredar por esse caminho acadêmico. Havia um grupo de pesquisa e o tutor era professor de História da Arquitetura, o professor Carlos Antonio Leite Brandão. Vejo isso como um traço importante na minha trajetória. O PET foi importante para a minha formação. Posteriormente, concluí a graduação, fiquei um tempo trabalhando em um escritório de arquitetura e fiz a seleção do mestrado em Urbanismo, aqui na PUC-Campinas. Brinco ao dizer que sou sócia-fundadora do programa, mas como aluna... (risos) Sou da primeira turma do mestrado em Urbanismo da PUC-Campinas, do ano de 1997. Ingressei já com interesse na linha de pesquisa sobre história do urbanismo e a professora Ivone Salgado era a coordenadora do programa nessa época; aliás, ela a foi a primeira coordenadora do programa. Durante o mestrado, eu ainda tinha um vínculo muito forte com Minas Gerais e estudei as tipologias arquitetônicas de Belo Horizonte, especificamente a questão das esquinas. Havia ali uma peculiaridade do traçado urbano, da solução dada às esquinas em lotes triangulares com uma forma muito própria e isso tinha um caráter muito importante para o entendimento da forma urbana. Então, a minha pesquisa de mestrado foi sobre a arquitetura de esquinas em Belo Horizonte, com a orientação do professor Ricardo Marques de Azevedo. No doutorado, realizado na USP, a partir das questões levantadas sobre o conceito de tipo na arquitetura, aprofundi a pesquisa sobre esse tema. Fui buscar, numa leitura ri-

gorosa de três obras de Quatremère de Quincy¹, nas quais ele investigava o conceito de “tipo”: um dicionário, um texto sobre a arquitetura egípcia e outro texto sobre a imitação na arte e na arquitetura. Portanto, meu doutorado foi, basicamente, uma exegese dos textos de Quatremère de Quincy, buscando ali essa matriz conceitual. Concluído o doutorado em 2008, surge uma vaga para dar aulas na graduação em Arquitetura e Urbanismo na PUC-Campinas. Prestei o concurso, fui selecionada. Depois, o concurso para compor o corpo docente da pós-graduação, em 2012. Aqui, na pós-graduação, passo a voltar meu olhar mais para as questões da cidade e do urbanismo. Meu primeiro projeto de pesquisa na pós-graduação tratou do entendimento da formação da rede de cidades que compõem a região metropolitana de Campinas (RMC), buscando na história a formação desse território. A pesquisa aborda, portanto, a tipologia e a morfologia de cidades que compõem a RMC.

Luiz Augusto Costa – O meu trajeto acadêmico é um tanto quanto curioso. No segundo grau, eu me formei como técnico em Química. Como estagiário, fui contratado como analista químico de uma indústria petroquímica. Depois fiz o vestibular para Filosofia e para Física, tendo sido aprovado nos dois cursos, passei a cursá-los enquanto trabalhava como técnico em Química. Posteriormente, revi minhas prioridades acadêmicas, e resolvi retomar algo que me interessava desde criança: a Arquitetura. Então, no último ano de Filosofia e ainda trabalhando no polo petroquímico, eu ingressei no curso de Arquitetura.

Tendo finalizado o curso de Filosofia, fui aprovado em um concurso estadual para professor de segundo grau. Passei a me dedicar somente à vida acadêmica: continuei no curso de Arquitetura na Universidade Federal da Bahia e, tendo concluído a graduação em Filosofia na Universidade Católica de Salvador, comecei a dar aula no período noturno.

Durante a graduação em Arquitetura, eu tive a oportunidade de fazer iniciação científica, sob orientação da professora Ana Fernandes, com pesquisa sobre o urbanismo no Brasil e a obra do engenheiro Theodoro Sampaio. Quando me formei, recebi o convite para participar de uma pesquisa sobre a arquitetura pós-moderna, orientada pelo professor Pasqualino Magnavita. Nesse meio tempo, fui ao Rio de Janeiro para fazer especialização em Planejamento

¹ Sobre esse pensador francês, consultar sua tese de doutorado, intitulada *Arquitetura, imitação e tipo em Quatremère de Quincy* (USP, 2008).

Urbano no IPPUR (UFRJ), onde passei oito meses. Voltei depois para Salvador e retomei minhas aulas na escola pública, da qual, posteriormente, pedi desligamento. Eu havia sido aprovado no mestrado da USP, onde, sob a orientação da professora Maria Lúcia Caira Gitahy, estudei a trajetória profissional de Theodoro Sampaio². Dei continuidade à minha formação, ainda na USP e com a professora Maria Lúcia Caira Gitahy, com o ingresso no doutorado, desta vez pesquisando sobre a participação norte-americana no debate sobre a formação do urbanismo em São Paulo, no final do século XIX até a década de 1930³, e depois com o pós-doutorado, em que desenvolvi uma pesquisa sobre o engenheiro Victor da Silva Freire e a formação do pensamento urbanístico em São Paulo. Depois do pós-doutorado, eu voltei para Salvador. Dei aula em uma universidade, trabalhei na Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano da Bahia. Passados cerca de dois anos, tive a oportunidade de fazer o concurso pra PUCC e fui aprovado. Geralmente, eu costumava dizer que uma das razões que me fizeram voltar para São Paulo, que me trouxeram a Campinas, e me impulsionaram a vir para o grupo de pesquisa do qual hoje eu faço parte, foi a oportunidade de trabalhar com a professora Ivone Salgado.

Fernando Pinho - E quais os caminhos atuais da pesquisa do grupo?

Ivone Salgado – É importante sinalizar que a gente sempre acompanhou e acompanha os congressos que congregam temas nessa área de investigação. A nossa pós-graduação, desde que foi formada, ainda apenas com o mestrado na época, promoveu o V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Esse evento já existe há uns vinte anos e a gente sempre participa e sempre se alinha a esse campo de estudos. Acompanhamos as edições do Seminário Internacional de História Urbana e recentemente acompanhamos a formação da Associação Ibero-Americana de História Urbana, no Chile, onde aconteceu o I Congresso Ibero-Americano de História Urbana e ali realizamos uma mesa com vários pesquisadores brasileiros. Essa possibilidade de participação dessa associação e de seus congressos abre uma perspectiva para um diálogo

2 A dissertação de mestrado de Luiz Augusto Costa deu origem ao livro *O ideário urbano paulista na virada do século: o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas (1886 - 1903)*, publicado em 2003.

3 Os resultados de sua pesquisa de doutorado foram publicados no livro *Nem tudo era europeu: a presença norte-americana no debate de formação do urbanismo Paulista (1886-1919)*, lançado em 2014.

com as matrizes espanholas. Há na literatura especializada uma certa separação entre os pesquisadores que estudam as cidades latinas de origem hispânica e os que estudam as de origem portuguesa. No congresso do Chile, tivemos a perspectiva de começar a entender o modelo português com o modelo espanhol, trabalhando juntos. É um campo imenso de pesquisa que se abre.

Renata Baesso Pereira – O meu projeto de pesquisa atual tem como foco o estudo de casas senhoriais em Campinas e região. Segundo um grupo de pesquisadores da Fundação Casa de Rui Barbosa (RJ), esse conceito de casa senhorial deve ser entendido de forma mais ampla – no contexto rural ou no contexto urbano –, segundo uma história social, como um produto de uma determinada classe social e contexto. Isso casa muito bem quando a gente pensa nas famílias que eram as grandes proprietárias de terras da região de Campinas. E quando eu falo Campinas, isso engloba a atual RMC, pois antes tudo era o território de Campinas. Essas famílias constroem casas senhoriais tanto no espaço urbano quanto no espaço rural. Então, o meu projeto de pesquisa atual tem como objeto a família Souza Aranha e procura analisar o que é essa propriedade fundiária – das sesmarias que se desdobram em engenhos e depois fazendas de café – e como esses sujeitos, como esses agentes atuam no espaço urbano e no espaço rural. Qual é o papel deles? Não são homens do campo; são empresários, sujeitos que articulam essa produção de caráter industrial com mercados internos e externos, que têm negócios que não estão só ligados à agricultura, que influem nas redes de infraestrutura urbana, que tiveram um papel nas Câmaras. A principal questão, e que ainda estou delineando, é que esse limite rígido entre o urbano e o rural não existe. São complementares. Talvez questionar alguns lugares comuns da historiografia, como é o caso da afirmação de que o Brasil era pouco urbano. Sim, mas esse urbano estava, como o historiador francês Bernard Lepetit aponta, numa constelação de pontos num território, ligados em rede aos núcleos urbanos. Há uma relação do rural com o urbano e é isso que a pesquisa está apontando.

Fernando Pinho - Essas noções são históricas mesmo. O que é urbano e o que é rural não são a mesma coisa no século XXI e no século XVIII...

Renata Baesso Pereira – Sim, é verdade! A família Barão de Itapura, por exemplo, se estabelece em Campinas no início do século XIX. Estou tentando construir uma espécie de genealogia, no sentido de

entender essa constituição fundiária, da distribuição de terras, seja por herança, seja por compra. É um período de regulamentação da Lei de Terras do Império, em 1854. A sesmaria vai se desmembrando por herança, por compra. Ao que parece, o Barão de Itapura veio do Paraná. Ele se instala em Campinas, fez parte da Câmara, construiu um sobrado, ao lado da igreja matriz, constituindo uma presença urbana e uma construção que é moderna para esse período, com uma série de inovações na maneira de morar. Procuo, então, entender essa tipologia urbana e o papel desse sujeito que é um personagem importante na economia do período. Depois da quebra do café, a gente percebe que as fazendas foram loteadas e até hoje há um mercado de terras, esperando por valorização, que são originárias de fazendas.

Quando participei do I Congresso Ibero-Americano de História Urbana, em novembro de 2016, no Chile, percebi que há uma convergência entre pesquisas e metodologias que buscam rever as distinções entre o urbano e o rural no Brasil, seja no período da Colônia, seja no período do Império, rever essa ideia de rede urbana formada somente por vilas e cidades e observar essa miríade de outras formas de povoamento. Há também as pesquisas desenvolvidas pelos nossos alunos de pós-graduação, como o estudo sobre a formação de fazendas no sul de Minas Gerais. Essa ideia de fronteira, como a entendemos hoje, não fazia sentido naquela época. Esse território do sul de Minas Gerais e a sua articulação com o território paulista é impressionante. Impressiona o quanto a fronteira é permeável e as disputas por esses territórios. Esse, inclusive, foi o trabalho que apresentamos no Chile: a formação da rede urbana por conta da disputa junto às fronteiras entre as capitânicas de Minas Gerais e de São Paulo. Havia uma sobreposição de camadas, lugares que pertenciam, do ponto de vista de uma rede civil, a São Paulo, mas estavam ligados ao Bispado de Minas Gerais. A rede eclesiástica não necessariamente coincidia com a rede civil da jurisdição das comarcas. Essa teia é algo importante para se rever, além do senso comum, a ideia de um sertão deserto, já que nesse dito sertão existia uma miríade de fazendas, de pontos de descoberta de ouro, ou seja, um lugar habitado.

Luiz Augusto Costa – À primeira vista, eu estaria mais direcionado à questão da formação do pensamento urbanístico no Brasil, mais em particular em São Paulo; porém isso traduz apenas um aspecto de meus interesses. Na verdade, o que me interessa são os processos de produção do espaço construído, sejam eles materiais ou imateriais, em qualquer período que seja, tanto na atualidade quanto no tempo pretérito.

Entendo que, no meu percurso, a ideia, tanto a ideia concebida como a ideia em movimento, é uma questão central. Vejo, sobretudo, que a história funciona como uma opção metodológica de apreensão da realidade, onde a história não tem fim nela própria. A história permite refletir sobre questões preeminentes da contemporaneidade ou do passado, mas, de qualquer forma, é essa preocupação: a de apreender a realidade. Tenho o interesse em perceber como essa realidade é transformada, modificada e ressignificada através da produção social do espaço construído. Foi nessa perspectiva que eu pesquisei sobre Theodoro Sampaio e sobre Victor da Silva Freire. Investiguei a trajetória de uma série de autores para perceber o fluxo e o refluxo de ideias norte-americanas no debate que deu origem ao pensamento urbanístico em São Paulo, mas também me preocupei com a produção, ocupação e transformação do espaço construído, do território que chamamos “Pontal do Paranapanema”, sobre o qual fiz uma pesquisa de mais de seis anos. Abordamos vários aspectos da região do Pontal do Paranapanema. Atualmente, venho retomando o trabalho com a obra do Victor da Silva Freire, ao mesmo tempo que tenho orientado uma série de dissertações de mestrado e teses de doutorado que versam sobre questões da contemporaneidade. Enfim, o núcleo de interesse continua: é o processo de formação de produção do espaço construído, seja, mais uma vez, como uma ideia concebida e/ou como ideia em movimento. É isso que me fascina!

Fernando Pinho - Eu tenho visto, aqui no POSURB, a presença de alunos de outros cursos. Como é que vocês observam o interesse de alunos, vindos de várias áreas, sobre a história da cidade e do urbanismo?

Ivone Salgado – A área da história tem uma demanda expressiva, embora não comparável à demanda das áreas da gestão e da requalificação urbana. Como a pós-graduação também é voltada para a formação de professores, sempre existe uma demanda dos que já atuam em sala de aula ou dos que pretendem ser futuros professores. Também, em nosso processo seletivo, existe a abertura para várias áreas. Existem muitos historiadores que se interessam pela história da cidade, pela história do urbano, pela história do urbanismo.

Fernando Pinho - Considero isso muito importante, pois, além de promover esse diálogo entre áreas, ajuda a fazer um questionamento

“por dentro”. Não se trata, portanto, de uma replicação de formas de fazer história, mas também de repensar esse fazer.

Ivone Salgado – Sim! Veja que hoje há um debate importante em relação ao patrimônio construído. Temos conselhos municipais e estaduais, o IPHAN etc. Não somos como outros países, como Portugal, onde o que seria o nosso IPHAN tem uma estrutura diferente aos moldes de um ministério, com uma política e verbas próprias. Mesmo assim, no Brasil, eu acho que o patrimônio começa a ser mais valorizado. O recente caso de ministros caírem porque tentaram intervir, por motivos pessoais, numa área do patrimônio histórico da cidade mais antiga do Brasil, deixa claro que está mudando a visão do patrimônio.

Há muitos alunos que têm essa sensibilidade, que veem na história um modo de entender os processos, as técnicas e a valorização do patrimônio arquitetônico ou das políticas de turismo. O estudo da história dá o fundamento para as políticas de preservação do patrimônio, de recuperação, de utilização contemporânea desse patrimônio. Não é uma história que fica lá no passado; é uma história que pensa o presente.

A própria questão sobre o valor de determinado edifício, praça ou cidade: esse valor só pode ser atribuído se você conhecer a história desse objeto. Então, se precisa conhecer a história desse objeto para saber avaliar o valor histórico dele. Muitas vezes existem avaliações equivocadas de um edifício, de uma rua, de uma praça. O que é de tradição portuguesa? Essa tradição está presente ou não? Isso remete a conhecer a história.

Uma das questões que o I Congresso Ibero-Americano de História Urbana, no Chile, abriu é que, dentro da historiografia, existe uma prática muito comum de interromper os estudos sobre o Brasil colonial em 1822, tanto em Portugal quanto no Brasil. Porém, discutindo alguns trabalhos do século XIX, a gente tem percebido que a ruptura não acontece em um dia. Há permanências! Então faz-se necessário observar o que permanece e o que se modifica, as permanências e rupturas. Por exemplo, nesse território paulista, fundado no século XIX, há, na maneira de construir, uma tradição portuguesa, do período colonial, mas também uma inovação. Então, para observar essas rupturas e novidades, não dá mais para fazer um corte temporal rígido, sendo necessário traçar um arco temporal mais longo. ■

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

Ivone Salgado é doutora em Urbanismo (Universit  de Paris XII), professora da PUC- Campinas e líder do grupo de pesquisa “História das cidades: ocupa o territorial e ideários urbanos”.
salgadoivone@puc-campinas.edu.br

Renata Baesso Pereira   doutora em Arquitetura e Urbanismo (USP) e professora da PUC- Campinas.
renata.baesso@puc-campinas.edu.br

Luiz Augusto Costa é doutor em Arquitetura e Urbanismo (USP) e professor da PUC- Campinas.
luiz.augusto@puc-campinas.edu.br

Pedro Henrique Campello Torres

Gentrificação verde

novos debates, abordagens e agendas de luta na cidade contemporânea

Lançado em julho de 2016 o livro *Green Gentrification: Urban Sustainability and the struggle for environmental justice*, dos autores Kenneth A. Gould e Tammy L. Lewis, levanta uma série de questões pertinentes à pesquisa no âmbito do direito à cidade no século XXI. Mais do que isso, o livro fomenta o contemporâneo debate, seja do ponto de vista teórico quanto metodológico, em relação as possibilidades de trabalhar o conceito de *gentrification*¹, no campo do planejamento urbano e da justiça ambiental.

De acordo com Gould e Lewis *green gentrification* é um conceito que deve ser lido em chave transdisciplinar focado na literatura sociológica, da justiça ambiental, das desigualdades, da

gentrificação, do planejamento urbano e da sociologia ambiental:

Situamos o conceito de gentrificação verde dentro de amplos processos sociais que produzem e reproduzem a desigualdade na sociedade. Usamos o termo gentrificação verde para descrever um subconjunto de gentrificação urbana. O processo de gentrificação verde é iniciado por iniciativas ecológicas que criam ou restauraram amenidades ambientais. As amenidades ambientais atraem grupos mais ricos de residentes e expulsam os residentes de baixa renda, criando a gentrificação verde (Gould e Lewis, 2016, p.4, tradução minha).

Para os autores é fundamental a distinção entre o processo clássico de gentrificação, em que essa resulta em projetos ecológicos/sustentáveis para uma localidade. No caso da gentrificação verde, ao contrário, são esses projetos sustentáveis que levam à gentrificação em um território. Não há dúvidas que a gentrificação pode levar a uma valorização, na área gentrificada,

1 No Brasil são raros os casos de tradução do termo. Exemplo de pesquisa consistente em que se verifica o emprego de enobrecimento, em vez de gentrificação, são os trabalhos de Rogério Proença Leite, como *A exaustão das cidades: antienobrecimento e intervenções urbanas em cidades brasileiras e portuguesas*, 2010.

Pedro Henrique Campello Torres

é pesquisador da PUC-Rio. Mestre em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ) e doutor em Ciências Sociais pela PUC-Rio.

phcampellotorres@gmail.com

de amenidades “verdes”; o que buscam nesse livro é provar que o contrário também é possível e já ocorre em cidades como Nova Iorque.

Os autores apresentam três perguntas que são as chaves para sua interpretação do processo urbano, colocando como objeto de análise perspectivas de raça, classe e moradia: (1) A sustentabilidade embranquece uma área? (*Does greening whiten?*); (2) A sustentabilidade enriquece? (*Does greening richen?*); e (3) a sustentabilidade faz elevar o preço do aluguel e das moradias? (*Does greening raise rents and housing prices?*) Para responder a essas perguntas Gould e Lewis apresentam cinco casos de espaços públicos para ilustrar suas análises.

Gould e Lewis utilizam como exemplo o caso da revitalização e transformação em parque linear de um antigo ramal elevado da linha de trem em Manhattan, conhecido como *High Line Park*, no bairro do Chelsea. O parque, inaugurado em 2009, é altamente popular e hoje é um dos principais destinos turísticos de Nova Iorque, com cerca de cinco milhões de visitantes por ano. O bairro, antes reduto de parte da classe média da cidade, com a presença de lojas de serviços, autopeças, matadouros e açougues, garagens e pequenas indústrias, viu crescer no seu entorno hotéis modernos, lojas de luxo, restaurantes sofisticados, entre outras transformações.

O disparar do preço do solo de todo o entorno do *High Line* fez antigos símbolos do local serem forçados a se mudar. Os valores da propriedade perto do parque aumentaram cerca de 103% entre 2003 e 2011, de acordo com um estudo da Corporação de Desenvolvimento Econômico da Cidade de Nova York. Antes disso, as propriedades residenciais circundantes tinham sido avaliadas em 8% abaixo da média global para Manhattan. O *High Line* seria, portanto, um exemplo de gentrificação verde – o crescente fenômeno do aumento dos valores imobiliários na sequência de um projeto de sustentabilidade urbana em larga escala.

O livro incita questionamentos empíricos sobre se seria possível a aplicação da proposta de Gould e Lewis para casos no Brasil. Casos como o Parque Madureira no Rio de Janeiro, em que se verifica uma valorização dos terrenos e aumento dos preços dos imóveis, assim como o projeto do Parque do Minhocão em São Paulo, seriam objetos de estudo que se enquadrariam nesse quadro teórico metodológico? Acredito que sim. Nesse sentido, está aberta a possibilidade para se testar a hipótese e metodologia de Gould e Lewis para inúmeros casos no Brasil e em outros territórios.

O debate acadêmico sobre o processo de gentrificação no Brasil não é novo e, recentemente, ganhou nova força com a publicação de inúmeros trabalhos

relativos à gentrificação em áreas centrais de cidade, com a expulsão de antigos moradores pela força do Estado – com as remoções – e pela força do mercado – o preço do mercado imobiliário sobe ao ponto de não conseguirem permanecer em seus locais de origem.

O significado do conceito de gentrificação e, mais ainda, seus usos e apropriações por diferentes atores sociais, está longe de ser homogêneo. O uso dos conceitos e a reivindicação de seus sentidos e historicidade são alvos de disputas constantes. Cunhado em 1964 pela socióloga inglesa Ruth Glass, foi utilizado pela primeira, ainda entre aspas, para descrever uma transformação socioespacial observada pela autora para o caso londrino, de transformação de uma zona popular em uma região nobre.

Em *Aspects of Change* (1964), Glass observou bairros, ruas e quarteirões tradicionalmente das classes trabalhadoras de Londres sendo “invadidos” pelas classes médias, alta e baixa. A autora apontava para o fato de que com os novos residentes, novos preços, novas divisões das residências e uma nova ambiência começavam a surgir na vizinhança. Para Glass, uma vez iniciado o processo de gentrificação de uma espacialidade, rapidamente a transformação ocorre até a expulsão ou desocupação do último morador original, normalmente das classes subalternas.

Partindo da teoria marxista, a autora objetivava influenciar, com sua pesquisa, políticas públicas de governo para realizar a mudança social. Nesse sentido, a invenção do termo é também um grito militante por justiça social nas cidades, contra a elitização dos bairros e para chamar a atenção sobre a guetificação da condição de moradia das camadas populares. O centro da cidade, antes território denegrido, local de poluição, sujeira, doenças etc., passa a ser valorizado pelas elites, em um movimento de inversão em que os mais pobres é que são levados a morar em áreas cada vez mais distantes do centro, onde o preço da terra é mais acessível.

O conceito volta com força ao debate acadêmico na década de 1980 com o geógrafo Neil Smith, que examina o investimento e o desinvestimento de capital em áreas urbanas centrais, com uma articulação imprescindível entre a indústria imobiliária e a indústria cultural. Uma das condições apontada por Smith para o processo de gentrificação é a existência de um estoque de imóveis sem uso ou subestimados em áreas abandonadas pela desvalorização dos bens, sem a possibilidade de lucros para o capital.

As lutas contra os processos de remoções que marcaram grandes obras da última década, sobretudo em vistas à Copa do Mundo de 2014 e às Olimpíadas de 2016, reascenderam o debate sobre a justiça social nas cidades e, mais do que nunca, do direito à cida-

de². Em diversas partes do Brasil, no Rio de Janeiro (RJ), com o caso da siderúrgica Thyssenkrupp CSA ou a exploração de óleo e gás na baía de Guanabara, ou no rompimento da barragem em Mariana (MG), entre tantos outros, as lutas pelo direito à cidade, cada vez mais, são lutas por justiça ambiental, reação à processos de injustiças ambientais. Nesse sentido, a noção de justiça ambiental é a integração da justiça social e dos direitos humanos com os esforços para garantir a sustentabilidade ecológica.

O debate sobre justiça ambiental, consolidado sobretudo no campo do planejamento urbano, e sua interface com a sociologia têm em Pellow³ e Acselrad seus maiores expoentes. Acselrad tem trabalhado como a questão locacional é parte estratégica para a apropriação e reprodução do capital no território. Existe, portanto, uma geografia das escolhas locais para onde devem ser produzidos espaços desiguais na cidade, repositórios de lixo, materiais químicos, tóxicos, etc.

é nas áreas de maior privação socioeconômica e/ou habitadas por grupos sociais e étnicos sem acesso às esferas decisórias do Estado e do mercado que se concentram a falta de investimento em infraestrutura de saneamento, a ausência de políticas de controle dos depósitos de lixo tóxico, a moradia de risco, a desertificação, entre outros fatores, concorrendo para suas más condições ambientais de vida e trabalho. Para designar esse fenômeno de imposição desproporcional dos riscos ambientais às populações menos dotadas de recursos financeiros, políticos e informacionais, tem sido consagrado o termo injustiça ambiental. Como contraponto, cunhou-se a noção de justiça ambiental para denominar um quadro de vida futuro no qual essa dimensão ambiental da injustiça social venha a ser superada. (Acselrad, Campello do A., Mello: 2009)

O fenômeno da gentrificação verde sugere que a gentrificação não é apenas um movimento “de volta para a cidade”, mas também inclui expatriados urbanos e suburbanos que procuram qualidade de vida em espaços da cidade – ou do campo. Os exemplos trabalhados para enunciar os casos de gentrificação verde de Nova Iorque se enquadram no que

estamos aqui entendendo por territórios vulneráveis ou considerados degradados. São eles, na verdade, os principais locais de possíveis renovações, revitalizações e projetos articulados com o capital imobiliário que sejam altamente lucrativos, como no caso do *High Line*.

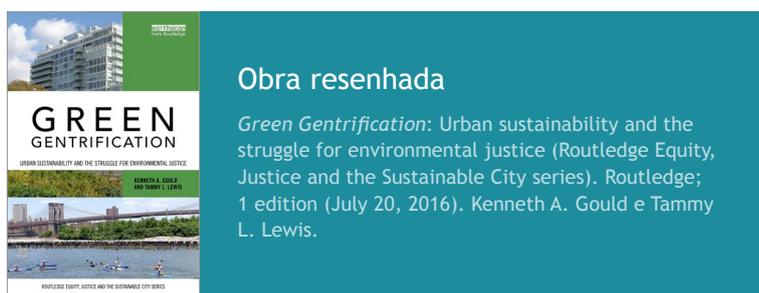
Gould e Lewis demonstram que a desigualdade social e a injustiça não são resultados inevitáveis de projetos de sustentabilidade urbana. Para o autor, quando os líderes comunitários exigem que a equidade social se torne um componente central desses planos, e as iniciativas de políticas públicas abraçam essa visão, seria possível construir projetos urbanos alternativos. Nesse sentido, o livro traz uma nova abordagem que articula a pesquisa acadêmica sólida com a agenda contemporânea de lutas nas cidades, cada vez mais sombreadas por projetos ditos verdes, ecológicos e sustentáveis.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFIA

- ACSELRAD, H.; CAMPELLO, C.; BEZERRA, G., organizadores. **O que é Justiça Ambiental?** 1º. Ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.
- GLASS, Ruth. London: **Aspects of Change**, ed. Centre for Urban Studies. London: MacKibbon and Kee, 1964.
- GOULD, K. A. e LEWIS, T. L. **Green Gentrification: Urban sustainability and the struggle for environmental justice**. Routledge: 2016.
- HARVEY, David. **Neoliberalismo**. História e implicações. Rio de Janeiro, Editora Loyola, 2005.
- LEITE, Rogerio Proença. A exaustão das cidades: antienobrecimento e intervenções urbanas em cidades brasileiras e portuguesas. *Rev. bras. Ci. Soc.*, São Paulo, v. 25, n. 72, p. 73-175, Feb. 2010.
- PELLOW, David N. **Resisting Global Toxics: Transnational Movements for Environmental Justice**. The MIT Press, 2007.
- SMITH, N. Toward a theory of gentrification: a back to the city movement by capital, not people. **Journal of the American Planning Association**, 1979. ■

2 No bojo da Copa do Mundo (2014) e das Olimpíadas (2016) diversos artigos foram publicados em jornais, revistas e periódicos científicos brasileiros, como a revista E-Metropolis (edição 15) e Cadernos Metrôpole (Edição 32). A maior parte dos artigos tem como referência Neil Smith e David Harvey.

3 Em seus estudos sobre o tema, Pellow demonstra que as comunidades minoritárias e de baixa renda possuem uma carga desproporcional de riscos ambientais. O autor trabalha a questão de como as políticas de classe e racial influenciaram a construção dessa “geografia do risco”.



Obra resenhada

Green Gentrification: Urban sustainability and the struggle for environmental justice (Routledge Equity, Justice and the Sustainable City series). Routledge; 1 edition (July 20, 2016). Kenneth A. Gould e Tammy L. Lewis.

REALIZAÇÃO



APOIOS

