@metropolis

34

ano 9 | setembro 2018

Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais

revista eletrônica
e-metropolis

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

Fernanda Pernasetti
Heitor Vianna Moura
Patrícia Ramos Novaes
Pedro Paulo Machado Bastos
Priscilla Rodrigues Fonseca
Renata Brauner Ferreira
Renata Cristina Antão
Samuel Thomas Jaenisch
Tarcyla Fidalgo Ribeiro
Thaís Velasco

apoio técnico editorial

Luísa Sobral

suporte administrativo

Elizabeth Alves
Karoline Souza

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 34 ▪ ano 9 | setembro de 2018

A edição nº34 da *e-metropolis* coloca em foco o tema metropolitano através do debate das desigualdades urbanas no Brasil e na América Latina. Os artigos, ensaios e entrevista desta edição abordam questões como os problemas da função social da propriedade de terras, as adversidades da mobilidade nas cidades e as transformações no território urbano.

Essa edição traz no artigo de capa, com o título **"Curitiba/Brasil e Tucumán/Argentina: dinâmicas metropolitanas comparadas"**, uma análise sobre duas cidades da América Latina, onde as pesquisadoras do Observatório das Metrópoles, Olga Firkowski e Madianita Silva, apresentam uma comparação entre elas, buscando traçar um paralelo entre suas dinâmicas metropolitanas a partir de duas dimensões: a produção de espaços de moradia e as estratégias de implantação de centros comerciais.

No artigo **"Regularização fundiária de interesse social como instrumento de inclusão urbana e de reconhecimento da função social da propriedade. Influência da cartografia na Comunidade de Roda de Fogo"**, Sande Nascimento Arruda discute as políticas de regularização fundiária em Pernambuco, tendo como base a atuação do Programa Meu Imóvel Legal. São abordados temas como a participação popular nos processos decisórios e a o reconhecimento das áreas ocupadas como espaços legítimos de moradia.

No artigo **"Em busca de um amanhã global: Propostas de museus na regeneração portuária do Rio de Janeiro?"**, Renata Latuf de Oliveira Sanchez trabalha a partir da afirmação de que os museus têm sido constantemente utilizados como âncoras de grandes projetos urbanos e catalisadores de renovação urbana. Assim, analisa os planos para a recuperação da Praça Mauá e adjacências por meio de equipamentos culturais, desde a proposta do Museu Guggenheim até a implantação do Museu de Arte do Rio e do Museu do Amanhã.

Já em **"Narrativas musicais na cidade"**, Leonardo Tadeu dos Santos parte do álbum "Ainda há Tempo" – lançado pelo cantor Criolo em 2016 – para discutir como a música pode ser uma forma para ressignificar a cidade a partir de narrativas que busquem construir novos sentidos, abordando temas diversos ligados à desigualdade social, questão de gênero ou meio ambiente.

Com o título de **"A velocidade das cidades lentas"**, o artigo coloca em pauta a mobilidade urbana e as transformações que podem alterar os tempos e formas de percurso. É discutida a origem do termo *slow cities* e a tendência de desaceleração do ritmo de vivência urbana e de consumo, voltando a narrativa para o contexto português.

A edição apresenta também a resenha **"Um refúgio para ocupar: notas sobre a ocupação do Hotel Cambridge"**, de Suzana Silveira e Gabriel de Vuono, sobre o filme Era o Hotel Cambridge, que trata de uma ocupação em São Paulo, organizada pelo movimento de moradia.

A seção especial de autoria de Renata Piroli Mascarello e Angelo Antonio Duarte propõe um guia turístico, nomeado de **(Anti) guia amoroso do Rio de Janeiro**, revelando a rotina da capital fluminense sob o olhar dos autores, que se deslocaram pela cidade em busca de melhor qualidade de sobrevivência na cidade. O texto relata as dificuldades e realidades das pessoas ao disputarem o espaço urbano, relacionando o modo de vida ao seu custo, à suas possibilidades de transporte, às belezas e às desigualdades que se apresentam no cotidiano dos dois pesquisadores, incentivando o uso do espaço público.

No ensaio fotográfico **"Lugares do ir"**, de Pedro Thame Guimarães, foi abordada a questão dos deslocamentos na cidade e como o modo como transitarmos (a pé, carro, ônibus) podem influenciar nossa percepção sobre os lugares. O cenário escolhido foi a cidade de Cuiabá.

Ainda no âmbito das reflexões metropolitanas internacionais e dos questionamentos sobre os deslocamentos urbanos, a **entrevista** desta edição foi feita com Ricardo Gutierrez, diretor do Instituto Metropolitano de Planejamento (IMEPLAN) de Guadalajara, sobre o tema da mobilidade urbana e do transporte público.

Por fim, recentemente acompanhamos uma série de ataques à Universidade pública, catalisados a partir da tragédia do Museu Nacional e da onda privatizadora que ganhou força sob o discurso da ineficiência administrativa. A *e-metropolis* segue atenta ao cenário e convida todas e todos a participarem das mobilizações pela defesa da educação pública, gratuita e de qualidade. ■

Índice

nº 34 ▪ ano 9 | setembro de 2018

Capa

06 **Curitiba/Brasil e Tucumán/Argentina: dinâmicas metropolitanas comparadas**

Curitiba/Brasil and Tucumán/Argentina: comparative metropolitan dynamics

Por Olga Lúcia Castreghini de Freitas-Firkowski e Madianita Nunes da Silva

Artigos

21 **Regularização fundiária de interesse social como instrumento de inclusão urbana e de reconhecimento da função social da propriedade através da influência da cartografia na comunidade de Roda de Fogo**

Regularization of social interest as an instrument for urban inclusion and recognition of the social function of property through the influence of cartography in the community of Roda de Fogo

Por Sande Nascimento de Arruda

33 **Em busca de um amanhã global: propostas de museus na regeneração portuária do Rio de Janeiro**

Looking for a global tomorrow: Museums proposals for Rio de Janeiro's harbor regeneration

Por Renata Latuf de Oliveira Sanchez

45 **Narrativas musicais e a cidade**

Music narratives and the city

Por Leonardo Tadeu dos Santos

52 **A velocidade das cidades lentas**

The speed of the slow cities

Por Manuel Soares

Resenha

61 **Um refúgio para ocupar: notas sobre a Ocupação do Hotel Cambridge**

A refuge to occupy: notes on the Hotel Cambridge Occupancy

Por Suzana Maria Loureiro Silveira e Gabriel Dib Daud de Vuono

Especial

64 **(Anti) guia amoroso do Rio de Janeiro**

Rio de Janeiro's Love (Anti) Guide

Por Renata Piroli Mascarello e Angelo Antonio Duarte

Ensaio

71 **Lugares do ir**

Places of the going

Por Pedro Thame Guimarães

Entrevista

74 **Governança do transporte em Guadalajara: desafios para uma metrópole conectada**

Transport Governance in Guadalajara: challenges for a connected metropole

Com Ricardo Gutierrez

Por Richardson L. M. da Câmara

ficha técnica

Projeto gráfico e diagramação
Paula Sobrino
paulasobrino@gmail.com

Revisão
Aline Castilho
alinecastilho1@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 também é mestre em Poéticas Visuais.*
https://www.behance.net/marianacorteze
https://www.instagram.com/marianacorteze
maricorteze@hotmail.com

Olga Lúcia Castreghini
de Freitas-Firkowski

Madianita Nunes da Silva

Curitiba/Brasil e Tucumán/Argentina

dinâmicas metropolitanas comparadas

Olga Lúcia Castreghini de Freitas-Firkowski

é professora do Departamento de Geografia da UFPR e dos Programas de Pós Graduação em Geografia e em Planejamento Urbano - UFPR. Pesquisadora CNPq e doutora em Geografia (USP, 2001).

olgafirk@gmail.com

Madianita Nunes da Silva

é professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano - UFPR. Doutora em Geografia (UFPR, 2012).

madianita@gmail.com

RESUMO

O artigo apresenta resultados da pesquisa comparada entre as metrópoles de Curitiba, no Brasil e Tucumán, na Argentina, com objetivo de compreender como processos gerais e homogeneizantes se particularizam em metrópoles com posições semelhantes nas redes urbanas de seus respectivos países. Para fazê-lo, duas dimensões foram priorizadas: a produção dos espaços de moradia e as estratégias de implantação de um setor específico da economia urbana, relacionado às redes de varejo e aos shopping centers. A escolha dessas dimensões justifica-se por entender que ambas explicitam dinâmicas importantes para a apreensão das características atuais da metropolização, tais como as relações do local com outras escalas espaciais e as lógicas presentes na produção e reestruturação do espaço metropolitano na presente fase do capitalismo.

Palavras-chave: Dinâmica metropolitana; Metrópole secundária; Produção de espaços de moradia; Redes de varejo e shopping center; Curitiba e Tucumán.

SUMMARY

The article presents the findings of comparative research between the metropolises Curitiba, in Brazil and Tucumán, in Argentina, with the objective of understanding how general and homogenizing processes are particularized in metropolises having similar positions in the urban networks of their respective countries. Two dimensions were prioritized in order to do this: the production of living spaces and the strategies for implanting a specific sector of the urban economy, related to retail chains and shopping malls. The choice of these dimensions is justified by the understanding that both make specific dynamics explicit for apprehending the current characteristics of metropolization, such as the relations between the location and other spatial scales and the logic present in the production and restructuring of metropolitan space in the current stage of capitalism.

Key words: Metropolitan dynamics; Secondary metropolis; Production of living spaces; Retail networks and shopping mall; Curitiba and Tucumán.

INTRODUÇÃO

Homogeneização, fragmentação, hierarquização: ao tratar dessa tríade, Lefebvre (1980; 1989) nos apresenta elementos que despertam a atenção para a compreensão daquilo que anunciou como a "planetarização do urbano". A partir desse processo cada vez mais os lugares urbanos são semelhantes, portadores de elementos que os singularizam em escala planetária. Ou seja, reconhecemos nas diferentes cidades, fragmentos da totalidade urbana contemporânea.

Os elementos destacados por Lefebvre (1989) ganham dimensão e se apresentam de maneira exemplar na produção das metrópoles contemporâneas. Conforme Lencioni (2017, p. 55), "o processo de metropolização acentua a homogeneização do espaço, intensifica sua fragmentação e altera a hierarquia entre os lugares".

No âmbito do presente texto, é a homogeneização que nos guia. Isso porque tal elemento se manifesta na semelhança que podemos observar entre as metrópoles, que, como afirma Lencioni (2017), materializa-se em ações de

> intervenções urbanas, reabilitações de áreas degradadas, tanto quanto pela arquitetura dos edifícios, dentre outros aspectos [...]. O que antes chamava atenção, apesar das semelhanças que havia, eram as particularidades que cada metrópole apresentava. Hoje em dia o que nos surpreende mais é o quanto elas têm de semelhante (LENCIONI, 2017, p. 37).

Destaca-se ainda que a metropolização, entendida como uma etapa superior da urbanização e do modo de vida urbano – transformado, agora, em metropolitano –, manifesta-se para além da metrópole, uma vez que os valores por ela produzidos alcançam toda a rede de cidades: metrópoles regionais, cidades intermédias, cidades pequenas e o campo; "nas pequenas e médias cidades, por exemplo, podemos encontrar hábitos culturais e valores que antes eram próprios e exclusivos daqueles que viviam nas metrópoles" (Lencioni, 2017, p. 48).

Para Ferrier (2001), trata-se mesmo da necessidade de reconhecer uma nova teoria explicativa, capaz de responder às demandas da "planetarização do urbano", ao que denominou de teoria da metropolização do espaço. Segundo o autor, estaríamos vivendo uma nova era, na qual o território que importa é aquele de natureza metropolitana. Isso não significa que deixaríamos de tratar da cidade e passaríamos a tratar da metrópole, nem que todas as expressões da realidade urbana seriam automatica-

mente metropolitanas, mas significa afirmar a importância de uma nova lógica territorial-metropolitana, na qual é o conteúdo metropolitano que comanda os modos de viver e de produzir.

Desse modo, a metropolização se apresenta como o processo geral que submete à sua lógica os diferentes espaços, sejam eles ou não metrópoles. No tal contexto, tratar da metrópole e da metropolização significa reconhecer as características próprias dessa forma-processo, em especial quando nos deparamos com realidades de distintas temporalidades, tal é o caso da América do Sul, que guarda em sua constituição elementos de diferentes tempos e diferentes culturas, em meio a realidades físico-naturais igualmente distintas.

O reconhecimento dos pontos de conexão entre as metrópoles sul-americanas requer que se priorize um recorte analítico de modo a que o olhar recaia sobre realidades passíveis de comparação.

Para Sposito (2016, p. 43), a comparação pode ser tomada como um procedimento intelectual, associada ao que a autora denomina de "fundamentos de método", que se expressam por meio de pares ou tríades, como: quantidade e qualidade; geral, particular e singular; articulação entre escalas geográficas; processos e formas; espaço e tempo; entre outros.

Dessa forma, partimos da comparação entre metrópoles com posição semelhante nas suas respectivas redes urbanas nacionais para compreender como nelas se manifestam as dinâmicas do capitalismo contemporâneo. Essa foi a motivação principal da pesquisa que originou o presente texto: compreender como processos gerais e homogeneizantes se particularizam em metrópoles com posições semelhantes em seus respectivos países – Curitiba, no Brasil e San Miguel de Tucumán, na Argentina – e em que medida eles contribuem para reafirmar a propagação de valores e do modo de vida metropolitano por toda a rede de cidades.

Ao priorizar as metrópoles regionais reconhecemos tratar-se de metrópoles cuja área de influência – tomada como uma das principais definidoras do alcance da presença da metrópole no território – está circunscrita ao âmbito regional ou subnacional, como preferem alguns autores (Sassen, 1998), não se constituindo, portanto, como as principais portas de entrada das dinâmicas globais.

Tomar as metrópoles em uma perspectiva hierárquica não tem sido muito comum na atualidade, talvez porque a discussão acerca das metrópoles regionais ou secundárias tenha sido deixada de lado em favor do protagonismo alcançado pelas cidades globais.

No presente texto considera-se que todas as cidades na atualidade estão, em maior ou menor grau, submetidas à lógica da globalização. Assim sendo, as metrópoles regionais ou secundárias experimentam mudanças substanciais em diversas dimensões do urbano sem, contudo, poderem ser identificadas como metrópoles globais.

A própria compreensão de cidades globais proposta por Sassen (1998) permite recuperar esse nível hierárquico, na medida em que, após defini-las por suas características de comando da economia mundial, de lugares onde predominam as atividades ligadas às finanças e serviços voltados às empresas e produção de inovação – portanto, restrito a poucos casos –, é também possível que outras cidades preencham "funções equivalentes em escalas geográficas menores, no que se refere a regiões transnacionais e subnacionais" (Sassen, 1998, p. 16-17).

Não é o propósito do presente texto proceder ao levantamento completo das dinâmicas comparáveis entre ambas as metrópoles, tampouco realizar um diagnóstico exaustivo de suas possíveis semelhanças e diferenças, mas priorizar duas dimensões que parecem contribuir com a leitura de suas trajetórias espaciais, a saber: i) a produção dos espaços de moradia e ii) as estratégias de implantação e localização de um setor específico da economia, relacionado às redes de varejo e aos shopping centers. A escolha dessas dimensões justifica-se por entender que ambas explicitam dinâmicas importantes para a apreensão das características atuais da metropolização, tais como as relações do local com outras escalas espaciais e as lógicas presentes na produção e a reestruturação do espaço metropolitano na presente fase do capitalismo.

CURITIBA E TUCUMÁN: APROXIMAÇÕES DESDE A REDE URBANA

Embora não seja explícita a hierarquização das metrópoles tanto no Brasil quanto na Argentina, de fato isso ocorre na medida em que os institutos de pesquisa responsáveis pela produção de informações sobre o território não classificam as metrópoles a partir de uma mesma denominação, que expressa as várias relações e área de influência que possuem.

No Brasil, o estudo Regiões de Influência das Cidades (REGIC), elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2007, aponta para uma hierarquia subliminar em que as doze metrópoles identificadas são distribuídas em três níveis distintos, a saber: grande metrópole nacional (São Paulo); metrópole nacional (Rio de Janeiro e Brasília) e metrópole (Manaus, Belém, Fortaleza, Recife,

Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre). Tal classificação demonstra que, embora todas sejam metrópoles, há uma diferenciação interna entre elas, em especial observada na amplitude dos territórios abrangidos sob sua influência.

Na Argentina, o sistema urbano é constituído por diversos níveis hierárquicos; contudo, no âmbito do fenômeno metropolitano, dois níveis são apontados, respectivamente: a Região Metropolitana de Buenos Aires – La Plata, e as aglomerações de Gran Córdoba, Gran Rosário, Gran Mendoza e Gran San Miguel de Tucumán, que juntas concentram mais de 50% da população urbana argentina. Assim, poderíamos afirmar que as quatro aglomerações, à exceção de Buenos Aires, podem ser reconhecidas como metrópoles regionais.

A posição de Tucumán no território argentino revela diferenças importantes quando comparada àquela de Curitiba, em especial em face da proximidade dessa última em relação a São Paulo, grande metrópole nacional. Tucumán encontra-se distanciada de Buenos Aires e da área metropolizada, o território sob sua influência, o que lhe atribui destaque no âmbito da porção noroeste do país.

O recorte metropolitano adotado na pesquisa considerou o espaço metropolitano de Curitiba (Figura 1), abrangendo catorze municípios da Região Metropolitana de Curitiba (RMC), a saber: Curitiba, município-polo com 1.746.896 habitantes em 2010 (IBGE), além de Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Campina Grande do Sul, Colombo, Almirante Tamandaré, Rio Branco do Sul, Campo Magro, Itaperuçu, Campo Largo, Araucária, Fazenda Rio Grande e São José dos Pinhais. Tais municípios correspondem àquilo que o IBGE denominou no REGIC de Área de Concentração da População (ACP)[1]. Já a Região Metropolitana de Curitiba é uma delimitação institucional que abrange 29 municípios, dentre eles os catorze pertencentes à ACP.

Para Tucumán, o recorte metropolitano corresponde à Área Metropolitana de Tucumán (AMT) que é composta por seis municípios, de diferentes departamentos, a saber: San Miguel de Tucumán (departamento Capital), Yerba Buena (departamento de Yerba Buena), Banda del Río Salí e Alderetes (departamento Cruz Alta), Tafí Viejo e Las Talitas (departamento Tafí Viejo). San Miguel de Tucumán é o município-polo e contava com 548.866 habitantes em 2010 (INDEC).

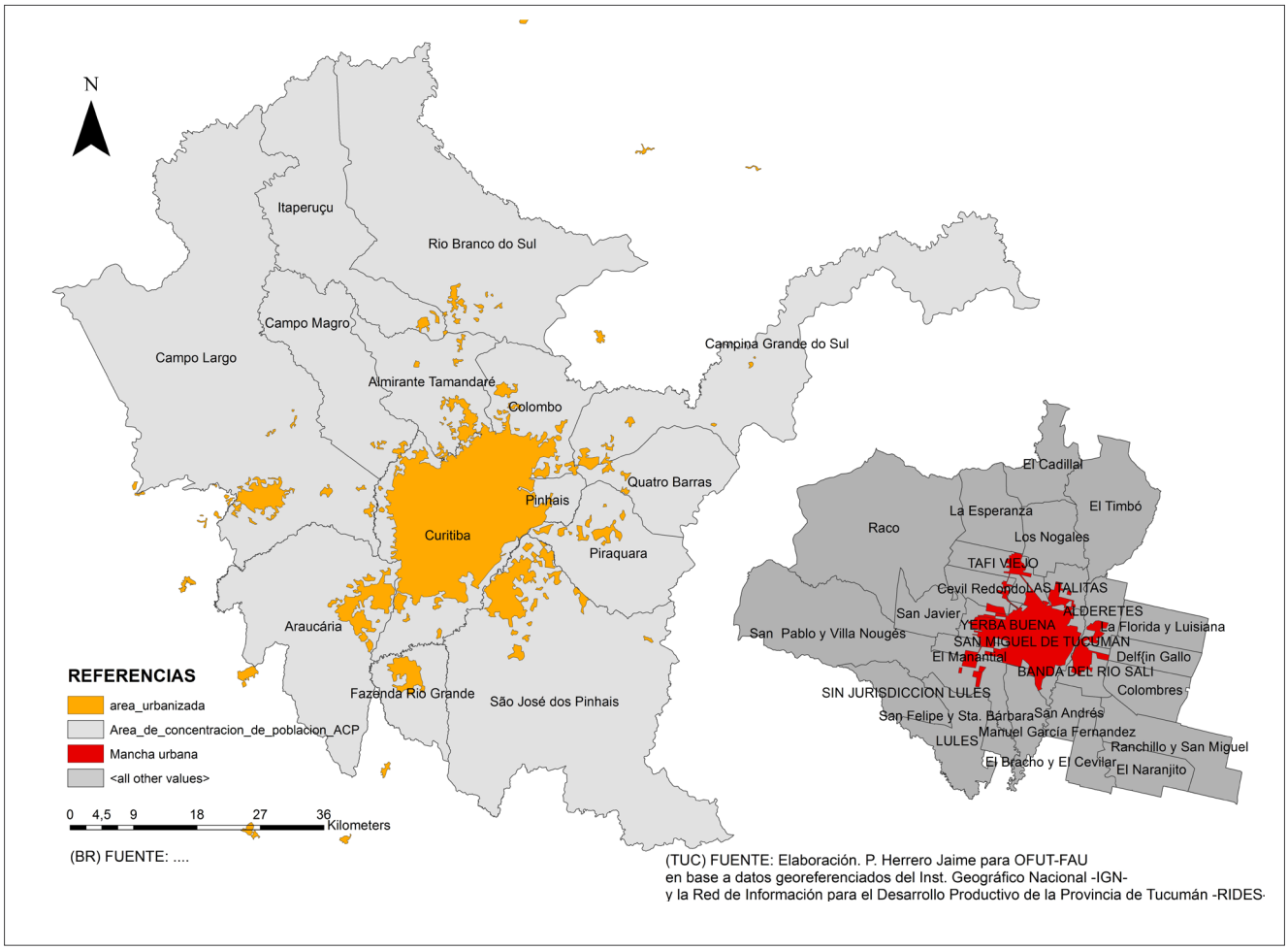
Na Argentina, a definição de Área Metropolitana não tem caráter institucional, como no Brasil, sendo utilizada exclusivamente para fazer referência à Entidade Metropolitana da Província de Buenos Aires. O que é reconhecido oficialmente pelo Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2001 (INDEC) é a existência de recortes espaciais denominados de Gran; nesse caso, denomina-se de Gran San Miguel de Tucumán, a aglomeração de urbanização contínua que desde a cidade de San Miguel de Tucumán se expande sobre o território de outros municípios ou entidades administrativas menores.

O uso do "Gran" se explica como segue:

> Según el INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo) se denomina "aglomeración" o "localidad compuesta" a una localidad formada por distintos componentes (también localidades) de diferentes departamentos, provincias o áreas de gobierno local. Las demás son "localidades simples". A aquellas que reúnen 100.000 o más habitantes se las designa con el nombre del componente principal precedido por la partícula "Gran". Así el INDEC denominará, por ejemplo, Aglomerado Gran Tucumán – Tafí Viejo al área geográfica delimitada por la "envolvente de población"; lo que también suele denominarse "mancha urbana" (Dami, 2014, p. 12).

Casares e Jarma (2009) apresentam uma outra possibilidade de recorte espacial metropolitano, a de Sistema Metropolitano de Tucumán (SiMeT) (Figura 1), cuja conformação é mais abrangente do que aquela de Área Metropolitana, correspondendo à conurbação dos municípios de San Miguel de Tucumán (Departamento Capital), Banda del Río Salí, Alderetes (Departamento Cruz Alta), Las Talitas, Tafí Viejo (Departamento Tafí Viejo), Yaerba Buena (Departamento Yerba Buena) e Lules, além das seguintes comunas rurais: Florida e Luisiana, Ranchillos e San Miguel, Colombres, El Naranjito, El Bracho e El Cavilar, Los Bulacio e Los Villagra, San Andrés, Delfín Gallo (Departamento Cruz Alta), Manuel García Fernández (Departamento Leales), El Manantial, San Pablo e Villa Nougués, San Felipe e Santa Bárbara (Departamento Lules), Raco, La Esperanza, El Cadillal e Los Nogales (Departamento Tafi Viejo), Cevil Redondo e San Javier (Departa-

1 A denominação de ACP utilizada pelo IBGE nos estudos do REGIC 2007 foi substituída recentemente pela noção de Arranjo Populacional (AP), definido como "agrupamento de dois ou mais municípios onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais" (IBGE, 2015, p. 22). O AP de Curitiba é composto por dezenove municípios, a saber: Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Campo Largo, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Contenda, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Mandirituba, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul e São José dos Pinhais.



Fonte: FIRKOWSKI; CASARES (2016).

Figura 1: Municípios integrantes da ACP Curitiba e do SIMET Tucumán - 2014.

mento Yerba Buena) e El Timbó (Departamento Burruyacu).

ESTRUTURA ESPACIAL METROPOLITANA

San Miguel de Tucumán é a capital da Província de Tucumán e o principal centro econômico e de serviços da região noroeste da Argentina. Do ponto de vista populacional, tem-se que a província contava com 1.448.188 habitantes em 2010, enquanto a população da Gran SMT era de cerca de 900.000 no mesmo ano (PET, 2011), revelando a grande concentração da população urbana na metrópole tucumana (Lende, Velásquez, 2014).

Segundo Casares e Jarma (2009), a alta densidade de ocupação do território da Grande San Miguel de Tucumán se deve ao processo de expansão açucareira no último quartel do século XIX, seguido pelas sucessivas crises que aprofundaram o êxodo rural em direção à Tucumán. Assim, a produção de açúcar foi a atividade predominante no século XX e responsável pela consolidação de Tucumán em nível regional.

A estrutura metropolitana de San Miguel de Tucumán é condicionada pela presença, a oeste, da serra de San Javier, onde ocorre um processo intenso de valorização imobiliária por meio da implantação de condomínios, os chamados countries, e a leste o Rio Salí, onde se localiza a zona industrial, no limite com o município Banda del Rio Salí, local de grande vulnerabilidade ambiental. A dinâmica de uso do solo caracteriza-se pela incorporação de áreas agrícolas e de pecuária à mancha urbana, expandindo a área periférica por um lado e a intensificação do adensamento urbano na área central, por outro.

Na metrópole de Curitiba, formada pelos catorze municípios da ACP, de acordo com o Censo de 2010, viviam 2.933.859 habitantes ou 92% do total da RMC (IBGE, 2010). A função por ela desempenhada no contexto da rede urbana brasileira deriva de transformações socioespaciais que evoluíram ao longo dos últimos cinquenta anos. Nesse período evidenciam-se duas fases, a primeira entre 1970 e 1980, em que se formaram as bases da metropolização vigente, e a segunda, que se inicia em 1990, quando o fenômeno se consolida como um fato urbano.

A partir desse processo, o espaço metropolitano

tem passado por intensas alterações ao longo das últimas décadas. Um exercício de síntese permite apontar algumas tendências importantes em relação à sua estrutura espacial. A leste, em municípios como Piraquara, Pinhas e São José dos Pinhais, estão importantes áreas de mananciais hídricos, muito embora esse fato não tenha se colocado como limite para o processo de expansão urbana, em especial o de baixa renda, mas também pela implantação de condomínios residenciais fechados nas últimas décadas. A oeste, a urbanização não se dá de modo contínuo com Campo Largo, tendo em vista a presença da represa do Passaúna. Ao sul, localiza-se um dos mais importantes vetores de crescimento populacional e expansão urbana: o município de Fazenda Rio Grande, caracterizado pela implantação e loteamentos populares, muitos dos quais financiados no âmbito do Programa Minha Casa Minha Vida.

A centralização dos equipamentos de consumo prossegue com forte tendência de localização em Curitiba, no entanto, incipientes indícios de criação de novas centralidades metropolitanas podem ser apontados. Curitiba segue concentrando a maioria absoluta dos shopping centers, hipermercados, espaços de entretenimento e lazer, além de outras grandes superfícies comerciais, mas alguns desses empreendimentos já podem ser identificados em municípios como São José dos Pinhais e Pinhais, por exemplo.

A dinâmica da localização da indústria merece destaque na estruturação metropolitana pelo papel que teve na extensão da mancha urbana, tendo em vista a tendência de distanciamento de grandes unidades industriais, como é o caso da Volkswagen e da Renault, ambas localizadas no município de São José dos Pinhais. Tal processo significou também a implantação de novas indústrias e centros de apoio logístico em municípios como Quatro Barras e Campina Grande do Sul, por exemplo. Ou seja, conforme destaca Firkowski (2001, 2002), a partir da década de 1990 os municípios metropolitanos passam a desempenhar funções antes restritas ou predominantemente localizadas no município de Curitiba.

O olhar em conjunto sobre as duas realidades metropolitanas permite identificar que, a partir da década de 1990, conforma-se uma espacialidade mais complexa e fragmentada, que apresenta simultaneamente os movimentos de dispersão em direção às áreas periféricas ainda não ocupadas e de reforço à concentração em áreas mais cêntricas e já urbanizadas. Esses movimentos derivam, em especial, dos processos espaciais de descentralização e segregação residencial, responsáveis pela formação de novas centralidades e distintas áreas sociais. Pode-se afirmar ainda que esses processos e formas espaciais semelhantes marcam a metropolização em Curitiba e Tucumán a partir dessa década.

Embora se assemelhem enquanto forma e estrutura espacial, assim como pelos conteúdos dos diferentes fragmentos que compõem a espacialidade metropolitana, reconhecem-se diferenças derivadas das escalas em que operam os agentes sociais responsáveis pela produção do espaço em Curitiba e Tucumán, bem como das dinâmicas próprias de cada país.

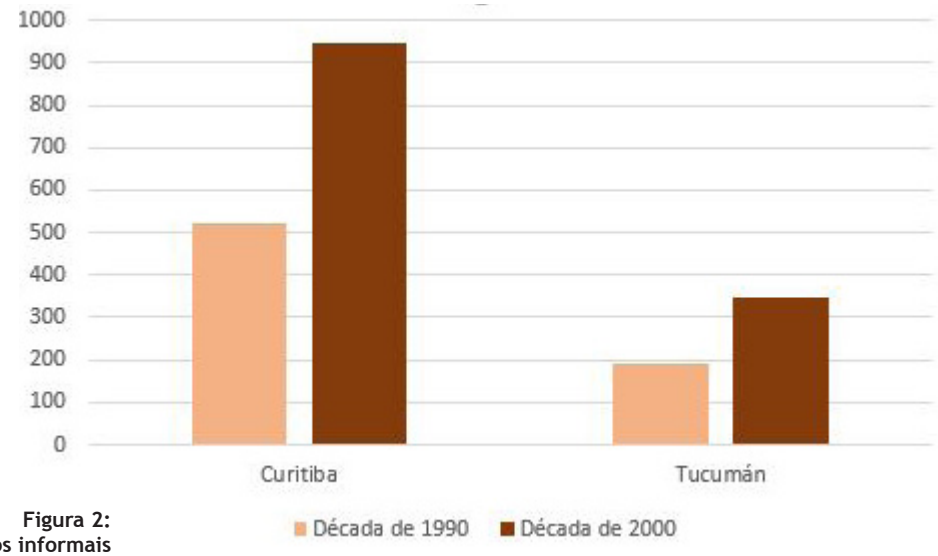
A PRODUÇÃO DOS ESPAÇOS FORMAIS E INFORMAIS DE MORADIA

A dinâmica espacial da segregação resulta da produção dos espaços de moradia formais e informais, que deriva da ação de diferentes agentes sociais, com estratégias e objetivos distintos, mas articulados, que em conjunto produzem a espacialidade que se consolida com a intensificação da metropolização.

Rufino e Pereira (2011, p. 70) destacam que a metropolização que se instaura em meados do século XX e avança a partir de então indica que o aprofundamento das desigualdades urbanas se explica mais pelo "processo social de construção imobiliária da cidade (o setor) do que com a industrialização em geral". Segundo os autores, as formas de produção do espaço construído derivam da natureza da relação dos agentes sociais envolvidos em uma estrutura com capacidade de reprodução, bem como das peculiaridades da indústria da construção, que dificultam a instauração plena das relações capitalistas e permitem a coexistência de diferentes formas de produção – de mercado, estatal, doméstica e de encomenda. Tais características, em relação, possibilitam apreender a lógica da produção do espaço na sua totalidade.

Os espaços informais de moradia são resultado da produção doméstica de habitação e neles residem as classes populares. A favela/villa[2] é derivada dessa forma de produção, sendo a tipologia predominante

2 Favelas e *villas* são palavras utilizadas no Brasil e na Argentina, respectivamente, para designar uma tipologia de espaço informal de moradia. Denominam-se espaços informais de moradia as tipologias de habitat em que predomina o uso residencial, cuja origem deve-se a um processo de produção do espaço urbano que se realiza à revelia das normas vigentes. Valladares (2005, p. 26) conceitua favela como um tipo de habitat pobre, em geral caracterizado por um conjunto de barracos aglomerados, sem traçado viário nem serviços públicos, construídos de forma ilegal sobre terrenos de propriedade pública ou privada. Mansilla (1994) define villa como um conjunto de habitações construídas com materiais precários em terreno de terceiros, à margem de normas legais e carente de infraestrutura urbana e serviços públicos.



Fonte: Silva (2012); IPVyDU (1996; 2006).

Figura 2: Espaços informais de moradia nas metrópoles de Curitiba e Tucumán nas décadas de 1990 e 2000.

dos espaços informais de moradia em ambas as metrópoles, que crescem em termos de número de assentamentos e domicílios a partir da década de 1990. Entre as décadas de 1990 e 2000 esse crescimento foi semelhante do ponto de vista relativo, 81,95% em Curitiba e 80,20% em Tucumán, a despeito de montantes absolutos muito diferentes, tendo em vista a população total de cada uma dessas metrópoles (Figura 2).

Conforme observam Silva e Czytajlo (2016), o processo foi mais ativo nas cidades-polo e na mancha de urbanização contínua situada no seu entorno. A concentração no polo é majoritária em Tucumán (81%) nas duas décadas. Em Curitiba, considerando o número de assentamentos, as favelas encontram-se mais bem distribuídas entre polo (38%) e municípios metropolitanos (62%); no entanto, se forem contabilizados seus domicílios, 67% situam-se no polo. Ou seja, as cidades-polo detêm a maior parte dos domicílios das favelas e *villas* nas duas metrópoles.

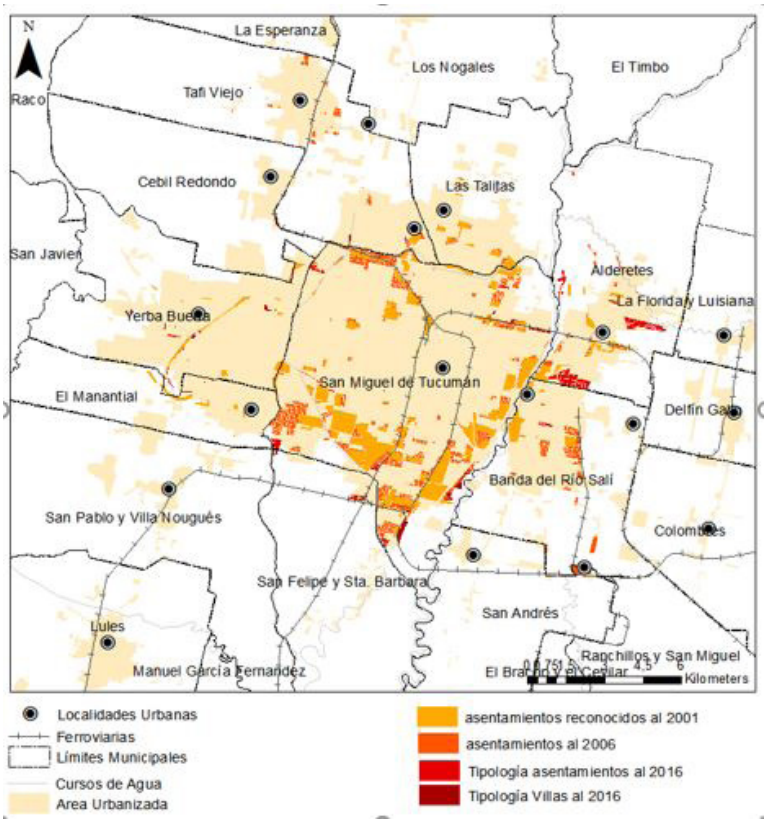
No final da década de 2000, em Tucumán, tem início a expansão das *villas* em direção aos municípios do entorno ao polo, em especial a oeste em Las Talitas, Alderetes e Banda del Rio Salí, embora o processo ainda não alcance a intensidade observada em Curitiba. Em Tucumán, tal processo ocorre em número de assentamentos e pela extensão da superfície de *villas* pré-existentes (Fortini, Czytajlo, 2015), conforme Figura 3.

Em Curitiba, a participação do polo no total de domicílios informais apresentou um crescimento ascendente entre décadas, passando de 67,14% para 68,31%. Os dados analisados revelam ainda que esse crescimento deriva especialmente do adensamento e do crescimento em superfície das favelas mais antigas e consolidadas (Figura 4).

Em Tucumán, na década de 2000[3], a participação do polo era de 81,22%, majoritária, assim como em Curitiba. No final dessa década, a densidade média das favelas era de 35,78 dom./ha em Curitiba e, em Tucumán, de 50 dom./ha. Ou seja, há uma intensificação do processo no polo das metrópoles, indicando uma concentração

3 Os dados de números de domicílios na Argentina foram extraídos do Censo Demográfico, diferente dos de Curitiba que foram retirados dos diagnósticos dos Planos Locais de Habitação de Interesse Social elaborados pelos Municípios.

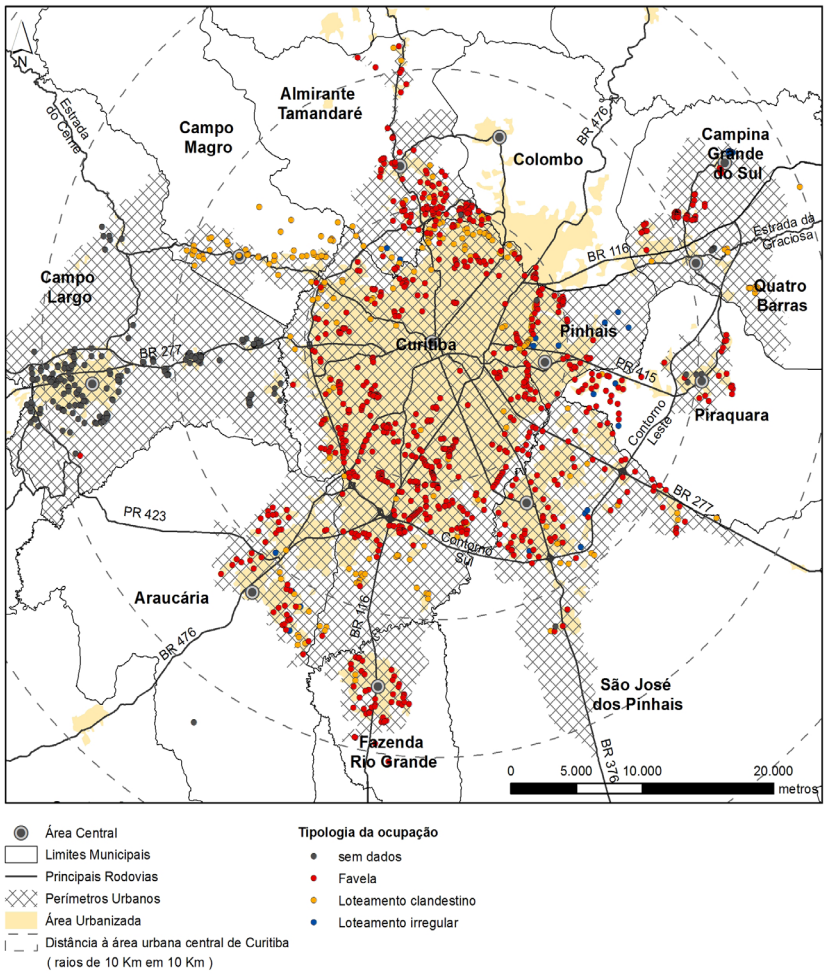
Figura 3: Localização das villas segundo décadas na metrópole de Tucumán - 2016



Fonte: SILVA; CZATJLO (2016), IPVyDU (2006); IPVyDU/OFUT (2016).

espacial dos espaços informais de moradia, e, ao mesmo tempo, a presença de um vetor de dispersão em direção aos municípios metropolitanos.

Essa expansão em direção aos municípios do entorno ao polo pode ser também evidenciada por meio da constatação de que a população das cidades-polo, em ambos os espaços metropolitanos, tem diminuído proporcionalmente, muito embora em ritmo lento, fazendo com que alguns dos demais municípios metropolitanos assumam a dianteira do crescimento populacional quando se observa as taxas de crescimento relativo.



Fonte: Silva (2012).

Figura 4: Localização e tipologias dos espaços informais de moradia na metrópole de Curitiba no final da década de 2000.

Os espaços formais de moradia são produzidos pelo mercado imobiliário e se diferenciam em relação à tipologia, aos grupos sociais residentes e ao agente financiador da produção. A partir da década de 1990, destacam-se os condomínios residenciais fechados, aos quais se somam, na década de 2000, os conjuntos habitacionais financiados pelas políticas de provisão habitacional. São, assim, duas tipologias distintas e voltadas a diferentes segmentos da sociedade.

Os condomínios residenciais fechados (verticais e horizontais), no Brasil, e os *barrios cerrados* e *country club*, na Argentina (Figura 5), são espaços de moradia destinados ao consumo das classes com maior poder aquisitivo e sua produção envolve a atuação direta de incorporadores imobiliários e proprietários fundiários. Caracterizam-se pela separação espacial e social dos espaços urbanos onde são implantados, e sua localização realiza-se com ou sem proximidade territorial da mancha de urbanização contínua (Sula; Czytajlo e Monayar, 2017).

Os *countries clubs* situam-se em áreas mais periféricas em relação aos *barrios cerrados* e produzem com

Fonte: Google Maps, acesso em 25 de agosto de 2018.

Figura 5: Country Jockey Club município de Yerba Buena - metrópole de Tucumán - 2018.

mais intensidade a dispersão da ocupação urbana (Malizia, 2012). Os *barrios cerrados*, cuja produção se acentua com a abertura de linhas de financiamento para construção de habitação unifamiliar na Argentina, caracterizam-se também por um alto consumo de solo. Em Tucumán, programas como o ProCreAr (Programa de Crédito Argentino del Bicentenario para la Vivienda Única Familiar), implementado desde 2013 para financiar habitação própria, e a débil regulamentação dos instrumentos de regulação do solo urbano, propiciaram uma elevada oferta de terrenos em *barrios cerrados* no Oeste (Yerba Buena), Norte (LasTalitas), Noroeste e Sudoeste em direção a comunas rurais (Casares et al., 2016).

Fonte: Google Maps, acesso em 25 de agosto de 2018.

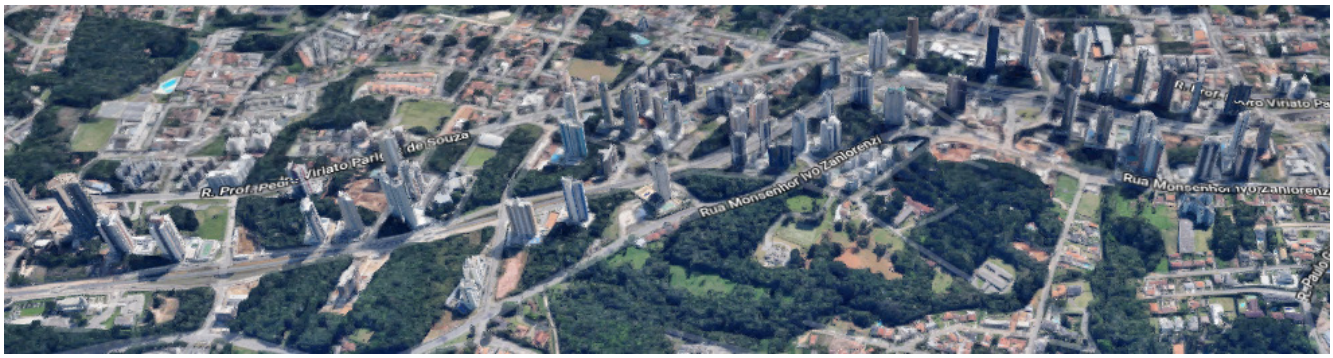
Figura 6: Alphaville Graciosa no município de Pinhais: condomínio horizontal - metrópole de Curitiba - 2018

Las Talitas e Yerba Buena são dois municípios muito importantes na estrutura metropolitana de Tucumán, embora por razões diversas e por meio da atuação de diferentes agentes. Enquanto o primeiro (Las Talitas), criado em 1986, é resultado direto da extensão de Tucumán na perspectiva habitacional tendo em seu território importantes conjuntos habitacionais com financiamento estatal, Yerba Buena se destaca por ser um importante vetor de localização de empreendimentos comerciais, como shopping centers, além de *country clubs* voltados para a população de renda mais elevada, dentre eles o *Las Yungas*, com 105ha e o *Country Jockey Club* de Tucumán, com 140ha. A origem do município está relacionada à instalação de casas de segunda residência e para descanso, transformando-se, a partir dos anos de 1960, em local de moradia das classes mais abastadas.

Na metrópole de Curitiba, os condomínios residenciais fechados estão principalmente localizados entre o Nordeste e Noroeste, destacando-se entre os ícones o Alphaville Graciosa no município de Pinhais, com 250ha (Figura 6), e a região do Ecoville no bairro Mossunguê, situado no município de Curitiba (Figura 7). A maior concentração de condomínios residenciais fechados horizontais situa-se na coroa de urbanização periférica no limite da cidade-polo e municípios do entorno, em áreas com fácil conexão viária e caracterizadas pela presença de amenidades físicas, naturais ou planejadas – parques, áreas verdes, de preservação ambiental, lagos artificiais (Firkowski, 2001).

O Ecoville é uma região caracterizada por con-

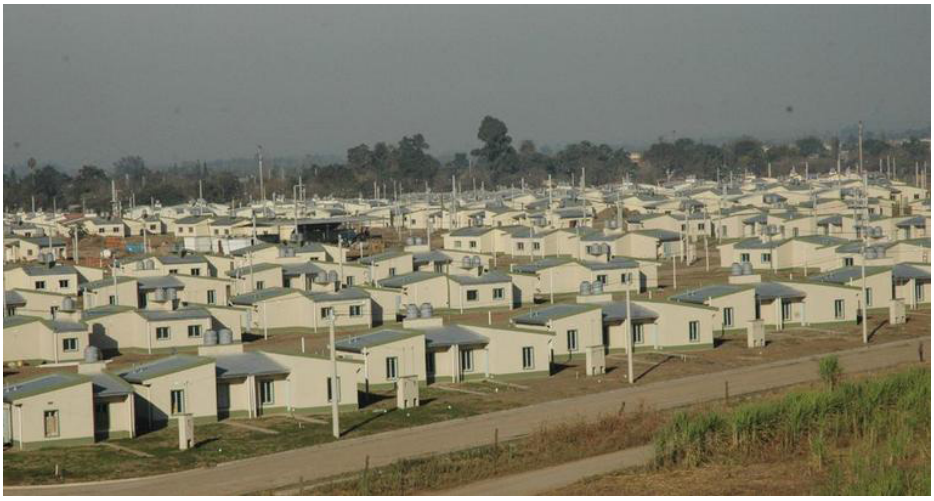
Figura 7: Ecoville no município de Curitiba: condomínios verticais - metrópole de Curitiba - 2018.



Fonte: Google Maps, acesso em 25 de agosto de 2018.

domínios residenciais verticais, produzidos numa zona definida pelo planejamento urbano de Curitiba na década de 1970 para receber alta densidade residencial, destinada à produção de moradia para trabalhadores, em função da sua proximidade com a Cidade Industrial de Curitiba e da infraestrutura de transporte coletivo nela implantada. Na década de 1990, por pressão de incorporadores imobiliários que desde os anos de 1970 passaram a adquirir terrenos na região, é alterada a legislação urbanística viabilizando a produção de um espaço homogeneamente ocupado por condomínios residenciais fechados, em amplos terrenos com grande porcentagem de áreas verdes e livres, dando origem a um novo vetor de expansão da moradia das classes de alta renda (Polucha, 2010).

Fonte: Google Earth, acesso em 25 de agosto de 2018.



Fonte: http://www.tucumanalas7.com.ar/local/interior/2010/9/2/entregan-viviendas-lomas-tafi-13901.html. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Figura 8: ProCreAr Lomas del Tafi no município de Las Talitas - metrópole de Tucumán - 2018.

Figura 9: ProCreAr Lomas del Tafi no município de Las Talitas - metrópole de Tucumán - 2010.

A segunda tipologia de espaços de moradia produzidos pelo mercado é a dos conjuntos habitacionais destinados à provisão de habitação social, viabilizados pelo financiamento estatal, com recursos de programas federais de habitação, que se apresentam em ambos os países a partir da segunda metade da década de 2000. Na Argentina, derivados do Plan Federal de Construcción de Viviendas (PFCV) no período 2004-2015, e, no Brasil, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) a partir de 2009 (Czytajlo, Silva, Casares, 2016). Tanto na Argentina como no Brasil, esses programas foram orientados para potencializar a atividade produtiva da indústria da construção civil, centrando a ação pública na construção de novas unidades habitacionais, praticamente sem controle e regulação do mercado imobiliário. Além disso, caracterizam-se por uma visão patrimonialista de política habitacional, que vincula o direito à moradia a um direito de proprietários (Cardoso, Aragão, 2013).

No Brasil, prevaleceu a produção de habitação coletiva, e as maiores críticas referem-se à baixa qualidade das construções, à dimensão e tipologia de projeto arquitetônico, considerado inadequado ao modo de vida das famílias, bem como à localização periférica dos empreendimentos. O padrão de inserção urbana do PMCMV em Curitiba caracteriza-se pela ocupação de lotes situados na coroa de urbanização periférica no limite entre o polo e municípios do entorno, em especial no Sul, em áreas de expansão urbana precariamente servidas por infraestrutura e equipamentos, e com piores condições de mobilidade (Czytajlo, Silva, Casares, 2016).

Em Tucumán, tal padrão de localização também é observado, e realiza-se principalmente no Norte. A característica marcante dos empreendimentos nessa metrópole é a dimensão, em termos de superfície e número de unidades produzidas, como é o caso de Lomas del Tafi, onde vivem mais de 20.000 habitantes (Figuras 8 e 9) (Czytajlo, Silva, Casares, 2016). Na Argentina, a tipologia de habitação unifamiliar em terreno individual tem sido a regra praticada pelos programas de provisão de habitação de interesse social, e tem promovido o crescimento extensivo do espaço urbano de modo quase exclusivo.

A produção das favelas e *villas* em Curitiba e Tucumán permite considerar, portanto, que desigualdade e vulnerabilidade são características comuns no processo de metropolização de ambas. O expressivo crescimento da informalidade somado à difusão dos novos projetos executados pelo mercado imobiliário explicitam ainda, com propriedade, as contradições e as lógicas presentes no atual processo de produção dessas metrópoles.

REDES DE VAREJO E SHOPPING CENTERS: RECONFIGURAÇÕES E ESPACIALIDADES

A implantação das grandes redes de varejo de origem estrangeira nas metrópoles de Curitiba e San Miguel de Tucumán pode ser tomada como aproximação à compreensão das dinâmicas metropolitanas relacionadas à internacionalização, em especial a partir da década de 1990, momento em que tais empresas intensificam sua atuação na América Latina.

Entre as estratégias de entrada das grandes redes multinacionais estão tanto a aquisição de redes locais como a transferência de controle entre as próprias redes internacionais, como ocorreu em Curitiba. Tais redes se caracterizam pela ampliação do horário de funcionamento e implantação do modelo de autosserviço, alterando práticas locais/regionais e implantando novas modalidades de consumo.

Assim, do ponto de vista do comércio varejista, observamos a recorrência das mesmas empresas estrangeiras atuando em ambas as metrópoles, no entanto, com particularidades do ponto de vista do número de lojas, de sua localização, bem como das bandeiras a elas associadas.

No âmbito das semelhanças, podemos citar as redes Carrefour, Casino e Walmart, que atuam em ambas as metrópoles. No âmbito das diferenças, chamam a atenção as estratégias adotadas do ponto de vista do tamanho e distribuição das lojas.

O Grupo Carrefour, de origem francesa, foi o primeiro grande grupo, dos atualmente atuantes, a se instalar tanto no Brasil quanto na Argentina, respectivamente nos anos de 1975 e 1982. Em Curitiba são três lojas no formato de hipermercado, enquanto em Tucumán são quatro lojas, sendo uma no formato de hipermercado e outras três do tipo supermercado, da bandeira Market[4] (Carrefour, 2017).

O Grupo Casino (Casino Guichard Perrachon), também de origem francesa, atua no Brasil desde o ano de 1999, por meio do controle acionário do Grupo Pão de Açúcar, e na Argentina desde 1998 quando adquiriu a rede de supermercados Libertad. No Brasil, destacam-se as bandeiras Assaí (126 lojas no sistema *cash & carry*), Extra (117 hipermercados e 188 supermercados) e Pão de Açúcar (186 supermercados). Na Argentina, o total de lojas é bem mais reduzido, apenas 29, divididas em três bandeiras: Hipermercado Libertad, Petit Libertad e Mini Libertad (Casino, 2018; Libertad, 2018).

Uma primeira diferença que chama a atenção é o público-alvo, sensivelmente diferente, pois na Argentina a maioria das lojas é pequena e de vizinhança, ou seja, das bandeiras Mini e Petit. Já no Brasil o destaque é para as grandes lojas, em especial, aquelas que atuam no sistema *cash & carry*, ou seja, lojas híbridas de atacado e varejo, também denominadas de "atacarejo", nas quais são comuns as compras feitas por pequenos comerciantes, além do consumo individual e familiar. Em Curitiba, situam-se seis lojas e em Tucumán, duas lojas.

O grupo americano Walmart acompanha, de certo modo, a estratégia do Casino, pois na Argentina, em especial em Tucumán, destacam-se as lojas da bandeira Changomas, com superfícies menores e que praticam diferenciais de preços. O grupo tem como início de suas atividades, tanto no Brasil quanto na Argentina, o ano de 1995. Em Tucumán, localiza-se um hipermercado e três lojas da bandeira Changomas (Walmart, 2018).

Em Curitiba, a atuação do grupo é complexa, na medida em que após sua chegada, na década de 1990, por meio da implantação de uma série de lojas, também passou a adquirir lojas de redes locais/regionais tradicionais. Foi o caso das redes Mercadora e Real, seguida da aquisição das lojas do grupo português SONAE (no ano de 2005). Recentemente (2017) um processo amplo de reestruturação resultou no fechamento das lojas da bandeira Mercadorama, com a venda de algumas delas para outros grupos supermercadistas, bem como na transformação de outras em supermercados Walmart. Assim, em Curitiba, somam-se três supercenters (hipermercados), seis supermercados, duas lojas Sam's Club – a bandeira voltada ao clube de compras do grupo, além de três lojas do Maxxi Atacado – duas em Curitiba e uma em Pinhais. Também integram o grupo as bandeiras Hiper Bompreço, Bompreço e Todo Dia, essas sem registros em Curitiba.

Merecem destaque, ainda, dois outros grupos Makro, de origem holandesa e pertencente ao grupo SHV, que atua desde 1988 na Argentina e 1972 no Brasil, com uma loja de atacado em Tucumán e uma em Curitiba, além de outra no município de Pinhais

4 Na Argentina, o grupo atua também por meio das bandeiras Express e Maxi.

Quadro 1: Curitiba - principais shopping centers - 1983 / 2013.

Nome	Inauguração	Área construída (mil m2)	Número de Lojas	Vagas Estacionamento
Mueller	1983	99	202	1359
Curitiba	1996	82	134	1069
Crystal*	1996	43	70	500
Estação	1997	114	140	1276
Park Shopping Barigui	2003	146	317	3037
Palladium	2008	185	356	2300
Pátio Batel	2013	137	200	2300

Fonte: ABRASCE, Guia de shoppings, 2018, disponível em https://www.abrasce.com.br/guia-de-shoppings, acesso em 14 de setembro de 2018.

** as informações relativas ao shopping Crystal estão disponíveis em http://www.argopar.com.br/os-shoppings/shopping-crystal-plaza, acesso em 31 de agosto de 2018.*

(Makro, 2018), e o grupo Cencosud, de origem chilena e com atuação em Tucumán por meio das bandeiras Jumbo, Vea e Disco. No Brasil, o grupo também atua nos estados de Minas Gerais, Bahia, Goiás, Alagoas e Rio de Janeiro, sem ocorrências em Curitiba.

Assim, notamos uma aproximação do ponto de vista da presença dessas redes estrangeiras nos territórios metropolitanos, contudo, com estratégias distintas do ponto de vista da atuação: em Tucumán, assim como na Argentina de modo geral, prevalecem as pequenas lojas, inseridas nas áreas mais centrais, priorizando a proximidade entre loja e consumidor, além daquelas que se constituem como lojas âncoras dos shopping centers; nesse caso, Yerba Buena, e não Tucumán, é o município prioritário. Em Curitiba, assim como no Brasil, prevalecem as grandes superfícies (hipermercados), localizadas em pontos específicos da cidade, particularmente ao longo das vias estruturais, que são eixos que organizam o sistema de circulação e transporte no município. Mais recentemente, destacam-se também as grandes superfícies do sistema *cash & carry*, em especial localizadas nas imediações dos eixos de circulação viária intrametropolitana e mais distantes da área central.

Portanto, o reconhecimento da atuação das mesmas empresas estrangeiras não é suficiente para revelar comportamentos empresarias e estratégias similares de consumo; ao contrário, mostram relevantes diferenças.

Quando nos voltamos a compreender a atuação dos shopping centers[5], chama a atenção a maior relevância desses empreendimentos em Curitiba e a localização específica dos mesmos fora dos limites do município de Tucumán, em especial no município de Yerba Buena, que possui intensa relação com a cidade-polo, sendo a principal área a ela conturbada.

Em Tucumán, dos três shoppings existentes, apenas um possui as características que podem classificá-lo como de tipo regional, e em Curitiba são sete, mostrando a diferença que tal setor assume nos respectivos contextos metropolitanos.

Na porção oeste do espaço metropolitano de Tucumán, já no município de Yerba Buena, localizam-se os três shopping centers existentes, com superfícies muito reduzidas quando comparados àqueles localizados em Curitiba: (i) o Yerba Buena Shopping, implantado no início dos anos de 2000, com superfície de cerca de 11 mil m2, 150 lojas, trezentas vagas de estacionamento e um Super Vea como âncora, (ii) o Solar del Cerro, rebatizado de Novo Solar del Cerro, inaugurado em 2008, com superfície de pouco mais de 17 mil km2, 65 lojas, cinco salas de cinema e duzentas vagas de estacionamento, (iii) e o maior – único do tipo regional – o Portal Tucumán, com cerca de 38 mil m2, 1200 vagas de estacionamento, um Super Jumbo como âncora, mais de oitenta lojas e seis salas de cinema. A característica dos dois primeiros é sua arquitetura, com amplos espaços ao ar livre e jardins, fugindo do padrão clássico dos shop-

5 Toma-se aqui a classificação de shopping centers definida pelo The Urban Land Institute (1987), órgão americano que estuda e define leis sobre o parcelamento do solo. Segundo essa classificação, os shopping centers podem ser divididos em três tipos: os de Vizinhança, os de Comunidade e os Regionais, que priorizam critérios como quantidade de lojas-âncoras, área bruta locável (ABL), área total construída e número de pessoas sob influência direta do empreendimento.

ping centers como áreas fechadas e assemelhando-se a galerias comerciais.

Ao contrário, em Curitiba predomina a concentração dos shopping centers no município-polo, sendo apenas um caso observado fora de seus limites, o shopping São José, no município de São José dos Pinhais. Diferença importante também é a temporalidade em que esses empreendimentos foram instalados. Em Curitiba, na década de 1980; anteriormente, portanto, ao observado em Tucumán, processo que ocorre nos anos 2000 (Quadro 1).

Data de 1983 o Shopping Mueller (controlado pelo grupo Soifer, de origem nacional, com forte atuação no segmento de shopping centers no sul do Brasil e Rio de Janeiro), seguido por três empreendimentos do grupo BRMALLS (constituído a partir da associação entre a GP Investimentos e a Equity Internacional, em 2006, que passou a controlar uma das grandes empresas do setor de shopping centers no Brasil): Shopping Curitiba, em 1996; Shopping Crystal Plaza, em 1996 e Shopping Estação, em 1997. No ano de 2003 deu-se a implantação do Park Shopping Barigui, do grupo Multiplan (importante empresa nacional do segmento de shopping centers, com atuação nas principais cidades brasileiras), Palladium, em 2008, do grupo Tacla (grupo com destaque na atuação regional no estado do Paraná) e Pátio Batel, em 2013, também do grupo Soifer. Acrescenta-se, ainda, o Shopping São José, localizado no município de São José dos Pinhais, o único fora do município-polo, inaugurado em 2008, também do grupo Soifer.

Os shopping centers são, desse modo, uma estratégia muito mais efetiva em Curitiba do que em Tucumán, onde o consumo ainda está muito relacionado às lojas de rua, embora das mesmas marcas que atuam no interior dos shopping centers. Em relação aos grupos controladores desses empreendimentos, observa-se que apenas um deles em Tucumán (Portal Tucumán) possui porte de shopping regional e é controlado por uma rede, a Cencosud; os demais são iniciativas locais, de pequena escala e abrangência, prevalecendo a lógica local, o contrário do que ocorre em Curitiba, onde a entrada das grandes redes que operam em escala nacional foi muito mais agressiva e possui materialidade nos tipos mais padronizados dos empreendimentos.

Em Curitiba, a localização dos shopping centers é marcada pela proximidade ao centro da cidade-polo, num padrão muito distinto daquele que predomina na maioria das cidades brasileiras e mesmo no exterior. Uma única ocorrência está fora dos limites municipais, revelando a função de centralidade do município de Curitiba em âmbito metropolitano. Como apresentado, em Tucumán ocorre o contrário, observando-se a implantação desses centros de consumo fora dos limites do município-polo, revela-se a emergência de uma nova centralidade expressa pela implantação dos shopping centers em Yerba Buena.

Assim, a generalização da compreensão do papel dos shopping centers nas metrópoles na atualidade também carece de um olhar mais atento, não bastando o reconhecimento de sua existência, e explicitando a necessidade de entender seu papel no âmbito do consumo local. Igualmente, sua localização espacial pode revelar tendências ou não à constituição de novas centralidades, processo muito mais evidente em Tucumán do que em Curitiba.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: DESAFIOS DA PESQUISA COMPARADA

O presente texto não abarca todas as dimensões resultantes da pesquisa comparada realizada, pois, ao priorizar duas dimensões objetivas de análise, uma série de outros elementos não foi evidenciada. Contudo, mesmo que limitados a duas dimensões, os resultados obtidos reafirmam a importância dos estudos comparados para a compreensão de dinâmicas urbanas, especialmente em realidades tão próximas à do Brasil, como é o caso da Argentina.

Reafirma-se, na perspectiva do que foi apontado por Sposito (2016), que a comparação permite alcançar graus de generalização de processos e dinâmicas, contribuindo assim para a construção do conhecimento e do método de pesquisa dos estudos urbanos (Sposito, 2016, p. 32-33).

No caso do presente texto, partimos da definição de uma mesma escala espacial de análise interurbana, reconhecendo a posição das metrópoles de Tucumán e Curitiba como similar em suas respectivas redes urbanas, para averiguar em que medida alguns elementos da escala intrametropolitana se manifestam.

Desse modo, consideramos que as metrópoles regionais são uma tipologia relevante para entender o processo de urbanização/metropolização nesses países, em função das características da rede e da hierarquia de cidades presentes em seus territórios e do papel desempenhado pelas mesmas na rede urbana, funcionando como receptores e irradiadores de processos/fluxos que são distribuídos pelas metrópoles superiores. É possível considerar também que esses processos/fluxos se instauram a partir das relações que se estabelecem na escala interurbana e que as transformações espaciais se concretizam na escala intrametropolitana, porém, não de modo uniforme,

consolidando, portanto, uma homogeneização relativa, que pode se dar no âmbito da atuação de mesmos grupos empresariais (como as redes de varejo), mas revelar estratégias espaciais distintas.

Além disso, pode-se afirmar que a produção de metrópoles regionais e, portanto, a intensificação da metropolização, é um processo presente e em expansão nesses países. A metropolização agregou complexidade aos processos espaciais presentes nessas metrópoles, como também à constituição e estruturação da rede urbana no Brasil e na Argentina.

Em face das demandas atuais a que somos submetidos no processo de produção acadêmica, em especial no que concerne à internacionalização, também merece registro o fato de que tal pesquisa realizou-se por meio da interação entre pesquisadores de ambas as cidades, por meio da constituição de equipes de trabalho comprometidas e com dinâmicas de encontros presenciais e virtuais facilitadores do conhecimento mútuo. Nesse percurso, foi de fundamental importância a compatibilização de conceitos, termos e fontes de dados e informações.

A pesquisa que viabilizou o presente texto foi resultado de uma cooperação internacional sul-sul, mais especificamente entre Brasil e Argentina, realidades tão próximas e tão distantes do ponto de vista das tentativas de constituição de parcerias que resultem efetivamente no reconhecimento mútuo das possibilidades do estabelecimento de novos marcos de interpretação desde e para nossas realidades.

REFERÊNCIAS

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, T. A. "Do fim do BNH ao Programa Minha Casa Minha Vida: 25 anos de política habitacional no Brasil". In. CARDOSO, A. L. (Org). **O Programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. p. 17-66.

CARREFOUR Registration Document, 2017 Annual Financial Report. France. Disponível em <http://www.carrefour.com/publications/registration-documents>. Acesso em 27 de agosto de 2018.

CASARES, M. (et.al.) Estudio del Mercado de Suelo. Inédito. En Dossier Estudios Urbanos, Publicación electrónica Observatorio de Fenómenos Urbanos y Territoriales, Universidad Nacional de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2016.

CASARES, M.; JARMA, N. **La caracterización sociodemográfica del Sistema Metropolitano de Tucumán (SiMeT)**. Jujuy: ARES-NOA, 2009.

CASINO. Disponível em <https://www.groupe-casino.fr>. Acesso em 24 de agosto de 2018.

CZATJLO, N. P.; SILVA, M. N da; CASARES, M. D. Políticas habitacionales en las metrópolis de Tucumán, Argentina y Curitiba, Brasil: elementos para un abordaje comparado (2000 – 2010). In: FREITAS-FIRKOWSKI, O.L.F. et al., **Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América Latina**. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016, p.151-187.

DAMI - Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior. Estudio Diagnóstico del área metropolitana de Tucumán (EDAMET), INFORME FINAL. Universidad Nacional de Tucumán, 2014, 208 p.

FERRIER, Jean-Paul Pour une théorie (géographique) de la métropolisation. **Cahiers de la Métropolisation. Enjeux et définitioin de la métropolisation**. p. 41-51. 2001.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. A nova lógica de localização industrial no aglomerado metropolitano de Curitiba. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 103, p. 79-100, jul./ dez. 2002.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. A nova territorialidade da indústria e o aglomerado metropolitano de Curitiba. 278 f. **Tese** (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Línguas e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

FIRKOWSKI, O.L.C.F.; CASARES, M.D. Curitiba/Brasil e San Miguel de Tucumán/Argentina: possibilidades e limites da pesquisa comparada. In: FREITAS-FIRKOWSKI, O.L.F. et al., **Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América Latina**. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016, p.123-150.

FORTINI, M.; CZYTAJLO, N. Mapa de asentamientos informales en el aglomerado de Tucumán: herramienta de política pública. In. Jornadas Tucumán SIG 2015, Asociación de Profesionales en SIG, San Miguel de Tucumán, 2015.

IBGE. **Arranjos populacionais e grandes concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=2057&id_pagina=1>. Acesso em 6 de julho de 2018.

INDEC. Censo Nacional de Poblacion, Hogares y Viviendas de 2001. Disponível em < https://www.indec.gov.ar/>. Acesso em 15 maio de 2014.

INDEC. Censo Nacional de Poblacion, Hogares y Viviendas de 2010. Disponível em < https://www.indec.gov.ar/>. Acesso em 15 maio de 2014.

IPVyDU – Instituto Provincial de la Vivienda y Desarrollo Urbano. Relevamiento Asentamientos informales. Programa Arraigo. 1996. Disponível em http://www.ipvtuc.gov.ar/. Acesso em 5 de novembro de 2013.

IPVyDU – Instituto Provincial de la Vivienda y Desarrollo Urbano. Relevamiento Asentamientos informales. Programa Arraigo. 2006. Disponível em http://www.ipvtuc.gov.ar/. Acesso em 5 de novembro de 2013.

IPVyDU, OFUT Relevamiento Asentamientos informales. Programa Arraigo. 2016. Disponível em http://www.ipvtuc.gov.ar/. Acesso em 5 de novembro de 2013.

LEFEBVRE, H. Une pensée devenue monde: Faut-il abandonner Marx? Paris: Fayard, 1980.

LEFEBVRE, H. Quand la ville se perd dans une métamorphose planétaire. **Le monde diplomatique**. Paris. Maio 1989, p. 16–17. Disponível em https://www.monde-diplomatique.fr/1989/05/LEFEBVRE/41710. Acesso em 9 de fevereiro de 2018.

LENCIONI, S. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LENDE, Sebástian Gomez; VELÁZQUEZ, Guillermo Ángel. Metropolización y desmetropolización: tendências y câmbios em el sistema urbano argentino (2001-2010). **Ra'eGa**. Curitiba, v. 32, p. 07-39, dez, 2014.

LIBERTAD. Disponível em https://www.libertadsa.com.ar. Acesso em 24 de agosto de 2018.

MALIZIA, M. Countries y barrios privados en el Gran San Miguel de Tucumán: Efectos y contrastes sociales. In: **Revista Poblac**, v.19, n.2, 2012. p. 224-227. Disponível em:<http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1852-85622012000200016&lng=es&nrm=iso>

MANSILLA, S. Del "conventillo" a la "villa de emergencia": segregación residencial y migraciones intraurbanas en San Miguel de Tucumán. **Revista de Geografía**. Barcelona, vol. XXVII-XXVIII, 1994.

PET - Plan Estratégico Teritorial III: **Argentina urbana**. 1. ed. Buenos Aires: Ministerio de Planificacion Federal, Inversión Pública y Servicios, 2011.

POLUCHA, R. S. Ecoville: construindo uma cidade para poucos. 164 f. **Dissertação** (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

REGIC – **Região de Influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. disponível em <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em 25 de março de 2015.

RUFINO, M. B. C.; PEREIRA, P. C. X. Segregação e produção imobiliária na metrópole latino-americana: um olhar a partir da cidade de São Paulo. In. LENCIONI, S.; VIDAL-KOPPMANN, S.; HIDALGO, R.; PEREIRA, P. C. X. (Org) **Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago**. São Paulo: FAUUSP, 2011. p. 65-84.

SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Nobel, 1998.

SILVA M. N. da; CZYTAJLO, N. P.; MONAYAR, V. Favelas e *Villas*: resiliências e inovações na (re) produção das metrópoles de Curitiba, Tucumán e Córdoba. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo. **Anais** do XVII ENANPUR: Desenvolvimento, crise e resistência: Quais os caminhos do Planejamento Urbano e Regional? São Paulo: FAU USP, 2017. p. 1-19.

SILVA, M. N da; CZATJLO, N. P. Produção das favelas e *villas* e estruturação das metrópoles de Curitiba – Brasil e Tucumán - Argentina. In: FREITAS-FIRKOWSKI, O.L.F. et al., **Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América Latina**. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016, p.189 - 214.

SILVA, M. N. da. **A dinâmica de produção dos espaços informais de moradia e o processo de metropolização de Curitiba**. 259 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2012.

SPOSITO, Maria E. B. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. In: FREITAS-FIRKOWSKI, O.L.F. et al., **Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América Latina**. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016, p. 25-60.

THE URBAN LAND INSTITUTE. **Shopping Center Development Handbook**. Washington: Urban Land Institute, 1987.

VALLADARES, L. do P. **A invenção da favela**: do mito de origem a favela.com. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

WALMART. Disponível em <https://www.walmart-brasil.com.br>. Acesso em 27 de ago. de 2018. ■

Sande Nascimento De Arruda

Regularização fundiária de interesse social como instrumento de inclusão urbana e de reconhecimento da função social da propriedade através da influência da cartografia na comunidade de Roda de Fogo

Resumo

Este presente artigo trata da regularização fundiária jurídico dominial de interesse social dentro de uma política pública com fulcro no reconhecimento de comunidades consolidadas no espaço urbano, no resgate da cidadania e do direito à cidade formal, além de travar discussão acerca do processo de ocupação de terra, e da conceitualização da regularização fundiária, case e agendas administrativas que viabilizaram um novo ciclo fundiário no município do Recife. O objetivo é analisar a experiência da implementação da Regularização Fundiária Jurídico Dominial de Interesse Social (RFJDIS) em Pernambuco, através da execução do Programa Meu Imóvel Legal. Com vistas a atender à demanda da população e concluir as políticas habitacionais da Cohab/PE, bem como propor um novo ciclo para a regularização fundiária no estado de Pernambuco, vislumbrando a transferência definitiva das áreas ocupadas por família de baixa renda, para fins de moradia. Assim, a regularização fundiária jurídico dominial surge como uma ferramenta capaz de garantir e efetivar juridicamente, administrativamente e socialmente a escritura definitiva de áreas urbanas consolidadas de maneira informal, possibilitando aos cidadãos pernambucanos o acesso à cidade formal.

Regularização fundiária | Moradia | Política pública

Abstract

This article deals with the legal regulation of land ownership within a public policy with a focus on the recognition of consolidated communities in the urban space, the rescue of citizenship and the right to the formal city, as well as a discussion about the process of land occupation, and the conceptualization of land regularization, case and administrative agendas that enabled a new land cycle in the city of Recife. The purpose of this study is to analyze the experience of the implementation of the Legal Land Legal Regularization of Social Interest (RFJDIS) in Pernambuco, through the execution of the My Legal Property Program. In order to meet the population demand and complete the housing policies of the Cohab / PE, as well as propose a new cycle for land regularization in the State of Pernambuco, with a view to the permanent transfer of the areas occupied by low income families, for housing purposes. Thus, legal land title regularization emerges as a tool capable of guaranteeing and legally, administratively and socially effective the definitive deed of consolidated urban areas in an informal way, enabling the citizens of Pernambuco to access the formal city. The RFJDIS presents itself as a tool capable of legally, administratively and socially ensuring the definitive writing of consolidated urban areas.

Land tenure regulation | Housing | Public policy

Artigo Submetido em: 06/09/2016
Aceito em: 28/08/2016

INTRODUÇÃO

Este trabalho analisa a regularização fundiária urbana jurídico dominial de interesse social dentro de uma política pública com fulcro no reconhecimento de comunidades consolidadas no espaço urbano, no resgate da cidadania e no direito à cidade formal, utilizando a construção de um processo fundiário pautado na participação popular através da cartografia social.

Ademais, o presente artigo dialoga acerca do processo de ocupação da terra, da conceitualização da regularização fundiária e agendas administrativas que viabilizaram um novo ciclo fundiário no estado de Pernambuco.

Deste modo, a temática a ser analisada tem foco na experiência da regularização fundiária implementada no estado de Pernambuco, através da Pernambuco Participações e Investimentos S.A (Perpart), na qual executa o programa de regularização fundiária, denominado Meu Imóvel Legal, com vistas a atender à demanda da população de baixa renda e concluir as políticas habitacionais da extinta Cohab/PE.

O PROCESSO FUNDIÁRIO DE OCUPAÇÃO E URBANIZAÇÃO DA COMUNIDADE DE RODA DE FOGO, NO MUNICÍPIO DO RECIFE

A crescente ocupação irregular do espaço urbano é um fenômeno comum na maioria das cidades brasileiras, especialmente nas capitais, cuja produção de bens e serviços é atrativa à população, particularmente, de baixa renda.

No estado de Pernambuco tínhamos 55% da população em área rural e 45% da população em área urbana, na década de 1960. Entretanto, em 2010, a população pernambucana já ultrapassava o percentual de 80% em áreas urbanas, e apenas 20% em área rural (IBGE, 2010).

O processo de urbanização foi acometido de grande intensidade, tanto que, a partir dos anos 1970, os índices de população rural e urbana foram completamente invertidos, como informa a figura 1.

A população rural recorre aos centros urbanos em busca de melhores condições de emprego e qualidade de vida, mas se depara com um conjunto de expressões da desigualdade social, que está, contraditoriamente, presente no contexto de desenvolvimento das cidades.

Esse processo de ocupação espacial ocorreu na maioria dos casos de forma inadequada, em áreas impróprias à implantação de habitações, como consequência da falta de políticas públicas habitacionais. Não sendo diferente na comunidade de Roda de Fogo, situada no bairro de Torrões, no município do Recife.

O processo cognitivo da ocupação e de questões fundiárias da comunidade de Roda de Fogo vincula-se ao contexto político da época.

Leite (2010) afirma que entre as décadas de 1920 e 1940, no governo de Getúlio Vargas e sob a égide do Estado Novo, na figura do então interventor Agamenon Magalhães, houve no Recife um movimento para rechaçar a imagem de uma cidade real, a "Liga contra os Mocambos", que surge em defesa de um "novo olhar" sobre a cidade, surgindo assim, uma Recife Moderna, de largas avenidas, prédios pomposos e iluminação futurista.

Neste sentido, verifica-se que as condições de exclusão/inclusão da cidade estão relacionadas com o processo de modernização das cidades do Nordeste e o seu processo de urbanização excludente e elitista.

Segundo Harvey (1993) uma das expressões dessa modernização excludente é, exatamente, a urbanização de vitrine, que tem redefinido as paisagens urbanas das capitais nordestinas, tais como Recife, Fortaleza, Salvador, Natal, entre outras, denominadas de "cidade vudu", isto é, a cidade que, por trás de sua face luminosa e atraente, é constituída por vastos territórios de exclusão.

Tal perspectiva trouxe à luta histórica pela terra mais um elemento de exclusão, discriminação e retrocesso, tendo em vista que a ampliação do acesso à terra e à moradia digna foi sendo suprimida por um ideal de cidade que "marginalizou" ainda mais

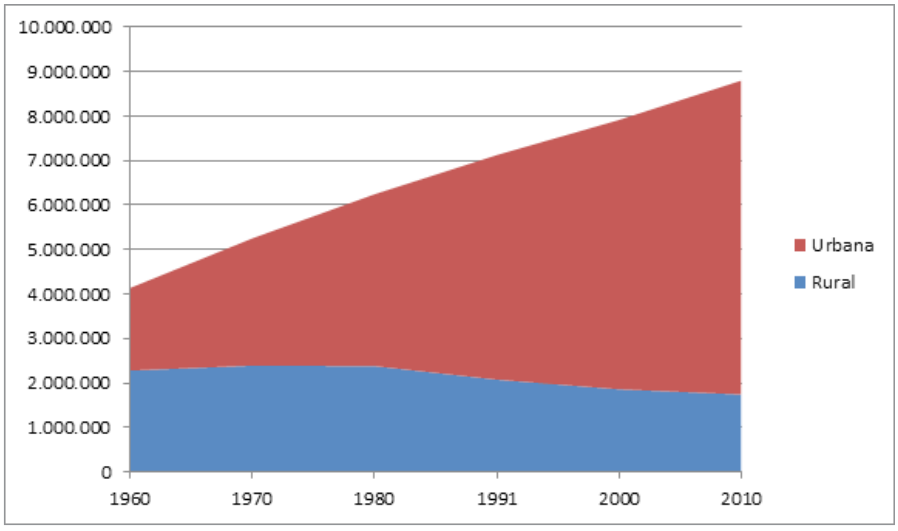


Figura 01: Censos demográficos do IBGE de 1960 a 2010.

a população dos mocambos em sobrados infectos e becos (Leite, 2010).

Assim, o Estado demarcava o espaço da cidade onde devia intervir, objetivando suas ações para que uma "nova cidade" pudesse ser vista. Não significa, contudo, que os mocambos proliferavam nas periferias às escondidas, mas se configura nesse processo de migração forçada, a construção de uma cidade informal, desordenada, excluída das ações e políticas urbanísticas.

Deste modo, essas periferias eclodiam no espaço urbano através da pseudonegligência do Estado, isto é, uma forma de ocupação deliberadamente "autorizada" pelo Estado.

> Nesse processo migratório a ocupação das áreas desprezíveis e desvalorizadas por habitações de baixa renda, foi adquirindo formas peculiares [...] morros próximos às vias de penetração da cidade tiveram seus sítios pouco a pouco parcelados e alugados a terceiros que, mediante o "aluguel do chão", poderia construir e ter a "posse" do imóvel [...] na década de 40, a política de combate aos mocambos, que provocou por um lado, a transferência compulsória de grandes contingentes da população para os morros e córregos (Souza, 1984).

Neste cenário, a ocupação irregular do terreno urbano no Recife e especificamente em Roda de Fogo está associada, ainda que não exclusivamente, a um processo protagonizado pela população de baixa renda, uma vez que, de forma histórica, não tem acessado o direito à moradia, no contexto formal, considerando os impasses financeiros e legais para esse acesso.

A ausência de moradia formal condiciona uma grande parte da população a inserir-se no mercado imobiliário informal, como forma de alcançar o acesso ao solo urbano.

Impende destacar que, no início da ocupação da região dos Torrões (área que abrange Roda de Fogo), a área não sofria especulação imobiliária e as pessoas que cuidavam do plantio aos poucos foram construindo sua história de posse com a terra.

Contudo, em 1940, institui-se a cobrança do "Foro de chão", que estabelecia o pagamento da terra, onde os ditos donos do terreno começam a desenvolver uma relação mercantil com a terra.

Essa relação desencadeia na periferia da cidade uma alternativa de moradia que vem ao longo das décadas de 1940 (quarenta) em diante, desenhando um novo retrato das comunidades no Recife.

No entanto, com o processo de abertura política e redemocratização, que pode ser situado entre a segunda metade da década de 1970 e o final da década de 1980, a luta pela moradia ganha força dos movimentos associativos nas comunidades de interesse social (participação social), constituindo uma conjuntura favorável à emergência de políticas com outra ênfase para a regulação das ocupações.

Essa participação social e a crescente politização dos conflitos de propriedade na Região Metropolitana do Recife (RMR) culminam em um fato histórico ocorrido em março de 1986, quando um grupo de militantes ocupa parte do terreno que seria a praça dos previdenciários, próximo ao presídio feminino do "Bom Pastor", localizado no Engenho do Meio, no município do Recife, iniciando assim, a primeira ocupação em uma área de aproximadamente sessenta hectares de terra ociosa e sem a devida função social, isto é, a comunidade de Roda de Fogo.

O dia 14 de março de 1987 representa um marco histórico e social da conquista da população de Roda de Fogo, no que se refere à luta pelo direito humano à moradia, uma vez que o governador da época fez um pronunciamento favorável à permanência da população no local, após protesto organizado pela comunidade, com aproximadamente três mil pessoas de vários segmentos sociais.

Sem baldas de dúvidas, a ação positiva de ocupação de Roda de Fogo se atribui ao engajamento político dos diversos sujeitos presentes no início da ocupação, bem como à luta organizada e reivindicatória pelo direito humano à moradia amplamente patrocinada pela Comissão de Justiça e Paz, a qual posteriormente foi reconhecida pelo governo do Estado.

Todavia, diversos embaraços cartoriais fizeram com que apenas em 09 de outubro de 2013, a citada área fosse devidamente registrada pelo 4º Registro de Imóveis de Recife. E, deste modo, a área de Roda de Fogo pertencente à Perpart apresentou-se preparada

Figura 2: Protesto da comunidade de Roda de Fogo em frente ao Palácio do Governo do Estado de Pernambuco

Fonte: agenciaroda.files.wordpress.com/2010/07/roda-1.jpg

e liberada para intervenção do poder público, através da regularização fundiária jurídico dominial de interesse social (RFJDIS), como uma das alternativas de minimizar os efeitos do processo de urbanização desordenado, e assegurar o direito humano à moradia.

De outra banda, não podemos olvidar que o processo de ocupação irregular evidenciado pela população residente na comunidade de Roda de Fogo não foi diferente do de outras áreas do Recife e Região Metropolitana, conforme veremos adiante.

Neste sentido, podemos destacar os levantamentos realizados pela arquidiocese de Olinda e Recife, no ano de 1977, quando divulgou que 58 mil famílias da Região Metropolitana (RMR) do Recife, totalizando mais de 300 mil pessoas estavam ameaçadas de expulsão, isto é, em situação de vulnerabilidade quanto à segurança da posse (Barros e Silva, 1985).

Na primeira década do século XX, foram identificados mais de 40% dos domicílios em "mocambos". Entre os anos 1978 e 1983, ocorreram na RMR mais de oitenta invasões, envolvendo cerca de 150 mil pessoas (Pesquisa da FUNDAJ; FALCÃO NETO, J.,1984).

De outra banda, a Cohab/PE registra, entre 1987 e 1989, mais de duzentas invasões na RMR, envolvendo cerca de 80 mil pessoas, concentrando-se dois terços destas no município do Recife (SOUZA, M.A., 1991).

O cadastro dos assentamentos populares do Recife realizado entre os anos de 1988 e 1991 revela 489 assentamentos na RMR em situação de precariedade e irregularidade fundiária, com um área ocupada de 33.10 km2 (15,1 % da área total e cerca de 25% do território construído do município), sendo 166.170 de moradias (54,3% das moradias do Recife), tendo uma população de 630.850 (48,3% da população do Recife).

Tais dados podem ser observados, a partir dos cadastros e mapeamentos de áreas pobres da Região Metropolitana do Recife, os quais foram consolidados no Atlas das Infraestruturas Públicas das Comunidades de Interesse Social do Recife, senão vejamos:

Esse mapeamento e cadastro não Censitário das Comunidades de Interesse Social (CIS) do Recife, que apresentam os resultados das informações levantadas em campo e em órgãos públicos sobre 545 comunidades de interesse social que ocupam 45,13 km2, com tamanho e características diferenciados, resultante das condições históricas, sociais e físicas de sua implantação e expansão, descrevem o cenário da população de baixa renda no Recife e Região Metropolitana na luta pelo acesso á terra.

Impende destacar que a Prefeitura do Recife, no ano de 2016, realizou levantamento do deficit de domicílios para subsidiar o Plano Local de Habitação de Interesse Social, senão vejamos (Tabela 2).

O levantamento realizado pela Prefeitura do Recife evidenciou que a população de baixa renda vem tendo acesso à terra urbana e a "pseudo" alternativas habitacionais mediante ações informais e irregulares de ocupação.

A necessidade de 125.254 novas habitações e a condição inadequada de infraestrutura dos domicílios recifenses foram a herança da desigualdade socioeconômica, agravada pela pouca efetividade das políticas públicas de habitação, ainda presente em 2018.

Assim, os assentamentos irregulares autoconstruídos, tais como favelas e loteamentos clandestinos, são parte integrante e significativa do desenvolvimento urbano, já que a produção de habitação via progra-

Tabela 1: Cadastros e Mapeamentos das Comunidades de Interesse Social.

Itens	Cadastro dos Assentamentos de Baixa Renda - 1978-1980	Cadastro dos Assentamentos Populares - 1988-1991	Cadastro das Áreas Pobres - 1998-2000	Mapeamento das Comunidades de Interesse Social - 2014
Quantidade	73	489	420	545
Área Ocupada (ha)	17,71	33,1	34,16	45,13
% sobre o Recife	8,1	15,1	15,6	20,4
S/ Recife construído	13	25	26	32,3
Moradias	103.7	166.17	191.45	286.756
% sobre o Recife	42	54,3	50.9	60,9
População estimada	518,6	630,85	727.510	817.538
% s/ Recife total	43,1	48,6	51,1	53,2

Fonte: Atlas das Infraestruturas Públicas das Comunidades de Interesse Social do Recife, 2014.

Deficit Habitacional	Inadequação Moradia (Domicílios Inadequados)	Inadequação de Infraestrutura	TOTAL
125.254	56.040	130.332	186.372

Fonte: Plano Local de Habitação de Interesse Social da Prefeitura do Recife, 2016.

Tabela 2: Deficit Qualitativo de Domicílios (2016).

mas públicos ou mercado não acompanhou o crescimento habitacional da população de baixa renda.

E, como consequência, a população fica impossibilitada de morar em condições adequadas de estrutura e com segurança jurídica que o direito à propriedade pode garantir.

Smolka (2000:162) corrobora com a linha de raciocínio de que o acesso informal ao solo e consequentemente à moradia é um dos maiores problemas das últimas décadas, fortemente agravado pela falta (intencional) de políticas habitacionais adequadas para atender à população mais carente. As populações de baixa renda não alcançam o acesso de terras urbanas legalizadas, devido ao alto custo desse solo, decorrente de uma regulamentação elitista.

Nesse aspecto, podemos citar, como exemplo de elementos que incidem no custo do acesso ao solo pela população de baixa renda, os programas (Promoradia) implementados nos anos 1990 que estabeleceram exigências normativas burocratizadas e pouco flexíveis, as quais dificultaram a concessão de financiamentos para estados e municípios. De outra banda, o Habitar Brasil, que integrou-se às poucas iniciativas municipais de urbanização de favelas.

Deste modo, resta latente a ausência de eficácia das ações de provisão de habitações e de regularização fundiária, evidenciando a reduzida capacidade do poder público de gerar recursos na intensidade necessária para empreender programas habitacionais abrangentes. Esse custo do acesso ao solo perpassa também pela ausência de prioridade para utilização de recursos públicos para o setor de habitação.

E, nesse sentido, a ausência de segurança jurídica sobre a moradia é condição de vulnerabilidade para as famílias de baixa renda, pois essas sofrem o risco permanente de despejo ou realocação indesejada.

CONSOLIDAÇÃO DA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA NO BRASIL E EM PERNAMBUCO

Conforme dito alhures, o Brasil passou por grande migração da população do meio rural para o meio urbano, e, sendo assim, exigiu-se do Estado, além de medidas urbanísticas, ambientais e sociais, ações políticas de habitação para o desenvolvimento urbano.

E deste modo, diversas medidas legais vêm sendo tomadas no campo da regularização fundiária com a finalidade de adequar as moradias de interesse social a um modelo de cidade formal e sustentável.

E diante de um arcabouço jurídico e político atinente à construção da agenda do processo fundiário, não podemos olvidar que a regularização fundiária passou a ser uma das diretrizes de política urbana, que tem por objetivo a ordenação das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, conforme estabelece o art. 2º, da Lei nº 10.257/2001, e sendo assim, faz-se necessário esclarecer seus conceitos.

> A regularização fundiária objetiva prioritariamente legalizar a permanência de moradores de áreas urbanas ocupadas irregularmente para fins de moradia, e acessoriamente promove melhorias no ambiente urbano e na qualidade de vida do assentamento, bem como incentiva o pleno exercício da cidadania pela comunidade sujeito do projeto (Alfonsin et al., 2003).

De outro modo, leciona Oliveira (2001. p.41), a definição para a expressão da regularização fundiária é o procedimento pelo qual se busca tornar lícita, isto é, amparada pelo Direito, a ocupação da terra nos casos em que o acesso àquele bem tenha ocorrido de modo irregular. Normalmente, a expressão "regularização fundiária" é utilizada para designar a atuação destinada a revestir com maiores proteções a posse existente sobre determinado imóvel. Isso pode ocorrer mediante a instituição de um título de propriedade ou de outro direito real.

Como se pode perceber, as definições da regularização fundiária são constituídas em bases legais e empíricas, pois o conjunto de legislação existente, suas modificações ao longo dos anos, as experiências aplicadas e as críticas sobre seus resultados configuram o significado da regularização fundiária.

Em Pernambuco, a regularização fundiária ganha efetividade com a promulgação da Lei Estadual nº 15.211/2013, conhecida como Lei do "Meu Imóvel Legal", a qual institui a política estadual de regularização fundiária jurídico dominial de interesse social, com objetivo de regularizar as ocupações de imóveis

de domínio do estado de Pernambuco, bem como de suas autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista, situados em áreas urbanas, ratificando a função social do solo urbano e o caráter de direito básico da população.

Impende destacar ainda a Lei Federal nº 13.465/2017, que instituiu um novo marco na regularização fundiária de interesse social.

Essa lei constitui-se em norma essencial para a regularização fundiária, na medida em que conceitos ambíguos ou até mesmo consolidados foram revisados e flexibilizados visando a adequar a questão fática dos imóveis com a questão real e jurídica, além é claro de elevar a regularização fundiária ao status de categoria jurídica, nas seguintes funcionalidades: a) diretiva, no que tange ao fim e direção da política de reengenharia urbana, ou de saneamento dos males da cidade; b) enquanto gênero de diversas formas de regularizar, englobando a multiplicidade dos aspectos de irregularidades prediais, quais sejam: falta de titulação, deficiências de empreendimentos, de edificação, de parcelamento do solo, de uso e ocupação; c) procedimental, na medida em que abrange etapas interdisciplinares, instrumentos e atos voltados à regularização singularmente considerada.

Não podemos esquecer a criação de diversos institutos jurídicos que fortalecem a diretriz da regularização fundiária no reconhecimento formal da cidade, sendo eles: direito real de laje, condomínio de lotes, condomínio urbano simples, arrecadação de imóveis abandonados, consórcio imobiliário, loteamento com acesso controlado e a legitimação fundiária.

Nesta nova senda legislativa, o conceito de regularização fundiária jurídico dominial de interesse social, numa visão holística do processo, é uma intervenção pública que visa à formalização administrativa, social, topográfica e jurídica de ocupações consolidadas, irreversíveis e seguras, utilizadas para fins de moradia ou uso misto, e que estejam em desconformidade com a lei, por exemplo, ocupações irregulares e clandestinas, ocupadas predominantemente por população de baixa renda.

A dimensão administrativa da regularização fundiária jurídico dominial de interesse social é a etapa de oficialização e denominação das vias e vielas internas às áreas, a inclusão dos lotes regularizados nos cadastros da prefeitura, aprovação da planta da situação real existente, servindo para integrar as áreas regularizadas à rotina da cidade, possibilitando aos moradores de áreas públicas as mesmas condições de acesso a serviços públicos que os demais habitantes da cidade. A visão social implica a permanência no espaço consolidado e consequente preservação da identidade cultural.

No tocante à dimensão urbanística da regularização fundiária jurídico dominial, trata-se do reconhecimento das interfaces entre as relações sociais e formas de ocupação urbana consolidada com razoável infraestrutura de serviços públicos, ou seja, adequação da legislação urbanística à realidade social, através da planta da situação real existente.

Na dimensão urbanística, a utilização da cartografia é essencial para o adequado planejamento territorial, além de legitimar a construção e a identificação de atores e território, como a definição de propriedade dentro do espaço urbano.

> O mapeamento da situação fundiária através da cartografia permite a identificação das áreas que são apropriadas para a aplicação dos instrumentos estabelecidos no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor, além de identificar as áreas que demandam a regularização fundiária, pois propiciam o conhecimento do processo que resultou tal situação (Casarin, Oliveira e Loch, 2006).

> Tal mapeamento é possível através do cadastro Técnico Multifinalitário, no qual desdobra os aspectos jurídicos, geométricos e econômicos, tendo como uma das finalidades o planejamento territorial. Esse sistema cadastral é um registro das informações territoriais composto e representado por mapas temáticos, tais como: rede viária urbana; rede de drenagem; cadastro imobiliário e tributário; planialtimétrico urbano; serviços, entre outros (Larsson, 1996; Loch e Erba, 2007).

Nesse contexto, o sistema cadastral subsidiado pela cartografia tem como objetivo a composição de informações descritivas do espaço urbano; implantação, execução e manutenção do sistema cartográfico descritivo das características das cidades, fornecimento de dados físicos para o planejamento territorial urbano.

> Na utilização do sistema cadastral aponta-se as seguintes vantagens: localização geográfica de todos os imóveis da cidade; uso, ocupação ou finalidade de cada imóvel; delimitação de cada unidade imobiliária; base para a implementação de infraestrutura; publicidade e transparência pública das informações. O cadastro técnico multifinalitário quando entendido como um sistema de registro da propriedade imobiliária, de forma geométrica e descritiva garante o embasamento técnico necessário ao registro de propriedade (Loch, 2006).

Cabe salientar que o levantamento de tais informações (comunidade de Roda de Fogo) atualmente é angariado através do Sistema de Informações Ge-

ográficas (SIG), o qual vem se destacando por sua capacidade de estabelecer relações espaciais entre elementos gráficos.

Deste modo, tal sistema é o mais utilizado para a análise espacial de dados geográficos, tendo em vista a eficácia como instrumento de organização, tratamento e apresentação das informações, fundamental nas análises de áreas urbanas.

Considerando-se que o direito à moradia é um direito social, que a moradia regular é um aspecto que favorece o acesso a outros direitos sociais, como a educação, saúde, trabalho e lazer, e que a Constituição Federal assegurou o estabelecimento de uma política de desenvolvimento urbano com vistas a garantir as funções sociais da cidade.

> Não podemos olvidar que a utilização do SIG é de grande importância para otimizar as rotinas inerentes à caracterização das condições de habitação da área objeto de estudo, bem como a identificação do grau de vulnerabilidade jurídica dos seus lotes, visando à aplicação do processo fundiário, a partir da elaboração e sobreposição de mapas temáticos, resguardando uma abordagem interdisciplinar (Fonseca e Sousa, 2015).

Cabe destacar que um dos maiores avanços no processo de regularização fundiária da Perpart foi a criação do instituto da planta da situação real existente, que visa a retratar fielmente a situação encontrada numa localidade em determinada época, valorizando o histórico de luta pelas ocupações urbanas, além de indicar para o município as intervenções que deverão ser realizadas para melhoria da habitabilidade.

Pois bem. Antes da Lei nº 15.211/2013, o processo de regularização fundiária normalmente era influenciado por grandes remoções.

Deste modo, com o advento da Lei nº 15.211/2013 foi possível estabelecer um traçado urbanístico através do reconhecimento da situação real existente no que se refere às ocupações consolidadas e irreversíveis, mediante a manutenção das famílias dentro da área de intervenção, além de condicionar a adequação do plano diretor da cidade aos equipamentos públicos, áreas verdes, a infraestrutura básica existente e ordenação do espaço urbano conforme a realidade posta na época da aprovação projeto.

Pois bem. Resta evidenciado que a cartografia é um suporte ao processo de inclusão urbana, uma vez que transita em diversas dimensões, pois reconhece histórico de ocupação e identidade cultural (social), oficializa logradouros (administrativa) e assegura que a titulação da terra seja destinada ao real ocupante, bem como o regular desmembramento da propriedade (jurídica).

Diante desse contexto, podemos definir a regularização fundiária jurídico dominial de interesse social como um processo de intervenção multidisciplinar, que busca o reconhecimento de comunidades consolidadas no espaço urbano, de modo a integrar e legalizar definitivamente a população à cidade formal.

Nesse aspecto, o objetivo é transformar gradativamente a realidade desigual de nossas cidades em um espaço urbano democrático, garantindo o direito social à moradia e o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana, através da titulação da terra.

O PROGRAMA MEU IMÓVEL LEGAL E O PROJETO DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA DE RODA DE FOGO

A partir da grande demanda da população pela regularização das áreas ocupadas da extinta Cohab/PE[1], seja através da procura espontânea pelo atendimento do cidadão na empresa, ou pelas entidades representativas, como as associações de moradores.

Nesse sentido, a Perpart iniciou um aprofundamento teórico-metodológico na temática, com ob-

1 A Cohab/PE foi incorporada pela Perpart em 1999, que, desde então, ficou com a responsabilidade de regularizar tais áreas.

Figura 3: Mapa da comunidade de Roda de Fogo (área pertencente à Perpart).

Fonte: Coordenação de Engenharia e Arquitetura da Perpart, 2015.

jetivo de propor um novo ciclo para a regularização fundiária no estado de Pernambuco, vislumbrando a transferência definitiva das áreas ocupadas por família de baixa renda.

Diante dos estudos e das experiências nacionais analisadas, o Governo do Estado de Pernambuco, através da Perpart, implantou em agosto de 2013 o Programa Meu Imóvel Legal (PMIL), como um dos caminhos para a solução da irregularidade dominial, do reconhecimento de comunidades consolidadas no espaço urbano com mínima infraestrutura, tais como: abastecimento de água e de energia elétrica, coleta de esgoto, e com tempo de ocupação de mais de vinte anos.

O objetivo do programa é cumprir as etapas para a regularização dos imóveis urbanos consolidados pela população de baixa renda, em áreas desapropriadas pelo estado de Pernambuco e pela Cohab/PE, nas décadas de 1980 e 1990, reconhecendo o direito de propriedade da população e elevando a qualidade de vida das famílias, de acordo com os ditames da regularização fundiária jurídico dominial, instituída pela Lei Estadual nº 15.211/2013.

Em relação ao processo de execução da regularização jurídica, o instrumento legal utilizado para titular as terras em nome dos beneficiários inicialmente foi o contrato de doação, fundamentado na Lei Estadual nº 15.211/2013 e no Código Civil de 2002, e, posteriormente com o advento da Lei 13.465/2017, a legitimação fundiária passou a ser o segundo instrumento de titulação das famílias.

O Programa tem dois eixos: Regularização de Unidades Imobiliárias de Interesse Social e a Transferência definitiva da titularidade do imóvel ao Cidadão.

Para participar do programa de regularização fundiária as famílias devem ser cadastradas no PMIL através do posto de cadastramento da Perpart, bem como atender aos seguintes critérios: utilizar as unidades imobiliárias para fins de moradia ou de uso misto, a área ocupada deverá ser igual ou inferior a 250 m^2 e superior a 18 m^2, a área deverá estar ocupada por prazo igual ou superior a cinco anos ininterruptamente e sem oposição, o ocupante não ser proprietário de qualquer título de outro imóvel e a renda familiar do beneficiário não poderá ser superior a cinco salários mínimos, conforme critérios legais.

Impende destacar ainda que o PMIL é alinhado ao modelo de gestão do estado e da Perpart – Todos Por Pernambuco, que, a partir de sua implementação, introduziu novos paradigmas para o processo de Planejamento Estratégico do Estado: primeiramente, ao entender que a definição da estratégia precede a ação, selecionou e disseminou intensamente um conjunto de objetivos a serem perseguidos ao longo da gestão, orientando, de forma sinérgica, a ação de todo o Governo, invertendo a lógica de planejamento até então vigente na máquina pública, que se baseava em planos estratégicos desenvolvidos isoladamente pelos órgãos e depois agrupados.

De outro lado, reaproximou as atividades de Planejamento e Orçamento alinhando dinamicamente os instrumentos formais de planejamento (PPA, LDO e LOA), que antes não guardavam sintonia. De outra banda, rotinizou, na máquina pública, um conjunto de tarefas e procedimentos para cada uma das etapas do Ciclo de Gestão de Políticas Públicas (Formulação, Implementação, Monitoramento e Avaliação), rotinas essas que são trabalhadas e acompanhadas pari passu pelo Governo.

Salientamos ainda que o modelo Todos Por Pernambuco iniciou ouvindo as demandas da população do sertão a capital, sendo um fator de influência para o PMIL no que tange a participação popular.

A proposta inovadora trazida pelo PMIL é que os projetos de regularização fundiária ocorram de forma integrada, resolvendo a situação social, jurídica registral, administrativa, dominial e urbanística das áreas, cuja ocupação é consolidada, irreversível e segura.

Essa forma permite que, a partir das intervenções, essas comunidades transformem-se em bairros legais, integrados ao restante da cidade, retirando-os da situação de exclusão em que se encontram e, principalmente, reconhecendo o direito do cidadão de ser proprietário do seu imóvel através de uma escritura definitiva.

A escritura definitiva (título de propriedade) garante a permanência no solo onde as famílias edificaram suas vidas, desenvolveram relações sociais e consolidaram uma identidade cultural, além de possibilitar acesso a serviços públicos essenciais, financiamentos habitacionais, integração das áreas à cidade, bem como afastar a possibilidade de despejos e ações voluntaristas de gestões que coadunem com o ideal especulativo das áreas urbanas.

Diante da importância da valorização do conhecimento tradicional espacial, o qual tem sido determinante para a formalização de novos instrumentos de políticas públicas de ordenamento territorial, como a regularização fundiária, a filosofia do Programa Meu Imóvel Legal é retratar as lutas históricas de ocupação, bem como a situação atual, como forma de reconhecimento cultural e espacial.

Nesse sentido, a reconstrução da poligonal[2] per-

2 Consiste na figura geométrica representada em planta por um agrupamento de linhas ligado por vértices (marcos), indicando os limites de uma determinada área.

passa pela participação popular e registros de documentos no cartório de imóveis. No projeto de regularização fundiária de Roda de Fogo foi necessário dialogar com as pessoas inseridas na localidade, com objetivo de mapear as identidades culturais e espaciais em sua origem.

E, somente após tal discussão, tomar a decisão política que fomentaria a inserção da política pública de regularização fundiária na localidade.

Podemos citar como exemplo prático de reconhecimento da participação popular a inserção de área remanescente informada e mapeada pelos moradores de Roda de Fogo, a qual sequer constava no registro de imóveis, mesmo sendo de "propriedade" da Perpart.

Posteriormente, a Perpart ingressou com um processo de retificação na matrícula para inserir a respectiva área no processo de regularização, reconhecendo que a participação popular é uma ferramenta importante para a reconstrução dos mapas.

No Brasil, diversas comunidades pobres ou socialmente marginalizadas estão se reunindo em oficinas de mapas, objetivando se afirmar espacialmente e assim poder legitimar suas próprias reivindicações. São inúmeras as experiências envolvendo grupos populares que já utilizam a cartografia, como registra o Projeto "Nova Cartografia Social dos Povos e Comunidades Tradicionais do Brasil", que objetiva "fazer um balanço das distintas iniciativas de inclusão de populações locais nos processos cartográficos no Brasil, bem como discutir as estratégias, os quadros conceituais e metodológicos que orientam tais experiências" (IPPUR/UFRJ, 2007).

> Assim, o progresso técnico, mesmo motivado pela produção de riqueza capitalista, gerou mercadorias – ferramentas de cartografia que podem ser manipuladas em microcomputadores – cuja difusão ampla e muitas vezes livre, por meio da Internet, tem contraditoriamente aberto oportunidades não irrelevantes para que grupos sociais historicamente mais frágeis consigam produzir conhecimento sobre sua existência, cultura e território que vem lhes permitindo construir uma renovada perspectiva de empoderamento (Freire e Fernandes, 2010).

Nesse aspecto, o mapeamento participativo do projeto de regularização fundiária de Roda de Fogo, ao propor a inclusão da população local no processo de produção de mapas, reconheceu o conhecimento espacial e ambiental dessa, culminando em uma aceitação social do processo de regularização fundiária, numa verdadeira troca de conhecimento técnico (Cartógrafos) e população local.

O mapeamento comunitário envolve diretamente os membros da comunidade no levantamento do uso da terra e das fronteiras de seus domínios. (Colchester, 2002).

Portanto, a ideia de mapeamento participativo na comunidade de Roda de Fogo tem origem na construção e oportunidade de dialogo com grupos menos favorecidos, bem como a integração deles na sociedade e no processo de regularização fundiária.

Nesse contexto, a cartografia social através dos mapas participativos e a cartografia técnica são elementos essenciais na edificação do processo fundiário, tendo em vista associar a ciência da informação geográfica aos seus efeitos sociais e culturais na busca da democratização do território.

O projeto de regularização fundiária de Roda de Fogo, executado pelo PMIL, possui uma área de aproximadamente 52,22 ha, onde foram regularizadas 3.133 unidades imobiliárias, que beneficiaram até o momento 12.532 pessoas direta e indiretamente.

A REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA NA COMUNIDADE DE RODA DE FOGO E SEU PROCESSO OPERACIONAL

O projeto de regularização fundiária de Roda de Fogo foi desenvolvido a partir das seguintes etapas operacionais descritas abaixo.

A primeira etapa realizada foi a mobilização social, que inaugurou os trabalhos de campo, e que merece destaque, por ser o primeiro contato com a população das áreas definidas, e é neste momento que a equipe de regularização fundiária solicita autorização para integrar, temporariamente, o cotidiano da comunidade. A citada etapa foi realizada no período de 09/09/2013 a 15/10/2013.

As modalidades de mobilização adotadas são as seguintes:

1. Articulação com parceiros dos órgãos governamentais presentes nas áreas de atuação da regularização;
2. Reuniões para compartilhar conhecimentos sobre a dinâmica da área e quais estratégias deverão ser utilizadas nas próximas fases da mobilização;
3. Reconhecimento das instituições civis no território;
4. Visitas técnicas, realização de entrevistas e produção de relatórios;
5. Apresentação da regularização fundiária às lideranças e representantes civis;
6. Reuniões na comunidade, para esclarecer objetivo do processo fundiário, bem como empreender proposta e formar rede de arti-

culação composta por entidades civis, representantes comunitários e instituições governamentais;

7. Mobilização de rua (passagem de carro de som, panfletagem e abordagem porta a porta) para convidar a população a participar das reuniões comunitárias;
8. Apresentação da regularização fundiária a toda comunidade com uma grande reunião comunitária para que toda a população compreenda a execução do projeto, suas etapas e objetivos.

A segunda etapa foi o selamento dos imóveis, isto é, o reconhecimento georreferenciado do imóvel, identificando se a configuração do imóvel é multifamiliar ou coabitação, bem como as características da edificação sobre o lote a ser regularizado e tipo de ocupação (se comércio, misto ou moradia) e endereçamento.

Na terceira etapa do processo fundiário, temos o cadastramento social, ou seja, aplicação da pesquisa socioeconômica através de formulário e o recolhimento dos documentos do cadastrado.

O cadastro social é a principal ferramenta para a análise social e jurídica. Pois o formulário de cadastramento apresenta todos os dados socioeconômicos levantados em área, revelando a relação dos ocupantes com os imóveis (se cedido, alugado, próprio, herdado; tempo de moradia), bem como possibilita ao analista a apreensão da realidade local.

O processo deverá ser ágil e acessível a toda população para que haja adesão de todos os habitantes da área e, assim, evitar retrabalhos.

Concomitantemente às etapas anteriores foi sendo realizado o levantamento topográfico para a confecção da planta da situação real existente, que foi submetida à Prefeitura do Recife (Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano – SEMOC e Secretaria Executiva de Licenciamento urbanismo – SELURB) em 10/01/2014, com objetivo de conseguir a aprovação para posteriormente registrar no cartório de imóveis o projeto de regularização fundiária e os títulos de propriedade.

Impende salientar que o processo de aprovação da planta da situação real existente foi extremamente tenso, tendo em vista a burocracia e a tecnicidade conservadora dos técnicos do órgão municipal, que desejavam aprovar o referido projeto com base em um loteamento novo, isto é, sem levar em consideração que se tratava de área consolidada, segura e irreversível, e com mais de vinte anos de ocupação.

O projeto de regularização fundiária foi aprovado em 29/01/2014, a partir dos parâmetros urbanísticos flexíveis da Lei Estadual nº 15.211/2013 e Lei Municipal n° 16.113/95, bem como forte coalizão política instalada na época.

Posteriormente, os beneficiários aptos pelo Programa Meu Imóvel Legal obtiveram seus títulos de propriedade registrados no 4º Registro de Imóveis da Capital, e devidamente entregues em ato solene com o governador do estado de Pernambuco da época.

Neste sentido, o PMIL já registrou no 4º Registro de Imóveis de Recife 1.700 escrituras, as quais foram entregues em três atos realizados na comunidade, senão vejamos a Tabela 3.

O projeto de regularização fundiária de Roda de Fogo executado pelo PMIL possui uma área de 52,22 ha, equivalente a 72 campos de futebol padrão oficial, onde foram regularizadas 3.133 unidades imobiliárias, que beneficiaram até o momento 15.665 pessoas direta e indiretamente. O resultado da execução do projeto de regularização fundiária de Roda de Fogo pode ser visto na Tabela 4.

Os resultados atinentes ao projeto de regularização fundiária de Roda de Fogo não são melhores devido à população encontrar-se descrente da política de regularização fundiária. Essa descrença se deve, entre outros fatores, às experiências incompletas de regularização, quando a população se organizou, participou, e o processo não foi finalizado.

Entretanto, o projeto de Roda de Fogo foi um exemplo de agilidade, tanto na Prefeitura quanto no cartório de imóveis, pois todo o processo levou quatro meses entre elaboração de planta, aprovação na Prefeitura, registro no cartório de imóveis e primeiro ato de entrega de escrituras. Demonstrando que o ar-

Tabela 3: Tabela de titulação dos beneficiários do PMIL em Roda de Fogo.

Data	Quantitativo de escrituras entregue à população	Pessoas beneficiadas
12/03/2014	400	2.000
18/11/2015	700	3.500
27/03/2018	600	3.000
Total	**1.700**	**8.500**

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2018.

PMIL Roda de Fogo em números	
Hectares de área trabalhada	52,22
Selamento de imóveis	5.918
Cadastramento	4.541
Unidades Imobiliárias Regularizadas	3.133
Escrituras Registradas	1.700
Reuniões Comunitárias	08
Mutirões de Atendimento	13
Atendimento sócio jurídico	5.200
Atos de Entrega de Escritura	03
População beneficiada direta ou indiretamente	15.665

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2018.

Tabela 4: Resultado do projeto de regularização fundiária de Roda de Fogo em números.

ranjo institucional funcionou adequadamente nesse processo.

Em relação à comunidade, verifica-se a inclusão das áreas regularizadas no planejamento municipal, a segurança jurídica da propriedade, implantação ou melhoramento dos serviços públicos essenciais, inclusão social, dentre outros.

CONCLUSÕES

As cidades brasileiras apresentam diversos fatores que contribuíram para o processo de urbanização às avessas, materializando a distância entre as regras urbanísticas e a real situação de ocupação das cidades. Apesar de todos os avanços legislativos, administrativos e urbanísticos, as soluções ainda são de difícil construção prática, tendo em vista o conservadorismo e o modelo burocrático arraigado na administração pública.

Ademais, as políticas públicas de habitação necessitam reconhecer as identidades culturais e espaciais de cada cidade, e uma das formas de inovar e aproximar a população na formatação de uma política inclusiva é a cartografia social através de mapeamentos participativos.

Diante dessa situação, fazem-se necessários estudos aprofundados, com objetivo de avançar nos procedimentos de regularização fundiária e de formas para garantir o desenvolvimento urbano e o reconhecimento das ocupações consolidadas de nossas cidades. Tudo isso passa pela conscientização de que as normas urbanísticas precisam de flexibilidade para se adequar a realidade urbana, e não o contrário.

Nesse sentido, devemos aprofundar os estudos da proposta inovadora trazida pelo Programa Meu Imóvel Legal e a regularização fundiária jurídico dominial, qual seja, de que os projetos de regularização fundiária ocorram de forma integrada, resolvendo a situação social, jurídico registral, administrativa, dominial e urbanística das áreas, cuja ocupação é consolidada, irreversível e segura, de forma a permitir, que, a partir das intervenções, essas comunidades transformem-se em bairros legais e integrados ao restante da cidade, retirando-os da situação de exclusão em que se encontram e, principalmente, reconhecendo o direito ao cidadão de ser proprietário do seu imóvel através de uma escritura definitiva.

Nessa perspectiva, a execução da RFJDIS vem demandando um rigoroso trabalho conjunto e integrado de órgãos públicos, a mitigação de entraves jurídicos e financeiro no registro dos imóveis passíveis de regularização, a definição do(s) proprietário(s) de lotes constituídos por mais de uma edificação, dificuldades de comprovação do tempo de posse das famílias ocupantes, e ainda algumas resistências por parte da população, uma vez que essa mesma população foi alvo de processos anteriores de regularização inconclusos. Destaca-se, ainda, as possíveis incompatibilidades com as legislações ambientais.

Portanto, a Regularização Fundiária Jurídico Dominial de Interesse Social é apenas uma das alternativas que visa a minimizar os impactos desenvolvimentistas dos padrões urbanos atuais. E, deste modo, esse tipo de regularização fundiária não pode ser um fim em si mesmo, mas sim uma possibilidade de interligação setorial com as demais politicas urbanas, ou seja, resolver a demanda fundiária por partes, desde que assegure de imediato a propriedade e a participação do cidadão do início ao fim do processo fundiário.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H. **Cartografias Sociais e Território: Introdução e Disputas cartográficas e disputas territoriais**, in Cadernos IPPUR/UFRJ, 2008.

ALFONSIN, Betania; FERNANDES, Édesio (coord.) **A lei e legalidade na produção do espaço urbano.** Belo Horizonte, Del Rey, 2003.

BRASIL. **Lei 6.766 de 19 de dezembro de 1979.** Brasília, Congresso Nacional, 1979.

_____. **Lei 10. 257 de 10 de julho de 2001.** Brasília, Congresso Nacional, 2001.

_____. **Lei 11.977 de 07 de julho de 2009.** Brasília, Congresso Nacional, 2009.

CASARIN, V.; OLIVEIRA, M. A. A., LOCH, C. **A importância do Cadastro Técnico Multifinalitário frete ao estatuto da cidade e plano diretor na busca pela justiça social.** Anais do COBRAC, 2006. Congresso Brasileiro de Cadastro Técnico Multifinalitário. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006.

COLCHESTER, Marcus. **O mapeamento como ferramenta para garantir o controle comunitário**: alguns ensinamentos do sudeste asiático. WRM Boletim nº 63. Outubro de 2002.

COSTA, Alexandre. **Roda de Fogo: cidade encantada, a biografia**. Recife, 2010. Disponível em: http://rodadefogoencantada.blogspot.com.br/. Acesso em: 02 março 2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo de 2010**. Brasil, 2010.

LEITE, Ricardo. **Recife dos morros e córregos: a fragorosa derrota do exterminador de mocambos e sua liga social em Casa Amarela.** Dissertação de mestrado. Recife. UFPE, 2010. Disponível em:http://www.encontro2010.historiaoral.org.br/resources/anais/2/1270423029_ARQUIO_RECIFEDOSMORROSECORREGOS.05012010.pdf.

LIMA, Rosa Maria Cortês de. **A cidade autoconstruída.** Tese (Doutorado) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2005.

NALINI, José Renato; NERY, Wilson (coord.). **Regularização Fundiária.** São Paulo, Forense, 2014.

N.C.F. Freire; A.C.A. Fernandes. **Mapas como expressão de poder e legitimação sobre o território: uma breve evolução histórica da cartografia como objeto de interesse de distintos grupos sociais.** In: Simpósio Brasileiro de Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação, nº 3, 2010, Centro de Tecnologia e Geociências (CTG) da UFPE. Anais do III Simpósio Brasileiro de Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação. Recife: Editora da UFPE, 2010. p. 01-09.

PERNAMBUCO. **Lei 15.211/2013 de 19 de dezembro de 2013.** Recife, Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco, 2013.

SMOLKA, Martim. **Regularização da ocupação do solo urbano: a solução que é parte do problema, o problema que é parte da solução.** Cadernos do IPPUR, 2002.

SOUZA, Maria Ângela A. Et. Alli, **O Processo de formação de favelas de Casa Amarela.** Recife. MDU/UFPE. 1984.

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras e. **Estatuto da Cidade: para compreender.** Rio de Janeiro: IBAM, 2001. ■

Sande Nascimento de Arruda é mestre em Gestão Pública pela UFPE e Pós-graduado em Direito Público pela Uninassau. Gerente de Regularização Imobiliária e Fundiária da Pernambuco Participações e Investimentos S.A (Perpart). *sandearruda.adv@gmail.com*

Renata Latuf de Oliveira Sanchez

Em busca de um amanhã global

propostas de museus na regeneração portuária do Rio de Janeiro

Resumo

Museus têm sido constantemente utilizados como âncoras de grandes projetos urbanos e catalisadores de renovação urbana. No Rio de Janeiro, a regeneração da área portuária, discutida desde a década de 1980, também previu a construção de instituições culturais como forma de atrair diferentes fluxos de usuários e criar símbolos imagéticos na região. Este artigo analisa os planos para a recuperação da Praça Mauá e adjacências por meio de equipamentos culturais, desde a proposta do Museu Guggenheim (2003) até a implantação do Museu de Arte do Rio (2013) e do Museu do Amanhã (2015). Questiona-se a influência de cada projeto sobre o entorno como âncora cultural e seu papel na ressignificação da praça, a partir da ideia de "espacializações do poder" e das posições formais adotadas por museus do século XXI, evidenciando sua relação com o desenho urbano e seu contexto.

Planejamento cultural | Regeneração portuária | Museus contemporâneos

Abstract

Museums have been constantly used as anchors of large-scale urban projects and catalysts of urban renovation. In Rio de Janeiro, the harbor area regeneration, discussed since the 1980s, also envisioned the construction of cultural institutions as a mean to attract different users' flows and to create symbolic images in the region. This paper analyses the recuperation plans for Mauá Square and its adjacencies through cultural facilities, since the proposal for a Guggenheim Museum (2003) until the implementation of Rio's Art Museum (2013) and Tomorrow Museum (2015). It questions each design's influence on its surroundings as cultural anchor and its role in conveying a new meaning to the square, based on the concept of "spatializations of power" and the formal positions adopted by museums on the twenty-first century, while evidencing each museum's architecture relation to urban design and its context.

Cultural planning | Harbor regeneration | Contemporary museums

Artigo Submetido em: 09/10/2017
Aceito em: 17/03/2018

INTRODUÇÃO

Em novembro de 2009, após o anúncio do Rio de Janeiro como cidade-sede das Olimpíadas de 2016, foi instituído um dos maiores projetos urbanos brasileiros na cidade, a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (OUCPM), com vista a transformar e recuperar[1] a área portuária. Apesar de a questão ter recebido atenção já no final do século XX, o alinhamento necessário entre as três esferas governamentais (municipal, estadual e federal) nunca havia sido concretizado, impossibilitando qualquer intervenção abrangente sobre a área. A notícia do Rio de Janeiro tornar-se então "cidade olímpica" e, consequentemente, ser posto no centro das atenções mundiais, alavancou os antigos planos de regeneração urbana da área, com a perspectiva de atrair investimentos internacionais e criar novas imagens para a cidade.

Como marcos da OUCPM, dois museus foram construídos: o Museu de Arte do Rio (MAR) e o Museu do Amanhã, ambos na Praça Mauá, que se tornou o ponto de convergência e símbolo da operação, marcando uma primeira fase de intervenções urbanas ao longo do que se chamou "Boulevard Olímpico". A realização desses dois equipamentos culturais na região não se dá por acaso; faz parte de uma estratégia de utilização da cultura, do lazer, entretenimento e, principalmente, consumo (seja ele de produtos, experiências ou locais) como âncoras para a regeneração urbana e representa novas formas de espacialização de poder[2]. Tal estratégia é típica de um pensamento pós-moderno da segunda metade do século XX influenciado por uma série de mudanças de cunho tecnológico, econômico, político e cultural nas cidades, que acaba por determinar novas formas de se planejar o espaço urbano (Ascher, 2001). O declínio do keynesianismo, o fortalecimento do neoliberalismo econômico e uma revisão das teorias do urbanismo influenciaram na produção de novos espaços urbanos, onde a cultura adquiriu papel fundamental. O chamado planejamento cultural, que surge paralelamente ao planejamento estratégico, apropria-se de um contexto marcado pela desindustrialização[3], globalização, aumento do consumo, fortalecimento do setor terciário, individualização, consolidação de diferentes estilos de vida, além da ampliação da educação de massas (Zerlang, 2005; Zukin, 1998; Hamnett; Shoval, 2003). O consumo e produção de experiências no lugar de produtos físicos passam a ser o foco da economia urbana do final do século XX, o que pode ser observado com clareza na utilização de museus como elementos norteadores ou emblemáticos de regeneração urbana (Hamnett; Shoval, 2003) a partir dos anos 1980, uma vez que se tornam não mais meros receptáculos e contêineres de arte, mas parte de uma experiência turística e tátil da cidade global, envolvendo novas funções e atividades e, geralmente, uma arquitetura espetacular (Arantes, 1993). A cultura transforma-se em objeto por seu valor de signo (Baudrillard, 1998, p.77); transformando-se em um produto a ser consumido no meio urbano, a cultura torna-se campo "cultural" e invade todos os aspectos da vida urbana (Arantes, 2002). Paralelo a tal fenômeno, tem-se ainda uma revisão no papel da própria cultura e dos museus, que passam por um

1 O termo "recuperar" é utilizado pela própria OUCPM, em seu site oficial, utilizando-se, ainda, o termo "reurbanização", pelo sentido de atrair novos moradores, empresas e incrementar a prestação de serviços públicos na região (Porto Maravilha). Adiante, neste artigo, utiliza-se também o termo "regeneração urbana", amplamente difundido na teoria e prática urbana contemporânea internacional (Church, 1987; Montgomery, 1997; Hamnett & Schoval, 2003;) em projetos de caráter similar ao da OUCPM. Outro termo comum, "revitalização" (Del Rio, 1993, 2001) pode implicar, segundo alguns críticos, uma ideia forjada de que não haveria vida anterior àquela que se pretende instaurar através do projeto urbano, negligenciando camadas sociais mais vulneráveis pré-existentes (Pinho, 2017). Outro termo corrente, especialmente na metade do século XX, era a "renovação urbana", que, porém, adquiriu posteriormente caráter pejorativo, visto remeter ao termo em inglês "urban renewal" que, como descrito por diversos autores (Wiedenhoeft, 1981; Del Rio, 2001), devastou centros urbanos históricos em cidades americanas e europeias, para a construção de formas e tipologias modernas (grandes arranha-céus, estacionamentos etc.), sem respeitar o tecido existente.

2 Saskia Sassen (2001, p. 13-14) argumenta que o negligenciar do "lugar" pela globalização, pela economia da informação e pela telemática, por sugerirem que o mesmo não mais precisa existir (evidente especialmente em contextos industriais, que se aproveitam de novas dinâmicas espaciais de produção), resulta em enorme prejuízo para a multiplicidade de ambientes culturais (cultural environments) formados por seus diferentes trabalhadores e atividades que são tão parte do processo de globalização quanto a própria nova cultura corporativa internacional. Neste sentido, podemos dizer que a criação de novos símbolos ou imagens "internacionalizadas" dentro de projetos de regeneração urbana não só representa uma forma de "espacializar" o poder de quem produz tais símbolos e imagens mas também de alterar dinâmicas culturais e sociais existentes.

3 Em especial, a desindustrialização afeta cidades portuárias na segunda metade do século XX, com a introdução dos contêineres e a necessidade de áreas maiores para as embarcações, com maior calado, levando uma série de portos em áreas centrais a transferir suas atividades para outras regiões ou mesmo outras cidades, o que gera um esvaziamento de diversas estruturas e edificações, como armazéns e galpões portuários. Próximos ao centro – uma localização estratégica –, tais locais tornam-se extremamente atraentes para atividades em crescente desenvolvimento do setor terciário, que aproveita as conexões existentes, as edificações de interesse histórico e os baixos preços para se instalar nessas áreas, promovendo, muitas vezes em parceria com o poder público, uma regeneração urbana e a requalificação do ambiente construído.

processo de reformulação de suas estruturas (Julião, 2006), movendo o foco do acervo para a interface com o usuário, incluindo questões cotidianas e funções educativas, contribuindo para um olhar crítico da sociedade, apesar da relação cada vez mais forte à alienação consumista.

À mutação de caráter dos museus corresponde também a uma mutação tipológica, como afirma Montaner (2003), em que um edifício de organização estática passa a ser um local em constante transformação, com múltiplas formas possíveis. O autor enuncia, ao mesmo tempo que sintetiza, oito posições formais preponderantes nos museus contemporâneos[4], em que se destacam para o presente artigo a ideia do "museu como organismo extraordinário", a "evolução da caixa", o "museu-museu" e o "museu-colagem". Apesar de não serem classificações fechadas, tais posições ajudam a compreender processos de significação dos museus em seus contextos urbanos, algo relevante no caso de seu uso como âncora em regenerações urbanas.

É dentro desse contexto que se propõe analisar as intervenções de cunho cultural promovidas pela OUCPM – resultado, na verdade, de diversas discussões que se desenrolaram décadas antes para regenerar a área portuária, mas que não haviam encontrado possibilidade de concretização seja pela incongruência das propostas frente seus cenários reais, seja pelo desalinhamento entre poderes somente trazido com as Olimpíadas de 2016. Nesse sentido, o presente artigo se propõe a analisar a inserção urbana dos dois museus referidos – MAR e Museu do Amanhã – e seu significado para a transformação da imagem da cidade, comparando ainda a proposta do Museu do Amanhã com uma versão inicial apresentada em 2009 (antes da instituição da operação consorciada) e o projeto não realizado do Guggenheim RJ de 2003 pelo arquiteto Jean Nouvel, proposto para o Píer Mauá. Utilizam-se como metodologia as posições formais de Montaner (2003) acima elencadas como auxílio à comparação desses museus em relação à sua inserção urbana e caracterização tipológica e imagética, destacando-se ainda sua relação com a ideia de espacializações do poder através da cultura.

DIFERENTES MUSEUS, UMA SÓ IDEIA: REGENERAR

Segundo Duarte (2005), a intenção de requalificar o centro do Rio de Janeiro através da cultura e das artes ficou evidente a partir dos anos 1980. Em 1979, foi implementado o projeto "Corredor Cultural", que incentivou o surgimento de diversos centros culturais na região, como o Centro Cultural Banco do Brasil (inaugurado em 1989)[5] e o Centro Cultural dos Correios (inaugurado em 1993)[6], aproveitando edifícios históricos do século XIX reformados para abrigar as novas atividades museais, em parte possibilitadas pela Lei Rouanet (Duarte, 2005). A estratégia alinhava-se a fenômenos internacionais semelhantes nos anos 1980, como a regeneração de alguns bairros centrais decadentes em cidades da Europa e Estados Unidos, transformados em *"cultural quarters"*, bairros esses voltados ao campo cultural, seu consumo e produção, à indústria criativa e à promoção do *lugar* urbano (Montgomery, 2003).

A área portuária carioca, vizinha à central, mas dela bastante desconexa, que passara por grave desindustrialização e processo de abandono e degradação[7] de suas estruturas físicas (e, por consequência, de seu ambiente social) a partir da segunda metade do século XX[8], assistiu a partir dos anos 1980 a algumas propostas para regeneração, dentre as quais destaca-se o Programa Rio-Cidade, de 1993, idealizado pelo então secretário de Urbanismo Luiz Paulo Conde, que compreendia uma agressiva política de intervenção nas áreas centrais e em dezessete bairros urbanos, a partir da experiência de planejamento estratégico de Barcelona (devido às Olimpíadas de 1992) e de Buenos Aires (projeto do Porto Madero) (Segre, 2004). As intervenções urbanas focavam na conversão dos desativados armazéns portuários e da faixa litorânea entre o aeroporto Santos Dumont e a Praça XV em espaços multifuncionais, com residências, empreendimentos luxuosos e equipamentos culturais. Em 1996, a Companhia Docas do Rio de Janeiro lançou uma concorrência para revitalização do Píer Mauá e reciclagem dos armazéns portuários

4 As demais posições apontadas por Montaner (2003) são: o objeto minimalista, o museu que se volta para si mesmo, o antimuseu e formas de desmaterialização.

5 Em 2013, este centro era o museu/centro cultural mais visitado do Brasil e o 17º do mundo, de acordo com o ranking da publicação *The Art Newspaper*, conforme notícia do Diário do Rio (Lucena, 2015).

6 Há neste centro cultural, a exemplo do que Hamnett e Shoval colocam como atividades da "realização empresarial", uma galeria de arte para pequenas mostras, um bistrô, uma praça para eventos a céu aberto e um teatro para duzentas pessoas. Fonte: https://www.correios.com.br/sobre-correios/educacao-e-cultura/centros-e-espacos-culturais-dos-correios/centro-cultural-rio-de-janeiro

7 Interessante a frase de Wiedenhoeft em seu livro *Cities for People* (1981, p. 32): *"Decay is not an inevitable process, but rather the result of neglect."*

8 Destacam-se como motivos o crescimento do porto de Santos na década de 1960, a privatização da administração portuária (1987) e a construção de vias que fragmentaram o tecido urbano existente, como o Viaduto da Perimetral (1970s) e a Av. Presidente Vargas (Farias; Trigo, 2016).

para uso cultural e de lazer, ganha pelo arquiteto Índio da Costa, cujo projeto criava uma promenade ao longo da baía e dos armazéns e um complexo massivo no píer. Com a possível destinação do píer ao Museu Guggenheim RJ, o projeto foi suspenso. Em 2001, foi criado o "Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária"[9], em que se ressaltava o "caráter estratégico" da região e sua necessidade de novos usos e programas de desenvolvimento. Foi constituído um Grupo de Trabalho, formado pela Secretaria Municipal de Urbanismo e pelo Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, para estabelecer parâmetros de uso e ocupação do solo na então criada área de especial interesse urbanístico (AEIU) Porto do Rio, abrangendo 3.177.000 m2 e 22.879 habitantes na época[10], nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (Duarte, 2005). O plano pretendia integrar os três níveis de governo, em especial os níveis municipal e federal, visto que diversos terrenos da zona portuária pertenciam à União (Duarte, 2005). A previsão era de US$ 50 milhões de investimentos públicos em quatro anos, contados a partir de 2002 e de US$ 1 bilhão de investimentos privados em uma década (Duarte, 2005). À Prefeitura caberiam obras de infraestrutura, restauros no patrimônio histórico, além de obras voltadas ao campo cultural e de entretenimento, como a reabilitação dos seis primeiros armazéns do cais do Porto, destinados a galerias, cinemas, exposições e eventos culturais e a transformação do Píer Mauá. O "Armazém do Rio", no galpão 5, foi inaugurado em 2002, funcionando como espaço para diversos eventos culturais. Posteriormente, tal armazém seria cogitado para abrigar parte do que viria a ser o Museu do Amanhã, conforme será discutido adiante. Atualmente, no entanto, o mesmo encontra-se aberto apenas para eventos temporários.

Guggenheim Rio

Durante a gestão do prefeito Cesar Maia, movimentaram-se esforços para trazer uma filial do Guggenheim ao Rio de Janeiro, que seria instalada no Píer Mauá. A discussão sobre o museu já havia começado durante a gestão de Luiz Paulo Conde na Prefeitura do Rio (1997/2000), que pretendia implantar o museu na Praça XV, como parte do projeto de recuperação da frente marítima da cidade e sua região, integrando-o a outros equipamentos culturais do local, como o Museu Histórico Nacional e a Casa França-Brasil (Projeto Design, 2003). Previa-se a realização do projeto por um arquiteto brasileiro renomado, como Niemeyer. A proposta apresentada em 2003 por Maia, entretanto, não só alterou o local do museu como colocou a questão da contratação de um arquiteto estrangeiro do starsystem, Jean Nouvel, pela própria instituição Guggenheim, que também traria seu acervo. O museu configurava-se como um conjunto de espaços abertos e edifícios ao longo do Píer Mauá (Falcão, 2003), numa área construída de 21 mil m² que abrigaria diferentes galerias expositivas e outras atividades, como auditórios, espaços multimídia, espaços de arte-educação e arte contemporânea, além de – como não poderia faltar a um museu contemporâneo desse porte –, um restaurante com vistas privilegiadas no topo de uma torre para exposições temporárias e um café. Além de uma galeria destinada à coleção de arte brasileira e da América Latina, um edifício retangular em concreto com elementos proeminentes piramidais na cobertura abrigaria a coleção permanente Guggenheim, cedida graças aos acordos da Fundação Guggenheim, que integrava o museu do Rio à rede internacional da marca (Moutot, 2003).

O projeto previa acesso pela Avenida Rio Branco, através de uma rampa que passava sob uma imensa tela branca digital de 39 metros de altura feita para ser vista das vias rápidas da perimetral, levando a um grande lobby subaquático, coberto ainda por um espelho d'água com fundo de vidro. Diversos espaços do museu estariam abrigados abaixo do nível do mar, definindo seu partido arquitetônico As previsões de custos eram tão exorbitantes, que chegaram a atingir US$ 240 milhões de dólares, segundo uma notícia da BBC Brasil, de julho de 2003 (Pimenta, 2003). A Fundação Guggenheim ficaria encarregada de supervisionar os trabalhos, a programação e a gestão do museu, pelos quais receberia 29 milhões de dólares mais um percentual sobre o valor de cada ingresso (Moutot, 2003).

A falta de transparência no processo para implantar o museu levou a diversas críticas, tanto em relação ao impacto urbano do museu (e possíveis processos de gentrificação pela valorização imobiliária do entorno) quanto a questões relativas a acervo, curadoria, exposições, gerenciamento. Falcão (2003, p.104) aponta ainda a questão do impacto gerado pela utilização de recursos públicos da Lei Rouanet em um projeto de tamanha magnitude, que inviabilizaria a realização

9 Decreto nº 20658 de 19 de outubro de 2001. Cria e delimita a área de especial interesse urbanístico do Plano Porto do Rio, nos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e parte do Centro, e constitui grupo de trabalho para elaboração dos parâmetros de ocupação para a região.

10 A área corresponde a pouco mais que a metade da atual abrangida pela OUCPM, com cerca de 5 milhões de metros quadrados (inclui partes dos bairros Centro, São Cristóvão e Cidade Nova), mas engloba o mesmo número de pessoas que a OUCPM, de 2009, cerca de 22 mil.

de projetos no restante do país. A questão de se alocar o montante de recursos em uma única instituição cultural da cidade do Rio de Janeiro, enquanto inúmeras outras possuíam (e ainda possuem) acervo em estado lamentável, foi apontada por diversos autores (entre eles, Falcão, 2003, p.105 e Amendola, 2002) e especialistas na época, destacando-se a crítica do arquiteto Márcio Roberto, da M. Roberto Associados: "Com os tais 180 milhões de dólares – custo estimado para a construção do museu – aplicados nas diversas instituições que tentam sobreviver promovendo cultura, ele [o prefeito Cesar Maia]realizaria a maior revolução cultural da história da cidade, um verdadeiro carnaval (...)" (Projeto Design, 2003).

Uma série de ações populares contra o projeto e de decisões judiciais, que evidenciavam a falta de transparência no contrato e incongruências constitucionais, acabou por suspender a realização do museu. De acordo com notícia do jornal Estado de São Paulo, de 2004 (Agência Estado, 2004), o então presidente do STJ, Nilson Naves, em despacho de julho de 2003, apontava para os altos encargos financeiros que seriam assumidos pelo município, em dólares e por dez anos.

Opondo-se às críticas, o então diretor da Fundação Guggenheim Thomas Krens afirmou à época que o museu geraria um impacto econômico da ordem de R$ 1,5 bilhão à cidade nos primeiros cinco anos depois de sua abertura, visto o público esperado de um milhão de visitantes por ano, bem como uma arrecadação de impostos pelo estado do Rio de Janeiro da ordem de R$ 75 milhões e a criação permanente de cerca de 5 mil a 10 mil empregos (BBC Brasil, 2003). Em termos urbanos, entretanto, o museu representaria uma realidade fragmentada e estanque em um complexo feito para grandes discursos e olhares[11], um museu-colagem (nas posições de Montaner) com elementos distintos entre si[12] e sem um devido diálogo com o entorno, na época ainda em muito prejudicado pela desconexão provocada pela perimetral.

Em busca do Amanhã

Após os entraves à construção do museu, a Prefeitura abandonou os planos e resolveu construir o Museu do Amanhã. Algumas notícias da época em jornais, blogs e fóruns[13] indicam ter sido firmado um termo de cooperação técnica entre a Fundação Roberto Marinho e a Companhia Docas do Rio de Janeiro para a construção do Museu do Amanhã, tendo essa última cedido os armazéns 5 e 6 do Cais do Porto e o Governo do Estado o prédio da Polinter, localizado em frente aos galpões e desativado à época, para serem transformados em sede do Museu, totalizando uma área de 20 mil m², com orçamento previsto de R$ 100 milhões (Freire, 2008; Freire, 2010; Ribeiro, 2008; O Globo, 2008). Entretanto, alguns links para as notícias originais não existem nem no portal oficial de imprensa do Rio de Janeiro[14] nem no Jornal O Globo, que fez uma notícia na época[15]. Segundo a notícia do portal da imprensa da Prefeitura do Rio, teria sido contratado ainda o designer americano Ralph Appelbaum (que viria a realizar o projeto museográfico do Museu do Amanhã construído por Calatrava), que desenvolvera o projeto do Museu da Língua Portuguesa em São Paulo, para elaborar estudos para o museu. A notícia do jornal O Globo indicava ainda a firmação de parcerias entre a Fundação Roberto Marinho e algumas instituições como o museu de ciência CosmoCaixa, localizado em Barcelona e caracterizado por exposições interativas. Desconhece-se a razão para a atual ausência de informações sobre o projeto original do Museu do Amanhã nos galpões portuários. Assim como o CosmoCaixa, o Museu do Amanhã foi concebido para abrigar exposições midiáticas e interativas sobre tecnologia, ciência, questões ambientais e da relação entre homem e natureza, ou seja, sem acervo material, reduzindo, portanto, os custos decorrentes. A previ-

11 *"The first condition of this museum's coming into existence is a commitment of attraction, an obligation to well-up desire, both in visitors who will come, considering it as a must, and in those in cariocas who will adopt it as a favorite promenade"* – descrição do museu por Jean Nouvel, no site do arquiteto (www.jeannouvel.com/en/desktop/projet/rio-de-janeiro-brasil-guggenheim-museum1. Acesso: 16 set. 2018).

12 Destaca-se a "floresta tropical" concebida ainda por Nouvel localizada entre os espaços expositivos e a enorme torre no fim do píer com um restaurante de vistas cenográficas no topo, caracterizando um complexo multifacetado e fragmentado, com espaços distintos sobrepostos.

13 Ver também o fórum no portal "Skyscraper", sobre a revitalização da área portuária carioca, em que se têm cópias de notícias publicadas no site da imprensa da Prefeitura do Rio de Janeiro e do jornal O Globo. Disponível em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=751306. Acesso: 16 set. 2018

14 A notícia seria de Elianah Jorge, "Museu do Amanhã será instalado no Cais do Porto" (18/11/2003), disponível no portal http://www.imprensa.rj.gov.br/detalh...3&flag=Noticia (link não acessível).

15 Emanuel Alencar. "Fundação Roberto Marinho e Docas assinam acordo para estudos do Museu do Amanhã, na Zona Portuária". Jornal O Globo. Fonte original: https://oglobo.globo.com/rio/mat/2008/11/18/fundacao_roberto_marinho_docas_assinam_acordo_para_estudos_do_museu_do_amanha_na_zona_portuaria-586446683.asp (link não acessível).

Figura 1: O Museu do Amanhã, quando pensado para ocupar os armazéns 5 e 6. (Porto Maravilha. Prefeitura do Rio de Janeiro. S.d.)

são inicial de inauguração era para 2012. Na época, ainda estava em discussão a demolição do elevado da perimetral, devido à falta de verba da Prefeitura para as obras.

Esse primeiro projeto do museu pode ser visto em uma apresentação do projeto Porto Maravilha[16], que mostra a reforma dos armazéns para o museu e um projeto paisagístico para o Píer Mauá. Em 21 de junho de 2010, a Prefeitura apresentou outro projeto para o Museu do Amanhã, a ser implantado no Píer Mauá, mesmo local da proposta para o Guggenheim (Freire, 2010). As apresentações seguintes da OUCPM já mostravam o projeto de Santiago Calatrava a ser consolidado para o museu, no Píer Mauá (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2011), diferindo de maneira abismal das propostas iniciais. A primeira apostava em uma intervenção de "evolução da caixa" – aproximando o discurso às posições de Montaner – em um edifício pré-existente de caráter industrial, não pensado originalmente para abrigar qualquer uso cultural. O espaço expositivo, evidenciado nas poucas imagens disponíveis sobre o projeto, dentro do espaço longilíneo do galpão, tinha percurso criado por meio de estruturas em zigue-zague, sobre as quais seriam criados expositores digitais e gráficos (Figura 1). Teria como temática o próprio Rio de Janeiro, conectando sustentabilidade e desenvolvimento. Os armazéns geminados 5 e 6, situados próximos ao final do percurso do Boulevard Olímpico, que termina no Aquário Municipal aberto em 2016, encontram-se mais distantes da efervescência comercial e cultural que veio a se desenvolver mais próximo à Praça Mauá, especialmente no primeiro trecho da Rua Sacadura Cabral[17]. À sua frente está ainda o edifício histórico do Moinho Fluminense, que, com as notícias futuras de regeneração da área, viria a ser convertido em complexo multiuso – o que, com a retração econômica e desinteresse dos investidores após as Olimpíadas, acabou por não ocorrer.

O reaproveitamento de uma estrutura existente, relativamente distante do ponto focal da região – a Praça Mauá –, não seria suficiente como força formal e imagética que a intervenção urbana desejava possuir. A praça e o Píer Mauá, semelhantemente, tinham intervenções tímidas, em que ainda não figurava o MAR com sua cobertura orgânica e monumental (a ser discutida posteriormente) nem qualquer edificação no píer, que seria transformado em um parque público com jardins, quiosques, chafarizes, um anfiteatro e um grande pátio de estacionamento na entrada, dividindo a praça do parque (uma solução nada atraente para a ideia de reintegrar espaços públicos que viria a ser o tema da operação). Apesar de diversas cidades mundiais terem aproveitado edifícios com tipologia similar aos galpões para criar espaços expositivos e museus de modo bastante interessante, fica

16 Publicada no site https://pt.slideshare.net/viniciusmoro/projeto-porto-maravilha em 19/05/2011, por Vinícius Moro. A apresentação ainda previa a implementação da operação urbana consorciada e fazia referência à assinatura de um protocolo de cooperação federativa entre Estado, União e Município em junho de 2009, datando, portanto, entre junho e novembro de 2009.

17 Parte da primeira fase da OUCPM, a rua é movimentada, principalmente, pelas rodas de samba da Pedra do Sal, diversos bares e casas noturnas, além de escritórios em edifícios antigos e casarões tombados. Durante as escavações da OUCPM, encontraram-se vestígios do Cais do Valongo, sítio arqueológico transformado em monumento a céu aberto, o que ajudou a reevidenciar a presença da cultura africana em uma região que foi o principal ponto de chegada de escravos durante o Império.

Figura 2: O Museu do Amanhã, de Santiago Calatrava, e o MAR ao fundo, no lado esquerdo da foto, com seus edifícios históricos integrados por uma orgânica cobertura. A Praça Mauá tornou-se um ponto de encontro para diferentes usuários após sua renovação e retirada da perimetral. (Foto da autora, 10/05/2017)

evidente que o projeto inicial do Museu do Amanhã no Rio de Janeiro não corresponderia ao intuito de promover a imagem da cidade internacionalmente, o que ocorreria mais facilmente com a utilização de um starchitect ou uma grife. Tendo sido a proposta do Guggenheim um completo fracasso, restava trazer um nome famoso para criar uma forma a um museu único, a ser criado de maneira local.

O novo Museu do Amanhã, projetado por Santiago Calatrava e também concebido em parceria com a Fundação Roberto Marinho[18], já começa a ser divulgado em 2009, após o lançamento da OUCPM, ocupando toda a extensão do Píer Mauá, como uma estrutura branca única com painéis fotovoltaicos e coberturas de formas altamente complexas e icônicas na paisagem (Figura 2).

Com uma altura condizente com normas sobre altura de novas edificações[19] que respeita o gabarito do entorno, não visando marcos verticais – o oposto da proposta do Guggenheim de Nouvel –, garante uma certa harmonia com o entorno, também criando um percurso público ao redor do edifício, encarado como uma escultura ao ar livre. O paisagismo constituído por diversos espelhos d'água, além de algumas áreas com palmeiras e canteiros de vegetação rasteira, flanqueia e define os espaços públicos do edifício. O enorme espelho d'água na parte de trás do museu, de frente à Baía de Guanabara, ornado por uma grande escultura metálica em formato de estrela do artista contemporâneo americano Frank Stella, chamada "Puffed Star II", reflete as formas sinuosas do museu, ao mesmo tempo que parece dar continuidade à baía no encontro visual das águas – um perfeito ponto para fotografias cenográficas. Embora tenha sido doada pelo artista, questiona-se as motivações para se expor uma obra estrangeira, ao invés de outras de artistas locais. Os espaços internos do museu são tratados como espaços neutros para exposições digitais e virtuais[20] que assumem configurações diversas, ainda que as formas arquitetônicas arrojadas sejam evidentes ao longo de algumas salas, corredores e rampas. Em certas áreas internas, é possível conectar-se ao exterior através de janelas que seguem as formas inusitadas do edifício, revelando a paisagem portuária em constante transformação. O grande mirante na parte de trás, no andar superior, parece ser um respiro ao percurso, repleto de vídeos e imagens feitos para impressionar, em salas às vezes demasiado pequenas para o fluxo de visitantes. Segundo o *International Council of Museums* (ICOM), museus têm um importante dever de desenvolver seu papel educacional e atrair maiores audiências da comunidade, localidade ou grupo a que servem, sendo a interação com a comunidade constituinte e a promoção de sua herança uma parte integral do papel educacional do museu[21]. Reforça-se, aqui, portanto, o entendimento da cultura como promotora de papel crítico da sociedade através do conhecimento e do reconhecimento da inserção do indivíduo em seu

18 Além do apoio do setor público, o museu é mantido, gerido e patrocinado por diversas empresas e instituições privadas, como o Banco Santander (Patrocinador Master), Shell, Engie, IBM, IRB Brasil Resseguros, Grupo Globo e Instituto de Desenvolvimento de Gestão (organização social gestora).

19 O *International Council on Monuments and Sites* (ICOMOS) prevê a manutenção da configuração e escala pré-existentes de um lugar por novas construções, de forma a também preservar elementos materiais, espirituais e culturais que formam o caráter do lugar. O tecido urbano, os diferentes usos, significados, objetos e contextos de um lugar conferem-lhe significados e valores a serem preservados por novos projetos. Cabe ressaltar que um lugar pode ter diferentes valores para diferentes indivíduos; no caso do Museu do Amanhã, é preciso observá-lo dentro de um contexto com construções históricas e lugares imbuídos de diferentes significados por diversas gerações, passadas, presentes e futuras. Ver as cartas do ICOMOS: *"The Venice Charter"* (1964); *"Washington Charter"* (1987); *"International Cultural Tourism Charter: Managing Tourism at Places of Heritage Significance"* (1999).

20 O acervo do museu é um conteúdo digital elaborado a partir de dados e análises científicas de instituições mundiais, por um time reunido pela Fundação Roberto Marinho. Divulga-se um investimento de R$ 93 milhões em conteúdo, expografia e museologia. (Porto Maravilha. Museu do Amanhã. Disponível em: http://www.portomaravilha.com.br/museu_amanha. Acesso: 26 jul. 2017)

21 ICOM, Code of Ethics. 4. Museums provide opportunities for the appreciation, understanding and promotion of the natural and cultural heritage. Disponível em: http://icom.museum/the-vision/code-of-ethics/. Acesso: 31 ago. 2017.

meio, visto sua aproximação ao objetivo da educação, como formulado por pedagogos como Paulo Freire. Os museus, nesse sentido, têm o papel de situar as pessoas em seus contextos históricos e sociais, a partir dos quais podem visualizar problemáticas e propor diálogos – um desafio frente à constante transformação da cultura em produto. Apesar da enorme quantidade de alunos da rede pública que são levados ao museu através de seu programa educativo, a aproximação do Museu do Amanhã com a comunidade local (ou brasileira) não é refletida em seu acervo ou exposições. Parece dedicar-se a contar uma história da vida na Terra, comparando diversas partes do globo em determinadas seções da exposição, como uma seleção fotográfica de diferentes regiões mundiais com as mesmas características geográficas, ou uma sala com totens repletos de fotografias das diferentes manifestações culturais e sociais (casamento, ritos etc.). A intenção parece ser de dizer que todos são iguais, independentemente de sua origem; algo bastante alinhado ao caráter global almejado pela renovação urbana da área portuária, voltada especialmente a turistas, brasileiros e estrangeiros.

Um exemplo do "museu como organismo extraordinário", seguindo as posições formais de Montaner, suas formas visam à iconicidade e à ideia do próprio edifício como um objeto museal. Um modelo, no entanto, altamente criticado, especialmente pelos escândalos com corrupção e os altos custos de manutenção envolvendo as grandes estruturas. Além disso, em oposição a tal pensamento arquitetônico, diversas obras contemporâneas, especialmente no contexto europeu, buscam romper com uma tipologia icônica e procurar uma inserção mais cuidadosa no tecido urbano e paisagem existentes (Montaner, 2016, p.47). Ressalva-se, entretanto, em relação ao Museu do Amanhã, a aparente diminuta importância dada ao café e à loja internos, se comparada a outros museus semelhantes mundialmente: sem vista, nem livros sobre a arquitetura do museu.

O MAR voltado à cidade

Apesar de claras distinções entre um museu e outro, o MAR também cria um elemento escultórico e extraordinário em seu projeto arquitetônico, de autoria de Bernardes + Jacobsen, que conecta dois edifícios pré-existentes (um modernista, que abrigou o terminal rodoviário até o início das obras e o prédio da polícia em 1940, outro, eclético, o Palácio Dom João VI do início do século XX) reformados: uma cobertura orgânica (ainda que de concreto), que se torna o grande marco do museu. Outra posição exaltada por Montaner, a do "museu-museu", também parece encontrar no MAR uma caracterização. Tal museu seria resultado da crítica tipológica que se coloca a partir dos anos 1970, na essência da disciplina arquitetônica e na estrutura espacial do edifício, com a tipologia tradicional do museu. Evidente que os edifícios do MAR não foram originalmente planejados para seu uso museal, mas possuem uma tipologia bastante clara decorrente de momentos em que a disciplina da arquitetura impunha configurações formais específicas – o palacete do século XIX e a arquitetura modernista, com seus cânones e princípios. Para Montaner (2003, p.62), o edifício do museu-museu possui "estrutura de espaços pensados com critérios de análise tipológica, atendendo assim ao caráter das coleções", geralmente observado na remodelação de construções históricas e tipologias existentes, o que delimita as possibilidades criativas (Montaner, 2003, p.73). Portando, "diversos extratos arqueológicos e históricos à espera de serem interpretados e inseridos em uma nova ordem tipológica", o projeto do museu-museu deve articular tais extratos e "reconstruir criticamente uma tipologia que tenha a ver com a memória" (Montaner, 2003, p.74).

Tais aspectos aproximam-se da realidade projetual do MAR que, apesar de contar com um elemento orgânico e icônico que atualiza a relação entre os edifícios e destes com o entorno, renovado e tornado símbolo da requalificação e regeneração da área portuária, ainda mantém os extratos temporais de diferentes formas arquitetônicas no contexto urbano. O aproveitamento das estruturas existentes não renega sua contemporaneidade, evidenciada nas atividades extraexpográficas oferecidas, em que se destacam os espaços de café e loja no térreo, bem como o lobby com bancos à frente da bilheteria, e o terraço público, no último andar, com vistas privilegiadas para a Praça Mauá reformulada, ponto de início da visitação. Lá funciona ainda o restaurante do museu, com pratos de uma alta cozinha, bastante distintos do perfil de restaurantes encontrados no entorno. No edifício modernista, ficam abrigadas as atividades administrativas do museu, a Escola do Olhar (programa educativo com escolas municipais do Rio de Janeiro) e um auditório. Os espaços de exposição, tradicionais, ficam no antigo palacete, que teve boa parte de suas aberturas fechadas, para conformar os espaços expográficos, com necessidades especiais de climatização e iluminação, o que acabou, segundo Souza (2015, p. 89), eliminando as relações de tensão entre o museu e seu entorno, ao renegar a cidade e promover o "cubo branco" neutro em seu interior. Ainda assim, a aproximação com temas mais relacionados ao contexto social e urbano em que o museu se situa é mais evidente no MAR que no Museu do Amanhã,

Figura 3:
Obra do Coletivo Morrinho, de 2013, expostas permanentemente no saguão do MAR. (Fotos da autora, agosto de 2017 e dezembro de 2015)

desde sua exposição inaugural[22], que dialogava com a requalificação urbana do entorno portuário. Dentre as obras, destaca-se a feita pelo Coletivo Morrinho, uma espécie de maquete da favela Pereira da Silva, em Laranjeiras, cheia de frases e inscrições, transferida para o saguão público do museu, evidenciando a relação de conflito e gritante disparidade entre o espaço da favela e do museu, bem como a questão de uma luta por visibilidade de divergentes "poderes" (Figura 3)[23].

O museu conta com grande apoio privado junto ao poder público, envolvendo "iniciativas da Prefeitura do Rio de Janeiro, Fundação Roberto Marinho, Porto Maravilha e Lei de Incentivo à Cultura", "patrocínio das organizações Globo, Vale e Itaú, apoio do Governo do Estado do Rio de Janeiro, gestão por uma Organização Social (OS) – Instituto Odeon – e realização do Ministério da Cultura" (Souza, 2015, p. 43).

DISCUSSÃO E CONCLUSÕES

O processo recente, ainda em desenvolvimento, de requalificação dos espaços urbanos da área portuária do Rio de Janeiro, ainda possui muito a revelar. Os museus inaugurados, o MAR e o Museu do Amanhã, correspondem à visão do museu típica do urbanismo estratégico em voga no final do século XX, em que o poder público, juntamente ao privado (instituições, organizações sociais, empresas etc., como vimos), trata de promover a imagem da cidade através de equipamentos culturais que, pela tradição de serem centros de formação de conhecimento, em tese sempre terão relativa reputação e aceitamento. Entretanto, a construção indiscriminada desses equipamentos, geralmente de grandes proporções e impacto urbano, sem o adequado diálogo com a comunidade local, a cidade e, em casos em que são envolvidos recursos federais, a nação, pode gerar fragmentações urbanas bastante delicadas, acentuando os já existentes processos de conflitos existentes na vida citadina. Assim como em outros grandes projetos urbanos realizados em cidades mundiais, que se propuseram a regenerar, requalificar ou "revitalizar" áreas antes degradadas e com processo de abandono, fica a dúvida se os benefícios atingem toda a população de maneira equilibrada. Faria e Trigo (2016) questionam as implicações das intervenções do Porto Maravilha no âmbito social, afirmando que "os interesses econômicos podem se sobrepor aos símbolos de pertencimento das comunidades locais". Um conflito evidente está na visibilidade das duas instituições construídas na Praça Mauá em relação a outros equipamentos culturais da região, como o Instituto de Pretos Novos, que também funciona como um museu, ou o Centro Cultural José Bonifácio. Pela desconexão entre as áreas que receberam maiores investimentos e o tecido existente, o recém-inaugurado AquáRio também parece não receber a mesma atenção que os museus. Todo o Boulevard Olímpico permanece grande parte do tempo fechado, com os galpões abrigando atividades temporárias que não dão conta de gerar fluxos constantes ou criar um circuito cultural contínuo para o pedestre, quase compelido a utilizar o VLT

22 Ver sobre a exposição "O abrigo e o terreno", de 2013, na dissertação de Angela Gomes (2015, p. 83).

23 Destaca-se a proximidade e o contraste entre as seguintes inscrições na obra: "A vida foi feita em uma gozada" e "É mais fácil tirar fotos 'enfrente a obra' [sic] para postar no facebook, do que parar e compreender qual é o sentido e a mensagem que 'está sendo passado' [sic]". A primeira, demonstração de um ditado chulo popular, apropriado em uma obra a ser colocada em ambiente erudito (o museu), contrapõe-se à perspectiva de se refletir com a panaceia de fragmentos e mensagens propostos pela obra, evidenciada pela segunda inscrição, uma crítica à sociedade da exposição e da indústria cultural.

para ir de um extremo (Praça Mauá) a outro (a praça do AquáRio).

Nese sentido, questiona-se o que aconteceria caso o Museu do Amanhã tivesse sido colocado no meio do Boulevard, em outros galpões; se teria proporcionado um fluxo mais homogêneo ao longo do percurso. Colocado em um extremo, próximo ao MAR, age na Praça Mauá e a torna polo congregante, subjugando o restante do percurso frente à nova centralidade. O AquáRio de um lado, os Museus de outro. E o meio? O papel do mercado será crucial para garantir a integração entre as estruturas propostas pelo poder público e dar vida ao local. A ideia de um percurso a céu aberto de grafite (museal?) ao longo do boulevard é, por si só, fraca para manter fluxos e dinâmicas constantes na região. Precisa-se de usos, que talvez os novos escritórios venham trazer.

Enquanto alguns problemas para a revitalização da área portuária foram em parte resolvidos pelas obras da OUCPM, como a articulação entre os poderes e a melhor conexão do tecido urbano pela demolição do viaduto da perimetral, a dificuldade imposta por um grande "conjunto de fixos espaciais" (Duarte, 2005), como os armazéns, que constituía um problemático estoque de capital imobilizado e não possuía planos de substituição por outras atividades de maior retorno, ainda hoje é observado e, junto à crise econômica (uma desculpa?) que afastou possíveis investidores, constitui um grande entrave na completa requalificação da região. Por outro lado, se grandes projetos urbanos e ideais globais de cidade tendem a substituir a cultura local existente por outras culturas e estilos de vida de maior rentabilidade a investidores, pode-se pensar que um ritmo mais lento de regeneração, decorrente do cenário econômico desfavorável[24], poderá permitir a absorção de aspectos populares pré-existentes e de sucesso da região, como a tradição do samba e de um conjunto de estabelecimentos locais, em grande parte ainda preservados.

Por fim, ressaltam-se os discursos de espacialização do poder por grandes instituições e corporações em todos os museus apresentados neste artigo, desde a proposta do Guggenheim até a consolidação do Museu do Amanhã e do Museu de Arte do Rio (em especial, a Fundação Roberto Marinho, que encabeçou todos esses projetos), interessadas não em promover a cultura e o conhecimento à população como forma redentora e libertadora, mas em promover as instituições como objetos mercadológicos, geradores de receitas e promotores de imagens urbanas opostas àquelas por anos consolidadas, ainda que por descaso dos governantes. Destaca-se, entretanto, a possibilidade de transformação nas interações sociais promovida pela retirada do elevado da perimetral, em especial na Praça Mauá, onde, através dos novos museus (mercantilizados ou não), procura-se criar um espaço urbano dinâmico e heterogêneo (o turismo também é força motriz da economia e importante para a cidade), impactando, por um lado, a imagem da cidade e, por outro, as relações da sociedade com seu ambiente construído. A extensão de influência que os museus estabelecem, entretanto, além da praça e suas adjacências imediatas, ainda deve ser evidenciada, seja com o desenvolvimento futuro da região portuária como um todo, seja com projetos de aproximação entre comunidades locais (vulneráveis) e as instituições culturais, algo que o MAR parece ter feito com maior sucesso, ainda que também parte do sistema.

24 Alguns grandes empreendimentos, como o projeto de conversão do Moinho Fluminense em um complexo de hotéis, lojas e residências, foram cancelados pelos investidores; evitando, portanto, que a área fosse completamente reformulada por novos empreendimentos de uma vez só.

BIBLIOGRAFIA

Agência Estado. **Cesar Maia retoma projeto do Guggenheim no Rio**. 18/10/2004. Disponível em: http://cultura.estadao.com.br/noticias/geral,cesar-maia-retoma-projeto-do-guggenheim-no-rio,20041018p7387 Acesso: 15/07/2017

AMENDOLA, M. O ordenamento urbano carioca sob a ótica do plano estratégico de cidades. **Revista geo-paisagem** (on-line) Vol. 1, número 2, 2002 Julho/dezembro de 2002. ISSN 1677 – 650 X. Disponível em: http://www.feth.ggf.br/Plano%20estrat%C3%A9gico.htm#_ftn1. Acesso: 26/07/2017

ASCHER, F. **Os Novos Princípios do Urbanismo**. Tradução Nadia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

ARANTES, O. B. F. Os Novos Museus. IN: **O Lugar da Arquitetura depois dos Modernos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Studio Nobel, 1993

ARANTES, O. B. F. Uma estratégia fatal: A cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O., VAINER, C., MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único**: Desmanchando consensos. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

BAUDRILLARD, J. **The Consumer Society: Myths & Structures.** Sage Publications, 1998.

CHURCH, A. Urban regeneration in London Docklands: a five-year policy review. In: **Environment and Planning C**: Government and Policy, 1988, volume 6, pp. 187-208

DEL RIO, V. Revitalização de Centros Urbanos o Novo Paradigma de Desenvolvimento e seu Modelo Urbanístico. In: **Pós** – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo FAUUSP. São Paulo, n.4, pp. 53-64, dez 1993

DEL RIO, V. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. **Arquitextos**, São Paulo, ano 02, n. 015.06, Vitruvius, ago. 2001 http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859 Acesso: 06/02/2018

DUARTE, R. G. O processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas. **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (44). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-44.htm> [ISSN: 1138-9788]

FALCÃO, F. A. R. **Uma reflexão sobre a utilização de museus como vetores de transformações urbanas**: Os casos dos Museus Iberê Camargo e Guggenheim-Bilbao. Dissertação Mestrado. Faculdade de Arquitetura, Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: setembro 2003.

FARIAS, W. B.; TRIGO, L. G. G. Porto do Rio de Janeiro: turismo e transformações urbanas em projeto de requalificação. **Revista Turydes: Turismo y Desarrollo**, n. 21, dezembro 2016. Disponível em: http://www.eumed.net/rev/turydes/21/porto-rio.html / http://hdl.handle.net/20.500.11763/turydes21porto-rio

FREIRE, P. Papel da Educação na Humanização. **Revista da FAEEBA** – Faculdade de Educação do Estado da Bahia, Ano 6, Número 7, janeiro a junho de 1997, Edição de Homenagem a Paulo Freire. Salvador/BA, ISSN 0104-7043. UNEB pp. 9-32

FREIRE, Q. G. Museu do Amanhã no Porto do Rio. **Diário do Rio**. 18/11/2008. Disponível em: http://diariodorio.com/museu-do-amanh-no-porto-do-rio/

FREIRE, Q. G. O Guggenheim e o Museu do Amanhã no Píer Mauá. **Diário do Rio.** 22/06/2010 Disponível em: http://diariodorio.com/o-guggenheim-e-o-museu-do-amanh-no-pier-maua/

HAMNETT, C.; SHOVAL, N. Museums as Flagships of Urban Development. IN: HOFFMAN, L. M.; FAINSTEIN, S. S.; JUDD, D. R. (eds.) **Cities and Visitors**: Regulating People, Markets, and City Space [pp. 219–236]. Blackwell Publishing Ltd., 2003. Published Online: 4 FEB 2008. Print ISBN: 9781405100588. Online ISBN: 9780470773673 DOI: 10.1002/9780470773673

JULIÃO, L. **Apontamentos sobre a História do Museu**. Caderno de Diretrizes Museológicas. Brasília: MinC/Iphan/Departamento de Museus e Centros Culturais; Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Cultura/Superintendência de Museus, 2006, p. 19-31.

LUCENA, F. 3 **Centros culturais do Centro do Rio.** Diário do Rio. 9/02/2015. Disponível em: http://diariodorio.com/3-centros-culturais-centro-rio/

MONTGOMERY, J. Cultural Quarters as Mechanisms for Urban Regeneration. Part 1: Conceptualising Cultural Quarters. In: **Planning, Practice & Research**, Vol. 18, No. 4, pp. 293–306, November 2003.

MONTANER, J. M. **Museus para o Século XXI**. Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona, 2003.

MONTANER, J. M. **A Condição Contemporânea da Arquitetura.** São Paulo: Gustavo Gili, 2016.

MOUTOT, M. **Museu Guggenheim do Rio: Jean Nouvel apresenta seu projeto em NY.** 01/05/2003. Disponível em: https://noticias.uol.com.br/inter/afp/2003/05/01/ult34u66384.jhtm

PIMENTA, A. Guggenheim critica o Rio por veto ao museu. **BBC Brasil**, 4/07/2003. Disponível em: http://www.bbc.com/portuguese/cultura/story/2003/07/030704_krensapfn.shtml Acesso: 17/07/2017

PINHO, F. A. S. **A cidade em crise**: análise discursiva de um projeto de revitalização. Sessão Temática 6: Espaço, Identidade e Práticas Socioculturais. XVII ENANPUR. São Paulo, 2017.

Porto Maravilha. Prefeitura do Rio de Janeiro. **Projeto Porto Maravilha.** S.d. https://pt.slideshare.net/viniciusmoro/projeto-porto-maravilha Publicada neste site em 19/05/2011

PREFEITURA do Rio de Janeiro, CDURP. **Apresentação Porto Maravilha.** Disponível em: http://www.iabrj.org.br/morarcarioca/wp-content/uploads/2011/12/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-Porto-Maravilha-Julho-2011-2-Geral.pdf

PROJETO DESIGN. **"Guggenheim Rio de Janeiro Jean Nouvel no Rio: Você é contra ou a favor?"** 01/02/2003. ARCOWeb. Disponível em: https://arcoweb.com.br/projetodesign/especiais/guggenheim-rio-de-janeiro-01-02-2003 Acesso: 13/07/2017

SASSEN, S. The City: Between Topographic Representation and Spatialized Power Projects. **Art Journal** 60 no2 Summ 2001

SEGRE, ROBERTO. Rio de Janeiro metropolitano:

saudades da Cidade Maravilhosa. IN: **Arquitextos**, 046.01ano 04, mar. 2004. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.046/599/pt Artigo publicado originalmente na revista ZArquitectura, n. 2, Zaragoza, Colégio Oficial de Arquitetos de Aragón, 2003, p. 46-49

SOUZA, A. G. **Museu de Arte do Rio – MAR**. Reflexões sobre museu, arte contemporânea e cidade. Dissertação (Mestrado em Artes) – Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes. Vitória, 2015

ZERLANG, M. The Cultural Turn in Contemporary Urban Planning. **Cultural Planning: Report from Conference at Center for Urbanism.** Copenhagen: The Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture. September 2005.

ZUKIN, S. Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption. **Urban Studies**, Vol. 35, Nos 5-6, 825-839, 1998. ■

Renata Latuf de Oliveira Sanchez é arquiteta e urbanista pela UNICAMP, doutoranda em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. *renata_los@hotmail.com*

Leonardo Tadeu dos Santos

Narrativas musicais e a cidade

Resumo

O objetivo deste artigo é analisar a ressignificação do discurso do novo álbum Ainda há tempo do cantor Criolo, que contém músicas reescritas pelo artista, a fim de se compreender como que a música pode ser um meio de ressignificação e como a cidade é discursivamente re(construída). Como arcabouço teórico, utilizo a perspectiva discursiva e espacial de Oliveira (2008). Como metodologia, utilizo a análise de conteúdo proposto por Bardin (2009). Este trabalho contribui para reflexões sobre a relação entre narrativas musicais e os estudos sobre cidades e as relações com a prática organizativa de ressignificar. Entendendo o espaço como discursivamente construído e partindo do pressuposto de que os indivíduos não estão passíveis no tempo e no espaço, os resultados apontam para a possibilidade de se pensar ressignificação por meio de narrativas musicais. Sejam esses novos significados atribuídos a pessoas, grupos, organizações de pequeno porte e até mesmo a cidades.

Cidades · Ressignificação · Música · Estudos Organizacionais

Abstract

The aim of this study is to analyze the ressignification of the speech of the new Crioulo's album 'Ainda há tempo', which contains songs that where rewrittenby the artist, in order to understand how music can be a way of ressignification and how the city is discursively re (build). As theoretical, I use the discursive and spatial perspective of Oliveira (2008). In the methodology, I use the content analysis proposed by Bardin (2009). This study contributes to reflections among the relationship between musical narratives and the studies about cities and relations with the organizational practice of resigning. Understanding the space as something discursively constructed and assuming that individuals are not subject in time and space, the results point to the possibility of thinking about ressignification through musical narratives; being these new meanings attribute to people, groups, small organizations or even cities.

Cities · Resignification · Music · Organizational studies

Artigo Submetido em: 27/11/2017
Aceito em: 07/08/2018

INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é analisar a ressignificação do discurso do novo álbum Ainda há tempo do cantor Criolo, que contém músicas reescritas pelo artista, a fim de se compreender de que forma a música pode ser um meio de ressignificação e como a cidade é discursivamente re(construída). Como arcabouço teórico, utilizo a perspectiva discursiva e espacial de Oliveira (2008), compreendendo a produção do lugar e da cidade por meio do discurso.

Analisar o discurso das músicas do novo álbum é relevante visto que as narrativas musicais, viralizadas pela internet e pelas mídias, são uma forma de ocupar o imaginário das pessoas e de construir e direcionar visões de mundo. Dessa forma, este estudo pode contribuir para o melhor entendimento da cidade a partir de narrativas musicais.

As práticas organizativas de ressignificação, segundo Barreira (2003), conferem novos significados a partir da reação de agentes sociourbanos aos movimentos e as tendências globais, seja em conflito ou cooperação. Assim, busca-se, neste estudo, evidenciar como que a música e as narrativas musicais contribuem para a ressignificação de espaços, pessoas e grupos dentro da cidade.

O álbum *Ainda há tempo* é a reedição do primeiro álbum do cantor Criolo, lançado há 10 anos. O álbum é composto por 9 faixas reescritas, em vez das 22 faixas do primeiro álbum, sendo que sua duração diminuiu de 1 hora e 9 minutos para apenas 33 minutos. Segundo o próprio cantor, em entrevista para a *Revista Trip*, esse resultado foi uma espécie de filtragem dos melhores momentos e da correção de diversos trechos machistas e transfóbicos.

A metodologia usada para a análise das músicas e da entrevista foi a análise do conteúdo proposta por Bardin (2009). Foram analisados os trechos reescritos pelo artista e uma entrevista em que o autor expõe um pouco da sua intenção ao realizar esse trabalho. Dessa forma, o trabalho está estruturado da seguinte maneira: 1) esta introdução; 2) uma breve discussão sobre a relação entre ressignificação, narrativas musicais e a cidade; 3) aspectos metodológicos; 4) resultados e discussão; 5) as considerações finais.

RESSIGNIFICAÇÃO, NARRATIVAS MUSICAIS E A CIDADE

A cidade como objeto de estudo da Administração, tradicionalmente, é acompanhada de uma visão funcionalista. Entretanto, a Administração Geral e, em especial, os Estudos Organizacionais têm cada vez mais reconhecido a importância do conhecimento sobre os centros urbanos numa perspectiva subjetiva. Segundo Fischer (1996), pesquisas sobre a cidade podem contribuir para achados importantes sobre organizações complexas, temática de relevância nos estudos contemporâneos mais densos sobre arranjos organizacionais.

Dito isso, Barreira (2003) chama a atenção para a prática organizativa de ressignificar na cidade que confere novos significados a partir da reação de agentes sociourbanos aos movimentos e as tendências globais, seja em conflito ou cooperação. É oportuno saber a razão pela qual os significados mudam, seja pela transformação da sociedade, dos discursos compartilhados, mudança de interesses ou rompimento de instituições, ou seja pela materialização do espaço físico e simbólico. Assim como na prática de representação, ressignificar o espaço urbano pelos diferentes agentes pode envolver o emprego de imagens-síntese, assim como a operacionalização das demais práticas de planejamento, organização, controle, resistência e recuperação do/no espaço, as quais pressupõem novas formas de pensar e agir sobre a cidade (VIEGAS; SARAIVA, 2015).

Diante da riqueza e das várias interpretações das práticas organizativas de ressignificar, neste estudo o conceito será entendido como o ato de dar outro significado a um espaço, a um grupo, a uma narrativa e até mesmo a apropriação desses elementos para outras finalidades.

Nesse sentido, é necessário enxergar a ressignificação de modo amplo e que pode ser concretizada de diversas maneiras. A literatura sobre cidades tem discutido muitas maneiras de ressignificação, seja pela fotografia (KOURY, 2004; POSSAMAI, 2007; KUSCHNIR, 201), seja pelo interesse do capital (TEIXEIRA; CARRIEIRI; PEIXOTO, 2015; COIMBRA; SARAIVA, 2014; PERDIGÃO; CARRIERI; SARAIVA, 2014) e até mesmo por grupos sociais (CARMAN, 2010; FELDMAN – BIANCO, 2009; HONORATO; SARAIVA, 2016). Entretanto, existem poucas análises na perspectiva de narrativas musicais, como propõe deste estudo.

O presente trabalho busca evidenciar, a partir de narrativas musicais, a possibilidade de ressignificar a cidade por meio do discurso. Entretanto, para abordar a ressignificação no de cidades é necessário discutir a relação entre os territórios e o discurso.

O homem está intimamente ligado ao território em que habita e, por meio, de práticas sociais e culturais é criado uma relação de posse e um sentimento de pertencimento com um determinado local. Segundo Oliveira (2008), ao se ocupar, o próprio homem se localiza, ganha seu lugar. Ao providenciar, ao apontar, ao ter simplesmente algo à mão, o próprio homem habita essa cadeia de relações que é o mun-

do. Chamemos essa cadeia de uma articulação. Chamemos essa articulação de um discurso. Chegamos então à ideia de que o próprio espaço do mundo é um discurso.

Se partimos desse pressuposto, e entendermos o mundo como discurso, podemos entender que a construção do discurso e da cidade se dá de forma conjunta e intimamente entrelaçada. Dito isso, esse estudo propõe o entendimento da cidade a partir do discurso. Parafraseando Oliveira (2008), a cidade do homem é o discurso e o discurso do homem é a cidade. Ora, se a música e as narrativas musicais são formas de expressar e comunicar, são também formas de (des)construção das cidades.

A cidade, nesse sentido, se constitui discursivamente, no espaço da fala: é espaço discursivo, é discurso espacial. Só com o discurso há a cidade, e só como falante na cidade o homem é político (OLIVEIRA, 2008). É importante ressaltar que, se entendemos a cidade como discurso, a construção e a reconstrução da cidade se dão por meio da ressignificação e apenas são possíveis porque os indivíduos não são passivos no tempo e no espaço.

Ainda nesse raciocínio, vale ressaltar que a música é uma forma de linguagem e de expressão. Dessa maneira, segundo Schroeder e Schroeder (2011) a música é uma forma de se apropriar de uma linguagem, um modo de se expressar, de se comunicar e de compartilhar sentidos.

Entendendo a música e as narrativas musicais como formas de discurso e de construção de um mundo, fica claro que a música é um elemento constitutivo das cidades. A música tem a qualidade de expressar sentidos, significados e até mesmo de ressignificar situações, espaços e sentimentos. Assim, é necessário sublinhar que a música está inserida num contexto e, segundo Schroeder e Schroeder (2011), os sentidos e os valores são apenas sempre contextuais e levam em conta não apenas a materialidade sonora em si, mas também o contexto situacional. Dessa forma, uma mesma música pode ter vários significados.

Considero, então, a influência que as narrativas musicais exercem sobre as pessoas. O que analiso aqui pode ser situado como uma prática organizativa da cidade, que, por meio de suas características, tem o poder de moldar o formato das relações que são estabelecidas dentro do espaço urbano.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Por meio do levantamento de bibliografias pertinentes, foi construído um arcabouço teórico, no intuito de situar as produções relativas à temática trabalhada. A partir do referencial teórico, recorreu-se à pesquisa documental em busca das letras das músicas do álbum *Ainda há tempo* do artista Criolo, bem como às entrevistas do artista sobre o trabalho.

Esse álbum foi escolhido porque ele foi reescrito e ressignificado pelo artista, e o objetivo deste estudo é investigar como as narrativas músicas podem ressignificam a cidade. Para tanto, analisou-se trechos de três canções reescritas e em uma entrevista do artista veiculada na *Revista Trip*.

A obtenção das letras das músicas foram realizadas no site especializado em músicas *Vagalume* (www.vagalume.com.br). A entrevista analisada foi coletada na *Revista Trip* (revistatrip.uol.com.br). O critério de seleção das músicas se baseou na busca por aquelas que foram ressignificadas; e o critério para seleção da entrevista analisada foi a busca por aquelas nas quais o artista se refere ao novo álbum *Ainda há tempo*.

No intuito de analisar as narrativas musicais que foram ressignificadas, o entendimento do discurso musical como fonte de dados se torna essencial. Segundo (BOJE; OSWICK; FORD, 2004), os conteúdos presentes nos discursos podem ser entendidos como verdadeiras fontes de dados para pesquisas, pois é possível captar quem usa a linguagem, a maneira em que é usada, por qual motivo e quando, revelando características sociais e históricas.

Entendendo o conceito e a importância dos discursos aqui trabalhados, a abordagem metodológica utilizada foi a análise de conteúdo, proposta por Bardin (2009). Destacando que a análise aqui pretendida entende que o conteúdo musical não é neutro ideologicamente e está situado socialmente no tempo e no espaço (BRANDÃO, 2002).

Conforme sugerido por Bardin (2009), a primeira leitura das músicas fez com que o pesquisador levantasse algumas hipóteses. Em seguida, foi realizado uma análise dos temas, sentidos, percursos semânticos estruturados, do contexto social em que foi produzido, dos discursos e suas características presentes nas músicas e do uso de expressões transfóbicas e machistas. As categorias analisadas foram divididas pelas músicas.

AINDA HÁ TEMPO

O presente trabalho se propôs a apresentar um estudo sobre a ressignificação do álbum *Ainda há tempo* reescrito e lançado em 6 de maio de 2016, apontando como que as narrativas musicais constroem, dão significados e ressignificados à cidade.

O primeiro álbum nomeado *Ainda há tempo* foi lançado pelo cantor Criolo em 2006. Contando com

apenas 500 cópias, o álbum é mais conhecido do que escutado. Na época, devido, ao fato de ser pouco conhecido e à baixa tiragem, o álbum teve suas repercussões limitadas.

Dez anos depois, o artista lançou o então conhecido álbum *Ainda há tempo* com algumas mudanças estruturais. A nova versão é bem menor e em vez das 22 faixas originais, agora são apenas nove músicas. O novo álbum conta com apenas 33 minutos, sendo que o primeiro contava com 1 hora e 9 minutos. Em entrevista à *Revista Trip*, Criolo ressalta que a versão reescrita é uma espécie de "melhores momentos" e de correções de passagens machistas, transfóbicas e preconceituosas.

Considerando-se a discussão apresentada acima, a pesquisa sobre as narrativas musicais e a cidade identificou que, por meio de músicas, é possível dar significados a um espaço e, consequentemente, significar e ressignificar uma cidade. Assim, nesta parte, mostramos três trechos de músicas reescritas, concomitantes com trechos de uma entrevista realizada com o artista publicada em uma revista.

MÚSICA: VASILHAME

A música intitulada "Vasilhame" sofreu alteração em um trecho, no qual o cantor retira palavras de caráter transfóbico. Observe o trecho original e reescrito abaixo:

Mas eu nunca mais quero essa vida para mim
Eu ouvi falar que os maluco quer entornar
Enxugar o caneco para depois uh uh ahh
Os traveco tá aí ohh, alguém vai se iludir

Mas eu nunca mais quero essa vida para mim
Eu ouvi falar que os maluco quer entornar
Enxugar o caneco para depois uh uh ahh
O universo tá aí, ohh, alguém vai se iludir

Analisando o trecho, é possível inferir que o artista se referia a uma situação em que homens alcoolizados poderiam se relacionar, acidentalmente, com alguma travesti. A leitura permite inferir que se relacionar com alguma travesti é considerado um ato vexatório e que causa certo repúdio. Ou seja, nesse sentido, percebe-se o caráter transfóbico incrustado nos versos da canção.

No que tange ao uso do artigo masculino no plural "os" se referindo às travestis, mostra que não foi respeitada a identidade de gênero. O uso de artigos masculinos nesse caso denota um não reconhecimento e de baixa legitimidade do seu gênero.

Para além do uso inadequado dos artigos definidos, o compositor usa o sufixo "eco" no final da palavra "travesti". No idioma português, a terminação "eco" traz a conotação de algo pequeno, sem valor e até mesmo de desconsideração. Dessa forma, o uso da palavra "traveco" revela a desconsideração e o não reconhecimento das travestis.

Os trechos grifados mostram a principal mudança na música "Vasilhame", que é a mudança da expressão "traveco" pela palavra "universo", mostrando a ressignificação e a preocupação do artista em abolir expressões transfóbicas de suas músicas.

Ao usar a palavra "universo", a interpretação do trecho musical é totalmente ressignificado e remodelado. Agora é possível inferir que o compositor não quer mais "essa vida para ele", vida essa regada a álcool; e que o universo está aí e ele não quer se enveredar por essas ilusões.

De certa forma, a mutação desse trecho e o fato de que o Criolo vinha suprimindo esses versos durante os shows evidenciam as mudanças de visão de mundo que o artista vem sofrendo. Em uma entrevista à *Revista Trip* sobre a retirada da expressão "traveco", o artista ressalta:

> Era ignorância minha, né? Por falta de conhecimento da minha parte, usei em algumas músicas esses jargões populares, alguns apelidos e palavras que não fazem sentido algum e só magoam as pessoas. Eu mesmo me magoei com isso depois que refleti. Na época nem me tocava, mesmo sendo preocupado com várias questões sociais. Agradeço por ter tido a oportunidade de me rever e corrigir isso com a regravação, nos shows eu já cantava a nova versão há três anos.

Ainda sobre as mudanças feitas, Criolo ressalta: "O conhecimento traz luz. Não foi só essa modificação que fiz nas letras. Revi tudo e mudei aquilo que não tinha necessidade de ficar. Não tenho problemas em dizer que errei."

Portanto, na música "Vasilhame", que assevera uma mensagem contra o uso descontrolado de bebidas alcóolicas, é retirada a expressão pejorativa em relação às travestis.

MÚSICA: SUBIRUSDOISTIOZIN

A música intitulada "Subirusdoistiozin" sofreu alteração em um trecho, no qual o cantor retira palavras de sentido machista. Observe o trecho original e reescrito abaixo:

As crianças daqui tão de HK, leva no sarau,
Salva essa alma aí
Os perreco vêm, os perreco vão, as vadias quer,

Mas nunca vão subir
Licença aqui, patrão, eu cresci no mundão,
Onde o filho chora e a mãe não vê
E covarde são quem tem tudo de bom,
E fornece o mal, para a favela morrer

As crianças daqui tão de HK, leva no sarau,
Salva essa alma aí
Os perreco vêm, os perreco vão, as vazias quer,
Mas nunca vão subir
Licença aqui patrão, eu cresci no mundão,
Onde o filho chora e a mãe não vê
E covarde são, quem tem tudo de bom,
E fornece o mal, para a favela morrer

Analisando o trecho é possível inferir que o artista usava a palavra "vadia" de maneira pejorativa, entendida como mulher que possui pouco valor legitimado pela sociedade. A palavra "vadia" de cunho negativo socialmente tem sido objeto de disputa conceitual. Atualmente, movimentos feministas têm se apropriado do termo "vadia" como mulheres que resistem à lógica patriarcal e que, a partir disso, vestem as roupas que querem, portam-se de maneira que julgam melhor e por isso são socialmente consideradas "vadias".

A substituição da palavra "vadia" por " vazias" ressignifica e dá outra conotação para a música. Antes, referia-se com desprezo às mulheres e realimentava a lógica machista que ocupa a sociedade. Atualmente, a música versa sobre pessoas vazias no sentido amplo. A letra diz que pessoas vazias não vão subir, não vão alcançar sucesso. O novo sentido busca atender a pedidos de fãs, segundo o próprio artista disse a uma entrevista à *Revista Trip*, quando questionado sobre a mudança da palavra "vadia":

> Vi o quanto era contundente "as vadias quer mas nunca vão subir" quando uma jovem que estava em um show me perguntou muito educadamente "Criolo, tem como você mudar isso?". Ela foi de uma humildade. Não me agrediu, me educou. Nisso, conversei com amigas que são líderes de movimento feministas e elas me ajudaram a trocar pela palavra "vazia", as pessoas vazias, as que não têm algo positivo em seu coração. Me deu uma luz. Não custa nada educar, estamos aqui pra aprender também.

É importante destacar que a mudança realizada busca uma reafirmação do artista e do seu público para com as mulheres, sendo que as mídias atualmente têm buscado a desconstrução de práticas machistas e contrárias à lógica patriarcal (MATOS, 2008).

MÚSICA: BREACÓ

A música intitulada "Breacó" sofreu alteração em um trecho, no qual o cantor retira palavras de sentido machista. Observe o trecho original e reescrito abaixo:

> *Se a mina vem, os irmão colá. Se a ideia é firmeza, elas não vão embaçá. E se o demônio usa saia, valorize sua mina. Não é bem de vadia que estraga a família.*

> *Se a mina vem, os irmão colá. Se a ideia é firmeza, até pode constá. E se o demônio dá saia, valorize sua mina. Não é mente vazia que estraga a família.*

Analisando o trecho, é possível inferir que o artista reformulou boa parte dele, sendo todas as mudanças relacionadas à ressignificação de expressões machistas.

O trecho "elas não vão embaçá" se refere a comportamento de mulheres que atrapalham o planejado, que não ocorre da melhor maneira, ou melhor dizendo: refere-se a comportamentos que não "embaçam" o planejamento. Esse trecho foi substituído pelo "até pode constá", que agora dá um outro significado: se a ideia é firmeza, até pode constá; ou seja, se a ideia é boa pode ser até que logre sucesso na sua execução.

Na parte em que o artista se refere "e se o demônio usa saia, valorize sua mina" é perceptível a relação estabelecida das mulheres com algo diabólico e infernal. Esse caráter diabólico pode estar associado ao senso comum de que mulheres são eufóricas, desequilibrados e por isso levam adjetivos demoníacos. Na reescrita dessa parte, Criolo buscou a retirada dessa conotação negativa relacionada às mulheres e firmou a nova versão da seguinte maneira: "e se o demônio dá saia, valorize sua mina."

Outra análise interessante do trecho é o uso da frase: "valorize sua mina." O valorizar, nesse sentido, não é entendido como o empoderamento e nem como o respeito da mulher como tal. O "valorizar" dentro do contexto machista é entendido de uma forma tal que as mulheres devem ser tratadas como seres mais frágeis, dóceis e que apresentam uma feminilidade marcada pelos padrões impostos pelo patriarcado.

Na última frase, o autor lança mão do mesmo recurso de que usou na canção "Vasilhame". A substituição e ressignicação da palavra "vadia" demonstram a preocupação com a abolição de palavras que denigrem a imagem da mulher e que reforçam práticas

machistas. Dessa forma a frase "não é bem de vadia que estraga a família" foi reescrita para "não é mente vazia que estraga a família".

ASPECTOS GERAIS DO NOVO ÁLBUM *AINDA HÁ TEMPO*

O álbum *Ainda há tempo* conta com diversas outras críticas sociais. O artista busca, não só por meio da ressignificação, trazer à tona temáticas que a arte não costuma abordar. Para além de questões relacionadas ao machismo e à transfobia, é possível encontrar críticas relacionadas a tragédias ambientais e ao cotidiano nas favelas.

A música "Chuva ácida" de 2006, e revitalizada por Sala 70, traz fortes críticas sobre questão ambiental e a sua centralidade na atualidade. A música conta com significados que fazem menção ao desastre que ocorreu na cidade mineira de Mariana em novembro de 2015, que afetou um dos principais rios brasileiros, o rio Doce.

A música "Tô pra ver" de 2006, reciclada pelo *rapper* Rael, mostra o papel do rap no cotidiano das pessoas e como esse estilo musical pode dar novos sentidos a becos, vielas e favelas.

As músicas que compõem esse álbum contêm duras críticas à sociedade. Quando perguntado sobre a dureza do conteúdo das músicas e a sua relação delas com a realidade, na entrevista à *Revista Trip*, o artista ressalta que "são coisas que estão presentes, latentes e pulsantes. Ainda é um país extremamente preconceituoso, xenófobo, racista e machista."

Esse trecho da entrevista revela a importância da contextualidade e do discurso produzido. Como já discutido, Schroeder e Schroeder (2011) asseveram que a produção do discurso e do discurso musical sofre fortes influências do contexto e dos indivíduos que os produzem.

Quando questionado sobre a intenção política do relançamento do álbum o cantor é direto:

> "Tudo aquilo que é pra construir algo, naturalmente, é político. Nós somos seres políticos. Não podemos confundir o ser político com o momento político e a politicagem. A partir do momento que somos seres que nos comunicamos e nos expressamos e através disso temos construções, essa política já está sendo feita. No dia a dia, na vivência. Quero dedicar a todos os secundaristas e professores, que estão lá no Rio de Janeiro, no Ceará, em São Paulo e em vários lugares do Brasil. Valorização imediata, respeito agora para o nosso professor e nossos alunos!"

A resposta do artista revela o caráter e a intenção política desse trabalho ao ressignificar, dar espaço e voz a pessoas, grupos e lugares que foram silenciados historicamente. Desta forma, o discurso é político e auxilia a construção do espaço (OLIVEIRA, 2008).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo se propôs a pesquisar a analisar a ressignificação do discurso do novo álbum *Ainda há tempo* do cantor Criolo. Foram analisados três trechos de músicas reescritas pelo artista e fragmentos de uma entrevista cedida pelo cantor à *Revista Trip*.

As análises realizadas permitem inferir que os discursos sofrem influência no tempo e no espaço, e que as contingências moldam a produção discursiva sobre as pessoas e o espaço em que estão inseridas, mostrando as mudanças na produção do artista no espaço de tempo de dez anos. Partindo do pressuposto de que o mundo e os espaços são construídos pelo discurso (OLIVEIRA, 2008), buscou-se mostrar, por meio da análise de conteúdo, que narrativas musicais podem ressignificar o espaço urbano.

Como asseveram Brent (2011) e Dosse (2004), a mídia e as expressões culturais podem criar e disseminar significados que constroem e reconstroem o que é uma determinada cidade, como nela se vive e a sua lógica de funcionamento. Entretanto, Bernard Lahire (2002) nos chama a atenção para o fato de que nenhuma teoria permite o acesso às práticas reais e apenas versão. Dessa forma, faz-se necessário destacar que as ressignificações aqui trabalhadas mostram apenas versões possíveis de um fenômeno muito maior.

É importante ressaltar que a reescrita e a ressignificação do álbum *Ainda há tempo* pode ser entendida como uma estratégia de marketing, no intuito de politizar e expandir seu mercado consumidor. Entretanto, mesmo diante dessa possibilidade, a ressignificação e o reconhecimento do espaço de pessoas e grupos sociais marginalizados são um avanço social e se fazem importantes.

O estudo apresentou limitações, tais como: análise de poucos trechos reescritos, pouca literatura sobre narrativas musicais e sua relação com espaços e territórios, e o uso de documentos secundários, que podem ter sofrido modificações anteriores. Como sugestão para estudos futuros, sugiro a realização de mais estudos empíricos sobre a relação de narrativas músicas e as cidades.

Portanto, o trabalhou contribuiu para os estudos sobre cidade e as dinâmicas que se instauram dentro do espaço urbano. O estudo também contribuiu com a proposta de analisar e discorrer sobre as cidades sob

uma perspectiva pouca estudada: as narrativas musicais e as cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARDIN, L. **Análise de conteúdo.** Lisboa, Portugal; Edições 70, LDA, 2009.

BARREIRA, I. A. F. "A cidade no fluxo do tempo: Invenção do passado e patrimônio". **Sociologias**, Porto Alegre, ano 5, n.9, p.314-339, jan. /jul. 2003.

BOJE, D. M.; OSWICK, C.; FORD, J. D. "Languague and organization: the doing of discourse". **Academy of Management Rewiew**, v.29, n.4, p. 571-577, 2004.

BRENT, G. R. "Escolhas sistêmicas de transitividade de léxico na representação de escândalos políticos: a construção de realidades de crise e de corrupção". 2011. 187 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

CARMAN, M. "¿La clase social entre parêntesis? El caso de la aldea gay em Buenos Aires". **Katálysis**, Florianopolis, v.13, n.1, p.49-58, jan./jun.2010.

COIMBRA, K. E. R.; SARAIVA, L. A. S. "Confrontos entre o espaço produzido e o espaço vivido em Belo Horizonte: um estudo sobre o Quarteirão do Soul". **Economia & Gestão**, Belo Horizonte, v.14, m.37, p.28-52, out./dez.2014.

DOSSE, F. "O espaço habitado segundo Michel de Certeau". **ArtCultura**, n. 9, jul./dez. 2004.

FELDMAN-BIANCO, B. "Reinventando a localidade: globalização heterogênea, escala da cidade e a incorporação desigual de migrantes transnacionais". **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 15, n.31, p.19-50, jan./jun.2009.

HONORATO, B. E. F.; SARAIVA, L. A. S. "Cidade, população de rua e estudos organizacionais". **Desenvolvimento em Questão**, Ijuí, ano 14, n.36, p. 158-186, out./dez.2016.

KOURY, M. G. P. "Fotografia e interdito". **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v.19, n.54, p.129-141, fev. 2004.

KUSCHINIR, K. "Drawing the city: a proposal for an ethnographic study in Rio de Janeiro. **Vibrant**, Brasília, v.8, n.2, p. 608-642, 2011.

LAHIRE, B. "Reprodução ou prolongamentos críticos?" **Educação & Revista**. n. 78, p. 37-56. 2002.

MATOS, Marlise. "Objetivos do Milênio e exclusões milenares: políticas sociais, minorias, desigualdades e teoria política feminista". **Revista do Observatório do Milênio de Belo Horizonte**, Ano 1, n.1, p. 54-67, 2008c.

OLIVEIRA, C. "Da ruína e da conservação do mundo: o mundo como espaço discursivo e como o discurso espacial". **Kriterion**, Belo Horizonte, n.117, p.153-161, jun.2008.

PERDIGÃO, D. A.; CARRIERI, A. P.; SARAIVA, L. A. S. "Das ruas para os shoppings populares: o empreendedorismo informal no discurso dos camelôs e da Prefeitura de Belo Horizonte". **Perspectivas Contemporâneas**, Campo Mourão, v.9, n.1, p. 43-58, jan./jun. 2014.

POSSAMAI, Z. R. "Narrativas fotográficas sobre a cidade". **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v.27, n.53, p. 55-90, jan. /Jun. 2007.

REVISTA TRIP, São Paulo. Disponível em: <http://revistatrip.uol.com.br/trip/criolo-fala-sobre-relancamento-de-ainda-ha-tempo-dez-anos-depois Acesso em: 17 mai. 2017.

SCHROEDER, S. C. N.; SCHROEDER, J. L. "As crianças pequenas e seus processos de apropriação da música". **Revista da Abem**, Londrina, v. 19, n. 26, p. 105-118, mar. 2011.

SILVA, C. R.; GOBBI, B. C.; SIMÃO, A. A. "O uso da análise de conteúdo como uma ferramenta para a pesquisa qualitativa: descrição e aplicação do método". **Organizações Rurais & Agroindustriais**, v. 7, n. 1, p. 70-81, 2005.

TEIXEIRA, J. C.; CARRIERI, A. P.; PEIXOTO, T. C. "O cotidiano da cidade de Belo Horizonte na revista Veja BH: a classe média alta, a cidade poderosa e os dilemas do planejado versus o vivido". **Gestão & Conexões**, Vitória, v. 4, n. 2, p. 7-39, jul./dez. 2015.

VIEGAS, G. C. F. S.; SARAIVA, L. A. S. "Discursos, práticas organizativas e pichação em Belo Horizonte". RAM, **Revista de Administração Mackenzie**. 2015. ■

Leonardo Tadeu dos Santos é mestrando em administração no centro de pós graduação e pesquisa em administração da Universidade Federal de Minas gerais (CEPEAD/UFMG).
leonardotadeu17@gmail.com

Manuel Soares

A velocidade das cidades lentas

Resumo

Neste texto pretende-se analisar o fenômeno das Cidades Lentas (Slow Cities) e estudar a evolução desde o seu surgimento em 1999 até a atualidade. Procura-se perceber se esse movimento tem, de fato, contribuído para a desaceleração das cidades. Importa, depois, tentar analisar a razão que leva as cidades a integrarem a rede mundial das Cidades Lentas: um verdadeiro interesse em adotar a filosofia do movimento Slow, no sentido de conseguir maior qualidade de vida, ou estratégia de marketing para promoção dos territórios?

Cidades lentas · Movimento slow · Cittaslow Portugal

Abstract

In this article we pretend to analyze the Slow Cities phenomena and study the evolution from his beginning in 1999 until the present. We try to understand if this movement, in fact, has give a contribution for the slow down of cities. We also try to understand what are the reasons that motivate cities to become part of the international Slow Cities network: a true interest in adopting the Slow Movement philosophy aiming to achieve a better quality of life or an marketing strategy for territory promotion?

Slow Cities · Slow Movement · Cittaslow Portugal

Artigo Submetido em: 18/03/2018
Aceito em: 19/04/2018

INTRODUÇÃO

Neste texto começa por se fazer um pequeno jogo de palavras com o título, tomando como base o substantivo velocidade e tentando associá-lo à ideia de cidades lentas. Fala-se aqui em jogo de palavras porque velocidade, embora permita ser adjetivada de lenta ou rápida, remete, por princípio, à ideia de rapidez. Ao analisar a velocidade das cidades lentas procura-se verificar duas coisas: uma primeira diz respeito ao rápido crescimento que a rede das cidades lentas tem vindo a observar desde a sua fundação em 1999, especialmente na Itália, onde esta organização teve o seu início. Uma segunda é a velocidade a que as cidades participantes funcionam atualmente comparativamente ao que sucedia antes de pertencerem à rede. Procura-se, deste modo, constatar se a velocidade dessas cidades desacelerou de fato ou não.

Quando em inícios do século passado o movimento futurista italiano emergiu, pretendiam os seus membros imprimir grande velocidade a tudo o que os rodeava. O movimento e a velocidade rápida eram um ponto fulcral para esse movimento, porquanto a época em que esses artistas e pensadores viviam era de grande transformação, decorrente em grande medida da forte industrialização que o mundo, e a Europa em particular, observavam. A construção de vias rápidas para circulação de carros e a fabricação de transportes rápidos terrestres e aéreos eram algumas das ideias então presentes. Tudo era movimento e grande velocidade. O que se pretendia era uma vida tremendamente acelerada, sem tempo para parar ou contemplar, mas sim em permanente correria, pois era esse o novo mundo que emergia. Daí que a própria arquitetura espelhasse essas ideias; os prédios deveriam ser muito altos para comportar milhares de pessoas, mas as escadas deveriam ser eliminadas e substituídas pelo elevador, pois o que interessava era recorrer ao que a tecnologia punha ao dispor do homem e abolir o que estava ultrapassado.

Serve essa incursão pelo futurismo italiano para apresentar a visão que um movimento artístico influente tinha da Itália moderna de inícios do século passado. É fácil entender que essa visão conduziria ao anonimato do homem na cidade, à produção em massa, à industrialização generalizada e às cidades gigantescas e despersonalizadas onde o cidadão comum passaria a ser apenas mais um número para a estatística da grande cidade.

Não deixa, portanto, de ser interessante que a mesma Itália que viu nascer o movimento futurista tenha décadas depois servido de berço ao nascimento das cidades lentas, contraponto total à filosofia anterior.

De fato, se é certo que aquilo que os futuristas italianos aspiravam não se realizou na plenitude (o próprio movimento teve uma existência bastante breve e efémera), o fenômeno da globalização conseguiu, ainda assim, trazer algumas das coisas que esses visionários anteviam: grandes cidades em movimento acelerado constante, máquinas e tecnologias ao serviço do homem, descaracterizando as cidades e homogeneizando a sua forma física e os modos de a habitar e viver.

Dir-se-á que seria inevitável que a determinado momento a saturação desse modelo proporcionasse as condições para que uma alternativa fosse idealizada, e é nesse âmbito que se pode incluir o movimento *slow* e todas as suas diferentes manifestações, nas quais se incluem o movimento *slow food* e as cidades lentas, por exemplo.

Numa altura em que mais de metade da população mundial habita já em cidades[1], e tudo indica que a tendência migratória do campo para a cidade irá se fortalecer nas próximas décadas, surge a questão de como se poderá promover um desenvolvimento sustentável do planeta que evite o seu colapso a breve trecho. O movimento *slow* procura ser uma alternativa a esse fenômeno das grandes cidades, devolvendo o homem à vida calma e com qualidade com que ele soube conviver até há cerca de dois séculos.

Importa, então, procurar verificar quais são as cidades que têm aderido a essa organização e em que medida a almejada desaceleração tem sido conseguida. Reconhecido o significativo sucesso que essa organização tem tido, importa também tentar perceber até que ponto as cidades que procuram integrar essa rede o fazem por verdadeiramente estarem imbuídas da filosofia que a norteia ou se, por outro lado, o interesse promocional e de marketing turístico e territorial que pode advir da certificação como cidade lenta não assume um papel mais relevante do que aquele que seria suposto.

AS CIDADES LENTAS

Tratar do tema das cidades lentas pode ser feito recorrendo a diversa terminologia: cidades lentas (traduzido para português), *Cittaslow* (nome internacional da organização) ou *Slow Cities* (tradução anglófona facilmente internacionalizável). Opta-se aqui por adotar a tradução portuguesa do termo, pelo que doravante se passará a designar por cidades

1 Dados das Nações Unidas (http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007wup.htm). Acessa em 18 set. 2018.

lentas quer as referências à organização em questão, quer as referências aos seus membros.

Data de 1999 a fundação desse movimento. Foi em Itália, fruto da iniciativa de quatro presidentes de Câmara de pequenas cidades italianas, que pela primeira vez o conceito de cidades lentas surgiu (Knox e Mayer, 2009; Radstrom, 2011; Honoré, 2004). Paolo Saturnini, presidente da Câmara de Greve-Chianti, juntamente com os seus congêgneres das cidades de Orvieto, Bra e Positano acompanhados de Carlo Petrini, fundador do movimento *Slow Food*, deram início a essa organização que, volvidos cerca de doze anos, encontra-se já presente em vinte países espalhados pelo mundo, envolvendo mais de 130 cidades.

A ideia subjacente à criação dessa organização decorreu da consciencialização que esses responsáveis foram tomando de que a globalização estava a homogeneizar as cidades à escala mundial, conduzindo ao abandono das tradições e idiossincrasias locais em detrimento da cada vez mais propalada cultura global. Havia também a consciência de que o mundo moderno tinha observado uma grande aceleração relativamente aos tempos anteriores, a qual impedia as pessoas de poder desfrutar da vida com qualidade, pois a grande velocidade em que essas eram obrigadas a viver fazia-as a andar permanentemente a correr de um lado para o outro, sem que sobrasse tempo para olhar, contemplar e saborear as coisas boas da vida. Este fenômeno, embora absolutamente esmagador nas grandes cidades, replicava-se igualmente nas menores, mesmo as que se encontravam em regiões rurais. Por outro lado, essa procura em imitar a vida moderna das grandes cidades por parte das pequenas levava a que se começassem a perder as especificidades locais e, consequentemente, como Paolo Saturnini afirmou, *as cidades se começassem a uniformizar e a perder a sua identidade e a sua alma*[2] (Radstrom, 2011:91).

É a partir daqui que se percebe que a velocidade que esculpia as cidades industriais, e consequentemente todas as outras que procuravam imitá-las, constituía um obstáculo à sustentabilidade, pelo que abrandar emergia como um conceito determinante para se conseguir essa sustentabilidade (Dogrusoy e Dalgakiran, 2011:127). Já na década de 1980, e ainda em Itália, Carlo Petrini iniciou um movimento que se opôs também à globalização e à homogeneização. Esse movimento ficou conhecido como *slow food* e nasceu do protesto contra a intenção de instalar um restaurante da cadeia McDonald's na Praça de Espanha, em Roma (Radstrom, 2011; Honoré, 2004; Mayer e Knox, 2006, Mayer e Knox, 2009). Opunha-se esse ativista a que nesse local emblemático da cidade se viesse a instalar um espaço de consumo de comida rápida (tão ao gosto dos americanos e dos europeus americanizados) de uma cadeia de restaurantes que se espalhava como um vírus por todo o lado, sendo conhecido como um dos expoentes máximos da globalização. Em vez de oferecer aos cidadãos e visitantes de Roma mais um espaço de *fast food* que nada tinha a ver com as tradições e hábitos gastronômicos dos italianos (ainda para mais com sérias questões de saúde envolvidas com o consumo continuado desse tipo de alimentação) devia, isso sim, optar-se por dar primazia ao que a Itália tinha de melhor para oferecer em termos gastronômicos, isto é, a excelente qualidade dos seus alimentos tradicionais, produzidos de forma sustentável e artesanal, com especial enfoque nos alimentos frescos e nas receitas que passavam há gerações de mão em mão entre os italianos, ainda para mais com a vantagem de essas refeições poderem proporcionar agradáveis momentos de salutar convívio familiar ou entre amigos à volta de uma mesa enquanto desfrutavam de uma refeição saudável (Mayer e Knox, 2009:36).

O fato é que a cultura da *fast food* chocava violentamente com os hábitos culturais desse povo, pelo que não fazia sentido estar a importar outros que nada tinham a ver com ele, ainda para mais quando isso só faria com que os italianos ficassem a perder.

O movimento *slow food* foi também importante por ter servido de inspiração ao que futuramente seriam as cidades lentas, porquanto ambos os conceitos partilham a filosofia do movimento *slow*, ou seja, viver devagar, com qualidade e com tempo para aproveitar ao máximo o que a vida tem de bom para oferecer.

É dessa forma que *slow food* se tornou sinônimo de comida local de alta qualidade, conectada a determinado território de onde provém e que é transformada em receitas de excelência representativas do sentido de lugar e propiciadora do intensificar das relações humanas a partir da partilha de um momento como é o da refeição (Radstrom, 2011:92). Tendo em conta o grande enfoque colocado na qualidade e origem dos alimentos, imediatamente se é transportado para a ideia de tradição e produção local e fruto de agricultura ambientalmente sustentável. Esse é também um dos pontos que opõe à cultura do fast food, que deriva de técnicas de agricultura de produção massificada e que recorre, muitas das vezes, a alimentos geneticamente modificados.

Verifica-se, portanto, que a *slow* e *fast food* colocavam em confronto duas filosofias de vida completamente opostas: de um lado produção massificada de alimentos e refeições globalizadas que têm a particularidade de saber exatamente ao mesmo, quer sejam tomadas em Lisboa ou em Macau, e do outro a

2 Tradução livre do autor.

defesa da comida local, com as suas especificidades próprias, localizadas, produtos fruto de cultura artesanal e biológica, em pequena escala e com sentido de pertença a um local específico e que não é encontrada em nenhum outro. A questão aqui era alertar as pessoas para o fato de que assumindo a postura de não ter tempo para fazer uma coisa tão básica quanto a de saborear uma refeição estão adotando, inevitavelmente, a comida rápida como solução para essa falta de tempo decorrente de uma vida levada a grande velocidade (Radstrom, 2011). Ora, a filosofia do movimento lento ia, precisamente, no sentido de se aproveitar a vida em todas as suas vertentes, de forma calma e descontraída, atitude essa que influiria naturalmente nos mais diversos aspectos: menor poluição, menos trânsito, mais saúde, mais interação com as pessoas, maior vivência em sociedade, mais solidariedade etc. É dessa forma que se entende que o movimento *slow food* e os presidentes das Câmaras de Greve-Chianti, Orvieto, Bra e Positano se tenham unido em torno do objetivo comum de adotar o modo de vida calmo e a possibilidade de saborear refeições saudáveis e com qualidade em clima de tranquilidade e norteados pela ideia salutar de convívio em família ou com amigos como modo de vida para as suas cidades. É isso mesmo que se pode encontrar no documento fundatório da organização das cidades lentas[3].

A rede das cidades lentas conta atualmente com 137 membros espalhados por vinte países. Para aderir a essa organização, as cidades candidatas têm de ter menos de 50 mil habitantes e cumprir já com cerca de metade dos objetivos das cidades lentas (Mathivet, 2010:313). Existe uma cartilha com 55 critérios que essas cidades deverão atingir e que estão relacionados com os mais diversos aspectos que vão desde as políticas ambientais, passando pelo *design* urbano, apoio aos produtos locais, a convivialidade e a hospitalidade (Mayer e Knox, 2006). Em vez de aqui se tratarem individualmente cada um dos 55 critérios, opta-se por analisar as seis grandes áreas de intervenção do movimento das cidades lentas, e que passam por:

1. Políticas ambientais – a qualidade do ar, da água e do solo, recurso a energias alternativas e programas de redução da poluição luminosa e do ruído;
2. Políticas infraestruturais – conservação e melhoramento dos valores históricos e culturais, apoio aos transportes sustentáveis, promoção de programas que permitam a vida em família e a vida social e melhoramento dos espaços verdes;
3. Tecnologias e serviços de qualidade urbana – promoção da bioarquitetura, reorganização infraestrutural de sistemas que criem poluição visual, como os reclamos luminosos, por exemplo; recurso a plantas peculiares da região para a caracterização da paisagem arquitetônica dos espaços públicos e privados;
4. Políticas de salvaguarda e protecção dos produtos autóctones – desenvolvimento da agricultura local e orgânica, organização de programas educacionais de alimentação em colaboração com a *Slow Food*, criação e incentivo de mercados onde os produtos locais possam ser vendidos;
5. Hospitalidade – promover cursos tendo em vista a hospitalidade, incutir nos residentes o espírito de bem receber e tratar bem os visitantes, utilização de sinalética internacional facilmente identificada e reconhecida pelos visitantes, preparação de itinerários *slow* da cidade;
6. Sensibilização – educação pública e promoção da organização das cidades lentas; fornecer aos habitantes informação sobre os propósitos e objetivos da organização, procurar fazer com que a população adote os hábitos da filosofia *slow*, programas para a disseminação de atividades das cidades lentas e da *slow food* (adaptado de Dogrusoy e Dalgakiran, 2011: 132-133 e Radstrom, 2011: 96-100).

Como se pode observar através dessa lista de objetivos, a intenção vai muito além da simples divulgação e promoção gastronômica e de produtos locais. Procura-se, de fato, incutir nas pessoas a adoção de um estilo de vida *slow* com tudo o que isso poderá trazer de benéfico para elas: mais tempo para saborear as coisas, para desfrutar da sua cidade e do convívio com os seus concidadãos. É uma tentativa de oferecer aos cidadãos uma elevada qualidade de vida no espaço que já conhecem e de onde se reconhecem.

De certa forma, os propósitos das cidades lentas também vão beber alguma inspiração ao *Novo Urbanismo*, no sentido em que esse procura lidar com problemas tais como a congestão do tráfego, da poluição atmosférica e da segregação social inspirado, em grande medida, pelos *designs* de cidades alternativos ao planeamento mainstream, tais como o *City Beautiful ou o Garden City* (Dogrusoy e Dalgakiran, 2011:131). No entanto, mais do que colocar todo o enfoque na questão do desenho da cidade e da sua comunhão com a natureza, o espírito das cidades lentas aposta muito na adoção da alteração de hábitos de vida por parte dos seus cidadãos, no sentido

3 Fonte: *"Cittaslow International" Charter*, pág. 4, consultado em Maio 2011 em http://www.cittaslow.org/download/DocumentiUfficiali/2009/newcharter%5B1%5D.pdf

de caminharem mais, usarem menos os transportes poluentes, apreciarem a paisagem e reconhecerem a importância de preservar tudo o que respeite e identifique o local ao qual pertencem; quer os produtos e tradições locais, quer respeitando a arquitetura e técnicas de construção ancestrais que escrevem a história da sua cidade nas ruas e edifícios por onde passam. Pretende-se, portanto, não construir de raiz uma cidade lenta, mas operar as alterações necessárias para que ela se torne uma cidade deste tipo.

Os objetivos dessa organização de cidades estão, pois, bem definidos. Importa agora apurar em que medida eles têm contribuído para a efetiva desaceleração dos lugares.

O QUE É QUE ANTES DE O SER JÁ ERA?

Tal como na adivinha, na qual se joga com a semântica das palavras para dar a resposta à questão (*a pescada*), também no tema deste texto a adjetivação da cidade dá a resposta à pergunta, ou seja, as cidades lentas.

Com efeito, os próprios critérios de aceitação dos membros da organização das cidades lentas levam a que os aderentes sejam, em princípio, pequenas cidades, normalmente em regiões rurais e onde a vida, pelo menos quando comparada com a das grandes cidades, não confere grande ritmo ao local.

O movimento *slow* e as cidades lentas em particular fazem a apologia da lentidão e do ter tempo para desfrutar da vida. No entanto, esses propósitos não são fáceis de aplicar onde eles mais são necessários, isto é, nas grandes cidades. Não por acaso um dos critérios para poder aderir a essa rede é ter-se menos de 50 mil habitantes. A justificação para a adoção desae critério é que só em espaços desaa dimensão é que é possível aplicar algumas das ideias das cidades lentas, como sejam a participação e envolvimento ativo da população. Tal não seria possível numa cidade com centenas de milhares ou mesmo milhões de habitantes, pelo seu gigantismo e pela própria dinâmica que assiste a esses mega-aglomerados de pessoas num mesmo espaço.

É dessa forma que temos, portanto, a rede das cidades lentas constituída praticamente apenas por pequenas cidades espalhadas um pouco por todo o mundo. Qualquer um dos membros da rede será, mesmo antes de ser certificada pela organização, vista como um local idílico por um residente de uma média ou grande cidade, pela sua aproximação às tradições da vida rural que normalmente assiste a esses lugares. É por isso que se afirma que essas cidades antes de o serem (lentas) já o eram, ou seja, contrariamente às grandes cidades em seu redor (e em torno das quais esses lugares gravitam e das quais dependem grandemente em termos econômicos), as cidades lentas não sentem, pelo menos de forma tão marcante, os mesmos problemas da grande cidade, tais como a poluição, tráfego intenso, correria permanente. Nesses pequenos lugares, por sua vez, a dificuldade maior é saber como se afirmar nesse *campeonato das cidades*, como competir com os lugares que lhe estão mais próximos no sentido de captar mais turistas, mais visitantes e até uma ou outra empresa que empregue parte considerável da população.

Esse foi em parte o modelo que essas cidades foram seguindo durante anos até o momento em que tomaram consciência de que ao basearem o seu modelo de desenvolvimento no dos grandes centros urbanos da sua proximidade nada mais estavam a fazer do que a importar os males da grande cidade para o seu pequeno burgo. Desse modo, naturalmente se assistiria a uma continuada aceleração dessas pequenas cidades e os estilos de vida da grande cidade teriam tendência a invadir esses espaços. Foi nesse sentido que as cidades lentas fizeram a sua aparição, ou seja, quando as pessoas tomaram consciência que estavam a importar para si os defeitos da grande cidade.

Assim sendo, se é certo que as cidades lentas são, obviamente, mais vagarosas que as grandes cidades ainda assim não estão tão paradas quanto isso, daí se ter justificado a aposta nesse modelo de desenvolvimento alternativo ao da globalização e homogeneização das cidades.

A questão central quando se fala de *lento* é entender o significado que se lhe atribui. Contrariamente ao sentido mais usual do adjetivo, *lento* aqui não tem de necessariamente ligar-se apenas à ideia de velocidade, mas deve, no âmbito da filosofia do movimento *lento* e da *comida lenta*, associar-se à ideia de maior qualidade de vida e de ter tempo para apreciá-la tal (Radstrom, 2011:95). É natural que nas sociedades ocidentais – centros da industrialização – lento esteja imbuído de um certo significado negativo, ainda para mais tendo em conta a época de correria permanente e de cumprimento escrupuloso de horários a que a sociedade moderna obriga (Dogrusoy e Dalgakiran, 2011:131). No entanto, é cada vez mais reconhecida a necessidade de desacelerar e de optar por um outro modelo de desenvolvimento que não o que se tem adotado até aqui, pois só assim se poderá trazer sustentabilidade para o futuro das cidades e é neste particular que o modelo das cidades lentas assume uma importância fulcral.

Mais do que perceber à luz da interpretação estrita do termo se as cidades certificadas têm de fato

desacelerado ou não, importa tentar perceber que alterações na vida dos seus cidadãos têm conseguido operar. Pode inclusivamente tentar perceber-se até que ponto a adesão às cidades lentas não terá, pelo contrário, contribuído para acelerar ainda mais a vida dos seus cidadãos, embora de forma diversa do modelo anterior.

De fato, Carl Honoré (2004), num dos seus textos sobre o movimento lento, afirma que na cidade de Bra "ainda que a vida seja mais doce, muitos habitantes continuam a achar o trabalho demasiado frenético". Refere ainda o autor nesse mesmo texto o caso de Luciana Alessandria, proprietária de uma loja no centro histórico de Bra, que afirma que a sua experiência lhe dita que a sua vida é tão estressada quanto antes de a cidade ter aderido à organização das cidades lentas, pois continua a ter de trabalhar muito e no duro para conseguir ter um nível de vida decente (Honoré, idem). Isso poderá dever-se ao fato de as cidades lentas, pelo que são e pelo que pretendem ser, apresentarem-se normalmente como focos de grande atração de turistas. Viver do turismo não confere, por norma, uma vida fácil a quem dele depende, ainda para mais quando a forte atração de turistas está, igualmente, associada à atração de vida, animação e pessoas, traduzindo-se o outro lado da moeda em barulho, confusão, ruas cheias e muitas horas de trabalho. Resta perceber aqui onde fica o ganho da qualidade de vida: a partir dos proveitos econômicos trazidos pelo turismo ou na efetiva qualidade de vida trazida pela nova filosofia da cidade lenta?

Parece estar aqui a formar-se uma primeira questão que é a de saber para quem são pensadas essas cidades: para os seus cidadãos residentes ou para os visitantes e turistas? À luz da filosofia do movimento *slow* deverão os residentes dessas cidades ser o foco principal desse modelo de desenvolvimento. Em termos práticos, são vários os propósitos que se podem encontrar na intenção de adesão a essa rede, sendo que cada caso poderá ter objetivos diferentes; uns mais direcionados para a efetiva melhoria e aumento da qualidade de vida dos seus cidadãos, outros mais direcionados para o desenvolvimento da própria cidade e dos seus cidadãos por via dos proveitos de índole econômica.

No estudo de Dodrusoy e Dalgakarian (2011), foram analisadas três cidades lentas que tinham como ponto em comum o pioneirismo do movimento nos seus respectivos países. As cidades em questão eram Midden-Delfland (Países-Baixos), Hersbruck (Alemanha) e Seferihisar (Turquia). Concluíram essas autoras que três objetivos distintos nortearam a intenção de cada uma dessas cidades em aderir ao movimento das cidades lentas: no caso de Midden-Delfland, o racional que presidiu à decisão de adesão foi o fato de ela estar situada entre as grandes cidades de Delft e Roterdão, sofrendo uma grande pressão urbanística por parte dessas que há mais de duas décadas iam absorvendo a área verde em redor da cidade. Assim sendo, foi decidido que essas áreas verdes teriam de ser alvo de políticas de preservação, e essa intenção fez com que facilmente se conseguisse adaptar aos objetivos da organização das cidades lentas. No caso de Hersbruck, foi a intenção de travar o progressivo abandono das pastagens que caracterizavam a paisagem em redor da cidade que a fez aderir a essa rede. Por último, para a cidade turca de Seferihisar, o principal objetivo em tornar-se uma cidade lenta foi conseguir aumentar o seu potencial turístico enquanto cidade costeira. É dessa forma que se entende que, embora guiadas pelo espírito do movimento *slow* e com grande enfoque na preservação das especificidades locais, três propósitos diferentes pesaram na decisão de essas cidades se tornarem *lentas*: a adoção do modelo de urbanização lento como forma de resistir à pressão urbanística, no caso holandês; a preocupação com as questões ecológicas e ambientais, no caso alemão; a intenção de explorar o potencial turístico do local, no caso turco (Dogrusoy e Dalgakiran, idem). Atente-se que em momento algum o texto dessas autoras visa a criticar o fato de se aproveitar o modelo das cidades lentas com adaptabilidades distintas, até porque em todos os casos por elas estudados se verificaram melhorias visíveis na qualidade de vida dos habitantes dessas cidades, através do investimento em melhor infraestruturação, promoção de estilos de vida mais saudáveis, aposta em modos de produção agrícolas mais ecológicos e sustentáveis. Servem esses caso, isso sim, para demonstrar que o modelo permite ser adaptado de forma diferente a cada contexto e nesse particular é que poderão surgir algumas questões menos conseguidas, como no caso em que o potencial turístico é o principal objetivo a determinar a adesão à rede.

Uma das vantagens desse modelo é que ele não obriga a que as cidades aderentes tenham de se copiar umas às outras, ao contrário da globalização, em que a homogeneização é regra. As cidades lentas, embora se baseiem nos mesmos princípios, encontram soluções distintas e adaptadas a cada contexto para os mesmos problemas (Milutinovic, 2009:2). Essa é uma das pedras basilares para o sucesso dessa organização; a aposta no localismo, na especificidade local, na participação e intervenção dos residentes na solução dos desafios com que as suas cidades se deparam.

Esse modelo, portanto, poderia ser uma forma global de promover a sustentabilidade dos modelos

de desenvolvimento para as pequenas cidades, por via da promoção de elevados padrões de qualidade de vida e da defesa dos produtos e recursos endógenos dos lugares. Se esse modelo parece ser perfeito na teoria, já na prática as especificidades da cultura de cada país podem impedir a sua aplicação frutuosa.

Nos Estados Unidos da América (EUA), cerca de 97% das cidades têm menos de 50 mil habitantes (Mayer e Knox, 2010). À partida, estariam reunidas todas as condições para esse país, que acolhe algumas das maiores e mais movimentadas cidades mundiais, poder ter em contraponto um conjunto forte de cidades lentas. No entanto, não é isso que acontece. De fato, Heike Mayer e Paul Knox (2006), que se têm dedicado a estudar as questões das pequenas cidades e das *slow cities*, publicaram em 2006 um texto no qual procuravam apresentar a visão de dois europeus que viviam e trabalhavam nos EUA, no sentido de descortinar se o seu país de acolhimento poderia aprender alguma coisa com o movimento das cidades lentas. Nesse texto, reconheciam os autores que viver nos EUA obrigava a adotar um estilo de vida mais rápido do que na Europa, pois na América tudo é velocidade: as cidades são desenhadas para se andar depressa, a comida é pensada para ser consumida depressa, até o café é colocado em recipientes que podem ser transportados para ser bebido em andamento ou noutro local. Nesse sentido, e após a apresentação do que era o movimento das cidades lentas, defendiam os autores que também nos EUA esse modelo poderia ser adotado com ganhos em termos de qualidade de vida das pessoas. É curioso observar a resposta que um cidadão americano deu a essa proposta, afirmando que o cenário de uma *slow city* apresentada pelos autores era quase idílica, no entanto só muito dificilmente conseguiria vingar num país como os EUA, pois mesmo as pequenas cidades, das quais falavam Mayer e Knox, estavam infraestruturadas tendo em conta a ideia de velocidade; todas essas cidades eram atravessadas por gigantescas vias rápidas, todas elas tinham enormes centros comerciais com espaçosos parques de estacionamento onde as pessoas podiam rapidamente estacionar o seu carro e ir comprar o que necessitavam. Todas essas cidades estavam desenhadas de uma forma que não deixava ao comércio local muita margem de manobra para poder competir com esses grandes centros comercias e, portanto, embora a ideia parecesse muito louvável, esse cidadão não lhe antevia grande aplicabilidade num país como os EUA.

Fica, então, a ideia de que os obstáculos de ordem cultural podem ser determinantes quer para o sucesso quer para o insucesso dessa ideia. Se na Europa o movimento das cidades lentas se tem conseguido impor com alguma facilidade, os EUA com as suas três cidades lentas provam que o modelo não se replica com a mesma rapidez em todo o lado. Ainda assim, e ao contrário do comentário do leitor do texto aludido, prova-se que até as cidades norte-americanas já aderiram à ideia de encontrar uma alternativa de desenvolvimento, mas falta ainda percorrer um longo caminho até que essa ideia se materialize numa rede alargada com várias cidades espalhadas por mais estados americanos.

Fica, então, a ideia de que o movimento das cidades lentas, considerando a importância atribuída à questão da *sensibilização* para a filosofia do movimento, poderá funcionar como facilitador no que respeita à promoção do conceito. Isso toma tanto mais importância quanto se sabe que o movimento não se implanta com a mesma facilidade em todo o lado.

AS CIDADES LENTAS EM PORTUGAL

Interessa, por fim, dar alguma atenção à presença do movimento das cidades lentas em Portugal. Data de finais do ano 2008 a aprovação das quatro cidades lentas portuguesas: Silves, S.Brás de Alportel, Lagos e Tavira. Numa nota de imprensa emanada pela Câmara Municipal de Silves datada de 18 de dezembro desse mesmo ano é dado a conhecer a adesão dessas quatro cidades a esse movimento fazendo-se uma breve explanação dos seus objetivos, nomeadamente os que se prendem com a alimentação saudável, com a questão de se comer com tempo, promovendo o convívio com amigos, a defesa dos usos e costumes locais e a defesa do ambiente (CMS, 2008).

Já aqui se pôde perceber que o modelo das cidades lentas permite ser adaptado a contextos diferentes, norteado por objetivos diversos. Ora, essas quatro cidades, até pelo fato de se situarem na mais turística região de Portugal, leva, de imediato, a poder pensar-se que foi a possibilidade da promoção turística, por via da adesão a essa rede, que esteve subjacente à decisão de se candidatarem a ela.

Uma rápida pesquisa na internet tendo como base o movimento das cidades lentas em Portugal permite, de imediato, concluir o seguinte: as referências que existem a esse tema são escassas e referem-se sobretudo a notícias dando conta da adesão das quatro cidades citadas ao movimento, muitas delas pertencentes a publicações regionais. Fica-se, de imediato, com a sensação de que além dessas notícias pouco mais se ouviu falar desse tema. Uma outra pesquisa nos sítios institucionais dessas quatro Câmaras permitem apurar que não há uma referência sequer ao fato de elas

serem membros desse movimento. Só no sítio oficial do movimento das cidades lentas é feita uma referência a um evento gastronômico a realizar durante o mês de maio de 2011 em S.Brás de Alportel, tendo como motivo o caracol (prato apreciado nessa região) e que contará com a participação de doze cafés, cervejarias e snack-bar. O sítio oficial do município, por sua vez, dá um destaque muito discreto a esse evento, pelo que fica a sensação que não é uma das suas grandes apostas em termos promocionais.

Através dessa análise aos sítios das cidades lentas portuguesas fica a dúvida relativamente a qual a verdadeira intenção que esteve subjacente às suas candidaturas a membros desse movimento, porquanto não se vislumbra qualquer uso do "estatuto" de cidade lenta em termos de comunicação institucional dessas autarquias. Esse fenômeno, ainda assim, não é exclusivamente nacional, pois uma pesquisa nos sítios das cidades que integram esse movimento a nível internacional permite concluir que apenas cerca de 40% coloca alguma informação (logotipo do movimento ou alguma referência escrita) na página inicial dos seus sítios da internet.

O Algarve, sendo uma região que depende quase exclusivamente do turismo, influencia de forma marcante as suas cidades. No caso das quatro cidades lentas, ainda que reconhecendo as tradições, usos e costumes dessa região, fica a sensação de que é a questão gastronômica a que mais pesa para a participação na rede. Afirma-se isso porque em cidades turísticas, como é o caso, torna-se difícil que a sua população residente possa, de fato, usufruir de toda a qualidade de vida que o movimento *slow* pretende imprimir aos seus membros. Se é inegável que a infraestruturação que possa advir do fato de serem cidades lentas poderá contribuir para uma maior qualidade de vida, tal como o recurso aos produtos locais fruto da agricultura sustentável poderá conferir hábitos alimentares mais saudáveis e imbuído de uma cultura de desfrute da qualidade das refeições e do convívio à mesa, não deixa de ser pertinente questionar quem é que verdadeiramente poderá se beneficiar disso tudo: os residentes dessas cidades algarvias ou os seus visitantes?

De fato, não parece óbvio que seja a população residente a ser a maior beneficiada dessa participação na rede, pois vive grande parte do ano dependente do turismo, enferma do mesmo mal daquela comerciante referida no texto de Carl Honoré que declarava não ter verificado que o estatuto de cidade lenta de Bra lhe tivesse conferido uma vida mais calma, pois para viver com um nível de vida decente via-se obrigada a trabalhar tanto ou mais do que antes. Essa é uma das questões com que as cidades lentas muito direcionadas para o turismo se podem debater e que poderão fazer falhar o objetivo de proporcionar maior qualidade de vida aos seus cidadãos, tendo em conta que o sucesso da cidade atrairá mais turistas, mais trabalho e menos tempo para poder aproveitar tudo de bom que a cidade quer oferecer.

Portugal é um país que tem um potencial enorme no que respeita a cidades lentas; é composto essencialmente de pequenas cidades, há especificidades locais muito marcadas, tem uma vasta diversidade de produtos regionais de alta qualidade, paisagens naturais ainda não afetadas pela poluição visual e atmosférica fruto da intervenção humana. Uma breve pesquisa de produtos regionais da zona centro do país permite concluir que há pelo menos dezenove produtos[4] (desde queijos, passando por carnes, azeite e frutas, por exemplo) que podem ser explorados e que permitem que alguns lugares façam da defesa e promoção desses produtos um baluarte para a sua sustentabilidade local. Associado à questão gastronômica verifica-se, depois, que grande parte dos concelhos de onde provêm esses produtos são pequenas cidades e vilas portuguesas onde, em certa medida, a filosofia das cidades lentas já impera, pois ainda se assiste à convivialidade, à hospitalidade e a um ritmo de vida mais calmo e bem diferente dos grandes centros urbanos. Idanha-a-Nova, por exemplo, quer pela quantidade de produtos regionais que oferece, quer pela sua forte relação com a agricultura e modo de vida calmo que continua a ter, poderá reunir todas as condições para ser uma cidade lenta na plenitude do espírito que levou a constituição desse movimento. Já no caso das cidades lentas algarvias, parece que a possibilidade de desfrutar da maior qualidade de vida que se pretende será sempre mais fácil de atingir por parte dos seus visitantes do que por parte dos seus residentes. E, assim sendo, fica-se com a sensação que é uma lentidão encenada aquela que se poderá observar nessas cidades, pelo que o verdadeiro espírito do movimento dificilmente se fará cumprir.

CONCLUSÃO

O movimento das cidades lentas surgiu da vontade de estabelecer um contraponto à cultura globalizada e homogeneizada que se ia espalhando pelas cidades mundiais. Pretendeu-se promover uma alteração de hábitos de vida que inculcasse nos cidadãos as vantagens de adotar um estilo de vida mais calmo, mais ligado às tradições locais, visando a defesa e promoção

4 Consultar a lista completa em http://www.turismodocentro.pt/pt/?op=ofertas&area=3&categoria=5. Acesso em 18 set. 2018.

dos produtos tradicionais e cultivando a filosofia do desfrute da elevada qualidade de vida aliada às questões gastronômicas que já vinham sendo advogadas pelo movimento da *slow food*.

A rede das cidades lentas rapidamente ultrapassou as fronteiras italianas para se espalhar internacionalmente, sendo que atualmente se depreendem objetivos diferentes por parte de diversos membros na intenção de adesão à rede. Se é um fato que a defesa da filosofia *slow* é uma constante que se pode encontrar em todas essas cidades, não deixa contudo de se verificar que, dependendo do contexto local, o princípio norteador da decisão de adesão a esse movimento tem, nuns casos, mais relação com a defesa ambiental ou sustentabilidade ecológica, noutros, a tentativa de promoção e defesa de produtos locais como forma de desenvolvimento econômico e fixação de população e noutros casos, há ainda o interesse em obter maior promoção em termos turísticos e poder rentabilizar as conexões a nível internacional decorrentes da sua presença na rede.

A questão do maior interesse na promoção turística, principalmente nas cidades que dependem essencialmente dessa atividade, poderá fazer com que se crie um dilema que consiste em saber para quem está a cidade lenta a ser pensada: para os seus residentes ou para os seus visitantes? Tomando em conta a linha de pensamento do movimento, que coloca no centro das suas atenções os residentes das cidades aderentes, depreende-se que alguma atenção deverá ser dada a cada caso, para que situações de "aceleração" em vez de "desaceleração" não venham a caraterizar alguns dos membros do movimento.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

DOGRUSOY, Ilknur Turkseven; DALGARIAN, Ahu. "An Alternative Approach in Sustainable Planning: Slow Urbanism", Archnet-IJAR, **International Journal of Architectural Research**, v. 5, n. 1, p. 127-142, mar. 2010.

HONORÉ, Carl. "Cidades: Casar o velho com o novo". In: **O Movimento Slow**, Lisboa: Estrela Polar, p. 83-110, 2004.

KNOX, Paul. MAYER, Heike. "Small-Town Sustainability: Prospects in the Second Modernity". **European Planning Studies**, v.. 18, n. 10, p. 1545-1565, 2010.

MATHIVET, Charlotte. "Enjoying Slow Life: Let's Slow Down Cities!". **: Cities for All: Proposals and Experiences towards the Right to the City**, SUNGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte (editores). Habitat International Coalition (HIC), Santiago, Chile, p. 311-316, 2010.

MAYER, Heike; KNOX, Paul. "Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World", **Journal of Urban Affairs**, v. 28, n. 4, p. 321-334, 2006.

MAYER, Heike;KNOX, Paul. **Small Town Sustainbility: Economic, Social and Environmental Innovation**, Basel, Birkhäuser, 2009.

RADSTROM, Susan. "A Place-Sustaining Framework for Local Urban Identity: an Introduction and History of Cittaslow". **IJPP- Italian Journal of Planning Practice**, v. 1,n. 1, p. 90-113, 2011.

REFERÊNCIAS ON-LINE

CMS-Câmara Municipal de Silves. **Câmara Municipal de Silves integra Movimento "Slow Cities"**, Câmara Municipal de Silves, 2008. Disponível em http://www.cm-silves.pt/NR/rdonlyres/B4F42D7A-498A-41E4-8888-BBEC576E30AB/0/18dez2008SlowCities.pdf

MAYER, Heike e KNOX, Paul. **Can the U.S. learn from the Slow City Movement?**, Planetizen, 2006. Disponível em http://www.planetizen.com/node/21630. Acesso em 19 set. 2018.

MILUTINOVIC, Slobodan. **Citta Slow Movement: Ludlow, UK - Case Study**, Urban Sustainable Development: A European Perspective, University Of Pennsylvania, Earth&Environmental Sciences, 2009. Disponível em http://upennenvs667660.webs.com/Case%20studies/CittaSlow.pdf

SITES CONSULTADOS

http://www.cittaslow.org/download/DocumentiUfficiali/2009/newcharter%5B1%5D.pdf

http://www.turismodocentro.pt/pt/?op=ofertas&area=3&categoria=5

http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007wup.htm. Acesso em 19 set. 2018. ■

Manuel Soares é mestre em Sociologia pela Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra com dissertação em Estudos Urbanos (Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova). Atualmente frequenta o Doutoramento em Sociologia na mesma instituição.
manpsoares73@gmail.com

Suzana Maria Loureiro Silveira
Gabriel Dib Daud De Vuono

Um refúgio para ocupar

notas sobre a Ocupação do Hotel Cambridge

Dentro dos diversos cenários que compõem a cidade ou mesmo que constroem as várias cidades dentro de uma cidade, o filme *Era o Hotel Cambridge* relata experiências dos (e pelos) ocupantes de um vazio urbano no centro de São Paulo. O longa-metragem dirigido por Eliane Caffé, para além da questão puramente artística, representa um manifesto político sobre a luta por moradia dentro do contexto das ocupações urbanas.

O Hotel Cambridge é ocupado pela Frente de Luta por Moradia desde o ano de 2012. A edificação vertical, que funcionava até o ano de 2002 como um hotel de alto padrão situado na Av. Nove de Julho, possui quinze andares e está ocupada por cerca de 170 famílias (aproximadamente quinhentas pessoas) compostas por brasileiros, imigrantes e refugiados recém-chegados ao Brasil.

Era o Hotel Cambridge tem como ponto de partida um processo de múltipla participação, em que os ocupantes são personagens de si mesmos, contracenando na fronteira entre o real e a ficção. Em meio à pluriculturalidade, *Era o Hotel Cambridge* apresenta cenários de interação marcados pela diversidade linguística entre os ocupantes. As variações de expressões e sotaques do português brasileiro aos mais diferentes idiomas falados por refugiados e imigrantes coexistem na torre de Babel do Cambridge. A vulnerabilidade vivenciada pelos ocupantes do Cambridge constrói, a partir do sentido de pertencimento, um grau de identidade comum. As fronteiras que separam brasileiros, refugiados e imigrantes são transpostas pelo sentimento de alteridade. Apesar de toda diversidade, há um reconhecimento do (e no) outro.

A primeira cena explicita, por meio da presença de diversas ocupações em imóveis vazios urbanos, a realidade social abaixo de um céu azul experimentada por milhares de pessoas que estão excluídas do acesso formal à moradia. A região do centro de São Paulo possui inúmeros prédios abandonados em total descumprimento à função social da cidade e da propriedade, preceitos tão afirmados em normas jurídicas constantemente ignoradas, a exemplo da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade.

Ao serem ocupados, os imóveis urbanos passam a exercer finalidade social pela qual foram constituídos enquanto propriedades sejam privadas, sejam

Suzana Maria Loureiro Silveira

é pesquisadora de direito urbanístico. Advogada vinculada ao Departamento de Assistência Judiciária da Faculdade de Direito da PUC-Campinas.

suzanamlsilveira@gmail.com

Gabriel Dib Daud de Vuono

é graduado em direito pela PUC-Campinas. Pós-graduando em Direitos Humanos pela Red Latinoamericana de Estudio e Investigacion del Derecho Internacional de los Derechos Humanos.

gabriel.devuono@hotmail.com

Resenha submetida em: 18/12/2017

públicas desafetadas. Esse é um ponto expresso em *Era o Hotel Cambridge*: os movimentos sociais de luta pelo direito à moradia, por meio do ato de ocupar, atribuem a imóveis ociosos uma destinação social. As normas de direito urbanístico definem exigências ao exercício do direito de propriedade. Em linhas gerais, quando estivermos diante de imóveis passíveis de edificação ou já edificados, tais determinações vinculam a propriedade privada urbana ao uso efetivo do bem, seja para moradia ou para atividades de comércio ou indústria. Ociosidade de imóvel urbano se caracteriza como pleno descumprimento à função social da propriedade.

Após a apresentação de imagens dos prédios ocupados, o baixar da câmera apresenta toda movimentação em torno desses edifícios. As imagens constituem exemplos de ocupações por movimentos sociais de moradia em áreas centrais da cidade, áreas em que efetivamente há presença de equipamentos e serviços públicos, circulação de bens e pessoas, além de maiores ofertas de trabalho. As câmeras do *Era o Hotel Cambridge* dão visibilidade a determinados grupos sociais lançados à própria sorte, a exemplo dos refugiados moradores de ocupação.

Por detrás de uma porta e de uma pilastra acorrentada, apresenta-se o interior de um desses prédios, o Hotel Cambridge. Apesar de toda deterioração e abandono dos imóveis ocupados, há uma sinalização de vida, perpassando da ferrugem dos canos aos fios desencapados, do barulho de água correndo aos fios condutores de luz ou morte. Das paredes de onde emergem água e energia brotam esperança e possibilidades.

Dentro do jogo das janelas do Cambridge, situações são narradas entre as janelas reais e as janelas virtuais. O palco principal do filme é o interior do Hotel Cambridge, no entanto, existem múltiplos cenários que remontam especialmente à origem dos refugiados e são alcançados pelas janelas virtuais. As relações sociais transpassam os limites físicos do Hotel. Janelas e seus anúncios, ao mesmo tempo que se relacionam com o mundo externo, comprimem o mundo de dentro da ocupação. Entre os símbolos que surgem a cada cena do longa-metragem, a vida de aproximadamente quinhentas pessoas é construída por meio de luta e resistência.

Em uma das cenas, evidencia-se a capacidade de organização e articulação do movimento, quando os moradores estão reunidos em assembleia e são informados que houve a expedição da ordem de despejo para desocupação do imóvel em quinze dias, sob pena de remoção forçada e violenta. O refugiado congolês Pitchou Luhata Luambo se insurge alegando que, se por um lado, o Estado brasileiro concede refúgio, por outro, em que pese tenha incisiva atuação perante a Organização das Nações Unidas, não promove políticas públicas de inclusão social ou de materialização de direitos sociais fundamentais. Também surgem reclames sobre a presença dos refugiados na ocupação por parte dos brasileiros. Em uma reflexão, Isam Ahamad Issa, um refugiado palestino, alerta "sou refugiado palestino no Brasil. Vocês são refugiados brasileiros no Brasil", ou seja, uma situação de *refúgio permanente*, sejam palestinos, sírios, colombianos, ugandeses, congoleses ou brasileiros: realidade caracterizada pela vulnerabilidade e exclusão social que experimentam.

Segundo Carmem Silva Ferreira, liderança do movimento, o refúgio que se encontram se deve à

ausência de materialização de direitos. A moradia passou a ser compreendida enquanto um direito humano e fundamental inerente à dignidade da pessoa humana. Brasileiros natos ou naturalizados, estrangeiros residentes ou de passagem, todos devem ser destinatários das políticas públicas de moradia, sem distinção, nos termos artigo 5º, caput da Constituição Federal e artigo 3º, incisos X e XI da Lei de Migração (Lei 13.445/2017).

A falta de moradia adequada, entre outros obstáculos, interfere inclusive no acesso ao direito ao trabalho, também gera discriminação no ambiente laboral e cria impeditivos no acesso a serviços básicos e na integração local ao lado das barreiras linguísticas. Os refugiados suportam tanto obstáculos para inserção em políticas de moradia como impeditivos para firmarem contratos de aluguéis de imóveis, seja por falta de fiador ou por não terem condições econômicas de depositarem o valor exigido para a fiança. Situação que faz surgirem os contratos informais e a busca de moradias em ocupações, o que nos dois casos acaba por criminalizar essas pessoas.

As condições materiais em que populações são postas maximizam os riscos, o Estado negligencia a situação das ocupações. Ordens de despejos são concedidas dentro de processos de reintegração de posse que, ao final, "reintegra" a posse de quem não a exercia efetivamente e, ao mesmo tempo, desintegra vínculos sociais de quem transformara um espaço sem uso, ocioso, em espaço habitado.

Os imóveis abandonados correspondem a possibilidades. Possibilidades dos proprietários que ignoram a legislação, mas que por fazerem parte de uma lógica que os insere enquanto detentores de direitos em face de ocupantes criminalizados, enxergados pela sociedade e pelo Estado como invasores. Isto é, ao proprietário é mantida a propriedade ainda que o exercício desse direito se manifeste pelo desuso. Outra é a possibilidade a cargo dos ocupantes traduzida na ordem de despejo, essa é cotidiana e atua como uma contagem regressiva refletindo a insegurança jurídica da posse dos ocupantes. São possibilidades certas e complementares: ao proprietário, será preservado o direito em abstrato, ao passo que, aos ocupantes, serão efetivadas medidas de desocupação por estarem exercendo, em situações concretas, o direito de moradia que o Estado não garante. Em outras palavras, o filme *Era o Hotel Cambridge* expressa que a insegurança de uma situação concreta esbarra com a segurança jurídica de situações abstratas.

Em uma combinação da ficção e realidade, as cenas de reintegração havidas ao longo da filmagem de *Era o Hotel Cambridge* fazem parte da realidade de outro prédio em que uma ocupação foi removida. Ainda que a ocupação do Cambridge não tenha sido despejada, *Era o Hotel Cambridge* retrata o cotidiano dos movimentos sociais de luta por moradia à mercê da negligência do Estado e do contexto de criminalização das ocupações qualificadas como informais e sempre relegadas ao polo passivo das demandas judiciais, o banco dos réus. ■

Era o Hotel Cambridge

(Brasil/França, 2017, 90 minutos)

Direção: Eliane Caffé

Roteiro: Eliane Caffé, Luis Alberto de Abreu, Inês Figueiro

Empresa Produtora: Aurora Filmes

Empresa Coprodutora: Tu Vas Voir (França)

Instituição Coprodutora: Escola da Cidade

Fotografia: Bruno Risas

Direção de Arte: Carla Caffé e Escola da Cidade

Elenco: José Dumont, Carmen Silva, Isam Ahamad Issa e Guylain Mukendi

Atriz Convidada: Suely Franco

Participação Especial: Lucia Pulido e Ibtessam Umran

Renata Piroli Mascarello
Angelo Antonio Duarte

(Anti) guia amoroso do Rio de Janeiro

Ônibus seguro é aquele que anda perto da igreja

AVISO

Este guia é resultado de um trabalho proposto na disciplina de Cidade e Sociabilidade, ministrada pelo Professor Doutor Robert Pechman no âmbito da Especialização em Política e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro. A proposta era fazer uma espécie de guia turístico de qualquer cidade, indicando lugares para se conhecer e/ou descrever sensações que os espaços são capazes de nos proporcionar. Submetido em parceria, o texto foi elaborado por mim, Renata, enquanto as imagens são de autoria do Angelo.

Escrito em maio e revisado em dezembro, ambos de 2017, este trabalho subverte um pouco a proposta inicial, pois se trata de um guia um tanto rancoroso sobre o Rio de Janeiro – algo bem típico de quem vem da minha cidade. No melhor estilo "Renata Ingrata", não pretendo indicar roteiros, atrações ou locais para visitas, mas apresentar apontamentos sobre a mobilidade, o custo de vida e as pessoas com que/quem me deparei desde que me mudei para cá.

Ao abordar um pouco da rotina carioca (do ponto de vista de uma forasteira sem dinheiro), maravilhas são questionadas, chavões colocados em xeque e uma face não muito bonita do "errejota" é exposta. O que este guia vai fazer mesmo é te dar a real e, talvez, recomendar uma cidade para não ser conhecida e, sim, descoberta, (re)pensada e intensamente vivida.

Renata Piroli Mascarello

é pós-graduanda da especialização em Política e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Mestra em Direito pela Universidade de Caxias do Sul, com pesquisa financiada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes). Graduada em Direito pela Universidade de Caxias do Sul/RS.

renata.mascarello@hotmail.co.uk

Angelo Antonio Duarte

é pós-graduando da especialização em Política e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Pós-graduado em Fotografia, Linguagem e Expressão pela Universidade Cândido Mendes. Graduado em Comunicação Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

SEM LENÇO, SEM DOCUMENTO... EU FUI!

Foi numa tarde de terça-feira que saiu o listão de aprovados na Especialização em Política e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro. As aulas começavam na semana seguinte e eu tinha que comprar minha passagem, no máximo, até domingo. Naquela mesma semana, fui num evento em Porto Alegre/RS, apresentei meu "namorado" aos meus pais, lancei meu livro e peguei o avião.

Fugida de Caxias do Sul/RS, de mala e cuia cheguei na cidade grande – sem dinheiro, sem referências, sem casa e cheia de planos. Desde aquele fatídico domingo, dei mais sorte que azar: conheci pessoas que me ajudaram e ajudam muito; avancei nos estudos; conheci lugares incríveis; e não passei frio! Ao mesmo tempo, passei por dificuldades e enfrentei muitos obstáculos. Muitos. Muitos, mesmo!

O preço das coisas, a hostilidade das pessoas, a mobilidade urbana e outras recorrentes desventuras estão nos capítulos da minha vida e deste pequeno guia – redigido sem muito afeto, porque não há amor quando se está numa situação precária.

AS VIAS DA IMBECILIDADE

O Rio de Janeiro me possibilita diversas alternativas de mobilidade urbana: ônibus, metrô, trem, barca, veículo leve sobre trilhos e bicicletas, por meio das ciclovias. Todas essas alternativas, contudo, não garantem uma melhora na qualidade de vida de quem se atreve a encarar o trânsito carioca.

Se tem uma coisa que o pessoal daqui não sabe fazer é dirigir defensivamente. Se eu estou dirigindo e vejo um congestionamento logo à frente, procuro permanecer atrás da faixa de segurança, aguardando até a situação ser regularizada, ao mesmo tempo que permito o fluxo de pedestres.

Cariocas não fazem isso. Cariocas veem carros amontoados e aproximam seu veículo até lá, para, espertamente, agravar o entrevero. Em seguida, com tamanha surpresa, percebem que estão incorporados ao congestionamento e parados no meio do sinal verde alheio, impossibilitando o tráfego de outros/as motoristas e sem poder sair de lá.

A solução? Obviamente, buzinar. Há um credo popular – e, acredite, não funciona – de que buzina resolve todos os problemas de trânsito. A buzina, além de resolver tudo, desperta um sentimento de solidariedade – esse sim, real! – nos/as motoristas: basta uma pessoa começar que as demais trombeteiam incessantemente.

Estação de metrô Carioca

Outra coisa que merece destaque sobre o trânsito é a famigerada linha de ônibus 485. Teve um dia em que o ônibus estava tão lotado que eu não pude passar pela catraca. Próxima ao motorista, consegui visualizar a velocidade do automóvel: 70 km/h, oscilando para 80 km/h. Veloz, furioso e lotado, essa linha é conhecida por ter pilotos que trabalham com uma pedra no acelerador.

Eu venho de uma cidade cheia de morros e achava o máximo de emoção quando os motoristas aceleravam bem no início da descida. Até erguia os braços de modo infantil, simulando uma montanha-russa.

Rua da Lapa

Mobilidade que dá certo

Mureta ou pobreta interrogação

Bastou uma viagem no 485 para que as definições de montanha-russa fossem atualizadas.

Penso que o 485 é um projeto de bondinho – só que sem a sua graça e a sua elegância. O ônibus nem para direito para que a gente possa entrar! Ele reduz a marcha e os/as passageiros/as praticamente saltam para dentro. A pressa é tanta que frequentemente os motoristas perguntam se é possível não passar pelo bloco da Educação Física – não sei exatamente qual é o problema desse bloco. Com frequência, também, eles fecham a porta antes dos/as estudantes descerem por completo.

Às vezes eu me pergunto se a empresa de transportes faz questão de pegar os motoristas mais "vida loca" da cidade para pilotar o 485. As únicas coisas capazes de estancar a correria são outros ônibus incendiados ou tiroteios que eventualmente acontecem na Linha Vermelha. Eu tinha certeza de que algum dia o 485 iria tombar e só desejava que não fosse dentro da Baía de Guanabara. Esse azar eu não tive.

Por fim, temos as bicicletas, meio de transporte que soma a estupidez dos carros à velocidade inconsequente dos ônibus. Não me entenda mal. Não é que eu não seja uma entusiasta das bicicletas, é só que elas resumem um estilo de vida louquíssimo.

A primeira (e única) vez que andei de bicicleta no perímetro urbano não foi numa ciclovia, foi no meio da rua, ao lado daqueles motoristas que descrevi anteriormente. Ciclovia é coisa para inglês ver. Elas existem, mas só na Zona Sul, predominantemente em regiões turísticas. Eu quero viver a cidade como moradora, não como uma turista!

É certo que as condições da minha bicicleta não eram das melhores: ela tinha apenas uma marcha, a corrente vivia caindo, o banco machucava e o cavalo era muito alto, fazendo com que eu precisasse pular para descer. Nessas condições, os carros e ônibus passavam muito próximos de mim, protegida apenas por um capacete. Chorei de medo, bati num carro, pensei em desistir muitas vezes e, mesmo assim, fui e voltei do Flamengo até a Tijuca.

Eu nem sabia chegar na Tijuca, então só seguia o baile. Andei junto com um grupo de meninas que me deu muito suporte emocional e logístico, além de indicar o caminho. Fomos xingadas, hostilizadas e, por muito pouco, não fomos atropeladas.

Faz todo sentido. No trânsito em que a buzina resolve todos os problemas e em que a velocidade inconsequente é o mais importante, um grupo de meninas franzinas pilotando suas magrelas parecia idiota demais para merecer respeito.

Este guia (nada) amoroso indica: ao pegar qualquer meio de transporte, esteja munido/a de paciência, buzinas, capacetes e, na dúvida, colete salva-vidas. Vai que o 485 tomba na Baía de Guanabara...

O PREÇO DO AMANHÃ

Tem gente que converte seu dinheiro em arrobas; tem gente que converte seu dinheiro em dólares; tem gente que converte seu dinheiro em libras. Eu converto tudo em bandejões, porque cada um/a tem a conversão de valores que merece.

Ao buscar uma moradia, tive o primeiro contato com os preços absurdos do Rio de Janeiro. Cada vez que alguém me oferecia um quarto, eu tinha vontade de estapear a pessoa até ela recuperar a noção perdida. Quartos minúsculos, casas com cinco pessoas e apenas um banheiro, quartos divididos com estranhos, bairros tensos.... Tudo beirava os mil pila! Sempre perguntava aos/às fornecedores/as se eles/as estavam alugando um quarto de castelo. Nunca riram da minha piada – e nunca era um castelo, também.

Depois de passar por alguns sofás emprestados, encontrei um lar no Flamengo onde morei com outras três pessoas. Cada um dos moradores pagava um valor diferenciado pelo quarto. Eu costumava dividir o apartamento em castas, em acordo com a qualidade do quarto de cada um/a: em ordem decrescente, havia o reinado, a nobreza e a plebe. Eu era a boba da corte, com um quartinho de fundos. Quando cheguei, tinha uma cama de casal que, praticamente, ocupava todo o espaço. Logo após, a trocamos por uma cama de solteiro, permitindo que desse uma volta de 360° pelo cômodo – um luxo!

Arranha, mas não toca o céu

Outras formas de protesto para apreciação

Depois de um tempo morando na república, perguntei o valor total do aluguel que dividíamos e descobri que era rica. Morava num quarto ao lado da lavanderia, mas dividia um aluguel de cinco mil reais.

Após encontrar um apartamento com um preço menos sofrível, tive que avaliar os mercados no entorno. Por alguns dias, fiz a louca do caderninho e anotei o preço de alguns produtos em três locais diferentes. Meu mercado preferido, de longe, era o Mundial (Botafogo), apesar de eu sair de lá com dor de cabeça e evitar comprar frutas e verduras. Às vezes fazia compras no Extra (Largo do Machado) e, raramente, no Princesa (Flamengo).

Nunca entrei no Zona Sul, tenho medo do Pão de Açúcar e sinto náuseas no Hortifruti. Nesses lugares, o ar-condicionado é frio até para mim, que sou do Sul; a aparência é quase antisséptica de tanta organização e limpeza; e o público-alvo está mais para um Lulu da Pomerânia do que para uma pé-rapada como eu.

Com o tempo, fui encontrando outras alternativas para gastar menos: viver à base de bandejão e tapioca; pegar o transporte gratuito da UFRJ; me locomover a pé; e, simplesmente, não comprar eram algumas diretrizes. Mesmo com renúncias e alternativas, o que consumia era pago com um pouco de dinheiro e muitas lágrimas.

Nunca glamorizara minha estadia no Rio de Janeiro, porém, não achei que seria tão difícil. Viven-

Pessoas estão cansadas

do no limite, R$ 1.500 pagavam as coisas de adulto. Aluguel, luz, telefone, transporte, bandejão, cópias, impressões, material de limpeza e, de vez em quando, uma (uma!) cerveja faziam meu dinheiro escapar da minha conta numa velocidade inimaginável.

O custo de vida é tão surreal que eu pensei muitas vezes em voltar para minha cidadezinha. É óbvio que tem gente que vive com bem menos que isso e eu sou muito grata por ter a oportunidade e o privilégio de sofrer perto do Aterro do Flamengo. Ao mesmo tempo, também sei dos limites financeiros da minha mãe (professora de primeira à quarta série), do meu pai (pequeno agricultor orgânico) e do meu irmão (engenheiro civil recém-formado, pequeno agricultor orgânico, digitador de textos acadêmicos).

O preço do amanhã, isto é, o valor investido no meu futuro profissional é alto e, um dia, espero poder retribuir todo o esforço que meus familiares estão fazendo por mim. Torço e faço o possível para que esse dia chegue o mais breve possível.

Este guia (nada) amoroso indica: senta, chora e passa fome, porque tudo no Rio é caro, mesmo.

A ZONA SUL

Tudo é caro para o meu mirrado orçamento, porque eu moro na danada da Zona Sul. Juro que tentei sair de lá, mas não teve jeito. A casa-de-favor-número-um (onde fiquei dez dias) era no Flamengo; casa-de-favor-número-dois (onde fiquei uma semana) ficava na Glória; a república a preço de castelo ficava no Flamengo; o último quarto alugado ficava em Botafogo, o melhor bairro.

A Zona Sul é bacana, porque tem o Botafogo, que, por sua vez, tem tudo: bancos, correios, botecos, tabelionatos, UFRJ, UniRio e meu amado Mundial. Além das ciclovias, aterro, praias e praças, como uma moça do interior, o que mais me chamou a atenção foi o comércio aberto até tarde e a possibilidade de almoçar a qualquer hora do dia.

Costumo transitar por Copacabana, Laranjeiras, Urca, Glória e, claro, Botafogo e Flamengo, locais habitados por pessoas mais velhas e endinheiradas ou jovens falidos amontoados. Por conta das praias e do constante calor, me sentia, frequentemente, uma turista curtindo suas férias sem um centavo no bolso.

A mencionada e reiterada falta de grana me faz optar por atividades gratuitas e próximas de casa, me levando, automaticamente, a redutos de uma esquerda festiva bem remunerada que adora pagar de mendiga. Eu devo ter ficado em coma por um tempo e, quando acordei, percebi que estava na moda ser bicho-grilo.

Os novos mendigos, contudo, têm seus movimentos friamente calculados: vira-latas, mas bem aparados; comidas exóticas, mas gourmet; samba amador, mas na Praça São Salvador; cabelos bagunçados, mas estrategicamente jogados aqui ou acolá. Tudo isso compõe um legítimo visual "mendigo Nutella" de gente branca, ricaça e desconstruída. Para completar, sempre tem um homem de saia perambulando por aí e acabando com meu humor.

Além do contexto cultural, a esquerda festiva pós-mod, estudada e muito progressista é alternativa em seus atos de protesto: shows em Copacabana, balões de coração, bebidinhas, baseados, rostinho pintado, globais, bloco de carnaval e muitas selfies, enquanto grita "Diretas Já" sem violência.

Budista; vegetariana; "respeita as bike"; orgânica; coletor menstrual; yoga/pilates; Starbucks para o cliente "Fora Temer"; geleias de vinte pila; filmes europeus; falar francês; ter pena de pobre.

Não há nada de errado em desfrutar dos prazeres da vida conquistados por meio do trabalho. A esquerda não faz voto de pobreza, faz voto de equidade e solidariedade. Por outro lado, não são esses atos que vão transformar a realidade. Se travestir de mendigo/a não te faz vivenciar o estado de necessidade; homem cisgênero usando saia não traz risco à vida como acontece com os/as transgêneros; pregar a paz-pela-paz e as good vibes não alteram a materiali-

dade do caos que afeta os mais pobres.

Quando não escuta o que fala e não enxerga de onde fala, a burguesia folclórica, que adora ser diferentona, assemelha-se muito a uma direita privilegiada e hipócrita. Talvez um pouco mais de empatia (em vez de simpatia) e luta (sem textão/selfie/check-in) fossem suficientes para caminharmos em direção à transformação.

Talvez. Não tenho a pretensão de indicar soluções ou diretrizes, apenas apontar o quão estamos reflexivamente atrasados e fisicamente isolados daquilo que supostamente tentamos combater com ações pífias.

Este guia nada amoroso indica: as provocações apontadas anteriormente são complexas e carecem de muitos debates. É o que posso falar por ora.

METRÓPOLE "COSHMOPOLITA"

No Rio, convivo com pessoas de diversas regiões do país. A casa-de-favor-número-dois era de uma catarinense; a república/castelo, entre gentilezas e aluguéis, abrigou gente do Sergipe, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Amazonas e até de Cuba; em Botafogo, morei com um físico mineiro e um buldogue inglês paulista; das pessoas que quase moraram comigo, uma era de Salvador e a outra era da Suécia.

Numa noite no chorinho da Glória, conheci um argentino, um paraguaio, um colombiano e uma belga; meu amigo mais próximo é de São Paulo; e meu orientador é do Pará. Se fizer as contas, acho que conheci uma pessoa de Minas Gerais ou de Pernambuco por semana, desde que cheguei. Não reclamo. Podem mandar vir mais!

Cariocas? Conheço poucos – e nem faço muita questão. Não bastasse o sotaque de cabra frouxo (que faz com que eles percam 25 anos da vida chiando) e toda a hostilidade referida na seção sobre o trânsito, o imaginário popular de um povo alegre e hospitaleiro é mito. Eu, migrante e sem dinheiro, tenho motivos para ser estúpida até com o vento, mas cansei de cumprimentar os motoristas do ônibus (em especial os do 485) ou a moça do bandejão sem receber resposta. Ao mesmo tempo, escutei vizinhos discutindo aos berros e histórias absurdas de brigas em locais públicos, em plena manhã.

Percebi que, no Rio, tu só tem chance de se aproximar de gente nova se compor um grupo social. Eu, por exemplo, sou a Renata do IPPUR, amiga de alguns professores da UERJ, do pessoal do chorinho da Glória, de alguns mestrandos da UFF e só! Nunca saí de casa objetivando fazer amigos/as, salvo se for amigo/a de um/a amigo/a meu/minha.

Mais difícil do que conhecer cariocas é fazer amizades minimamente concretas. Cadê aquele povo risonho, que te recebe bem? Poxa, o pessoal não dá "bom dia"! Imagina se vão querer saber da tua vida, dos teus problemas, anseios e tudo mais.

No Rio, vivo um velho clichê: em meio a milhões de pessoas, é comum me sentir muito sozinha. Logo

Pessoas andam com pressa

Não se deixe enganar pelas bolhas de sabão

eu, fugida de Caxias do Sul, sentindo saudade da minha tão renegada cidadezinha.

Convivo com pessoas que me passam tranquilidade e o suporte necessários para enfrentar as dificuldades diárias, mas eu nunca me senti parte da cidade grande. Sempre me achei muito descolada em Caxias, e o Rio me fez ver que não passo de uma menina do interior que se impressiona com facilidade.

Ao mesmo tempo, tenho consciência de que lutei muito para chegar no Rio de Janeiro, movida pela efervescência, os dias ensolarados e a facilidade de acesso ao conhecimento – típicos de uma cidade grande do Sudeste. Tanto lutei para chegar, que tenho que lutar para ficar. Procuro me agarrar no que a cidade tem de melhor e seguir em frente, aguardando ansiosamente por aquele sorriso da vida que insiste em não chegar.

Este guia (nada) amoroso indica: (a) não perca a sua vida chiando; (b) lembre-se do calor, das festas nas ruas, das aulas. Foque nas coisas boas e siga em frente.

O RIO DE JANEIRO É UM MIGUÉ

O Rio de Janeiro é extremamente sedutor. Tudo acontece por aqui ao ponto de eu não dar conta! Espetáculos teatrais, festivais de cinema, manifestações políticas, apresentações musicais, palestras – tudo de renome nacional e internacional. A cidade é uma grande referência para cultura, política e educação, além de, claro, turismo.

Mas o Rio não é tão maravilhoso assim. Os prédios imponentes, as avenidas largas cheias de pessoas caminhando com pressa, os constantes engarrafamentos, as várias pessoas em situação de rua, o preço de tudo (salvo bandejão) e o fato de nada, absolutamente nada, funcionar nessa maldita cidade são fatores que me fazem querer sumir daqui.

Tudo é demais, principalmente os contrastes. Para cada prédio milionário da Zona Sul, há mil favelados; para cada carro preso no trânsito, há dez bilhetes gratuitos concedidos a estudantes da rede pública; para cada forasteiro/a cheio/a de sonhos que chega, há pelo menos duas pessoas abatidas que querem partir.

O Rio de Janeiro é um grande migué, consolidado nos ombros de um Cristo que parece estar de braços abertos pra ti, mas que logo te larga, lá de cima, sem dó. A feira tem frutas e hortaliças mais caras que o mercado; as praças públicas são cercadas; alguns viadutos simplesmente não foram concluídos, conectando o nada a lugar nenhum; alguns prédios são implodidos por falta de conclusão da obra; há assaltos em locais próximos aos órgãos de segurança do governo; entre outras situações absurdas que só se vê na cidade da piada pronta.

Suas confusões e dicotomias que tanto me enlouquecem são, ao mesmo tempo, o que mais me assemelha à capital carioca – e talvez por isso lute para permanecer nela. Por mais que narre desventuras, sei da oportunidade que tenho e dos resultados positivos que essa experiência pode me trazer ao longo da minha trajetória acadêmica.

Sem dinheiro, sem referências, sem perspectivas reais, sem lenço, sem documento, vou continuar brigando pelo meu lugarzinho ao sol. Essa cidade, seus preços altos, seus nativos chatos e sua burguesia folclórica milionária vão ter que me engolir, nem que seja na marra.

Este guia conclui: a gente gosta das coisas, dos filmes, dos passeios, das pessoas ou das cidades não pelo que eles/elas são, mas apesar do que eles/elas são. Apesar de tudo, eu gosto muito (muito mesmo) do Rio de Janeiro. Renuncio à qualidade de vida, aceito os defeitos de uma cidade que suga tudo de mim e faço planos para permanecer aqui por mais tempo. Se isso não é uma relação de amor, eu não sei que raio é isso, afinal. Não se deixe enganar pelas bolhas de sabão, mas não deixe, também, de soprá-las. ■

Pedro Thame Guimarães

Lugares do ir

O ensaio[1] explora a influência que o modo como nos deslocamos exerce sobre a percepção da paisagem da cidade e na criação de possíveis lugares com base nessas variabilidades.

Escolheu-se o percurso que liga o *campus* da UFMT, a porção sul da cidade de Cuiabá – que começou a ser estruturada a partir do final dos anos de 1970, baseada em fundamentos urbanísticos modernistas –, ao Centro Antigo – núcleo urbano original com características coloniais. Um percurso com 3,5 quilômetros, percorrido de três maneiras diferentes: de carro, de ônibus e a pé. As experiências foram realizadas em dias diferentes da semana, no mesmo intervalo de horário, possuindo durações diversas.

Em primeiro momento, a variação dos meios de transporte pode ser entendida como um gradiente de velocidade e da duração do trajeto, ou seja, a variação do tempo que possuímos para apreender e vivenciar a paisagem. A quantidade de tempo que dispomos está diretamente relacionada à qualidade da nossa apreensão da paisagem: a redução ou aumento desse tempo altera a capacidade de identificação dos diferentes arranjos, dos diferentes setores, possuidores de maior ou menor legibilidade. Essa característica aplica-se aos elementos de maneira isolada e igualmente à sua síntese, o conjunto da paisagem. No entanto, não é somente a velocidade que impacta substancialmente no processo de apreensão; surgem outros fatores de igual importância: as restrições parciais aos sentidos próprias de cada modal (como obstáculo à visão, ruído excessivo), os diferentes contatos interpessoais e, sobretudo, o lugar de cada modo de ir.

Caminhar deixa à escolha própria o

1 Ensaio baseado em parte do Trabalho Final de Graduação (Arquitetura e Urbanismo, UFMT) "Experiências de apreensão da paisagem em Cuiabá" (2017), sob orientação da Profa. Dra. Doriane Azevedo.

tempo que se demorará no uso, na apropriação e na criação dos lugares – a parada para cada olhar, entendimento daquele detalhe jamais visto, ou a simples pausa sob a sombra em meio ao calor excessivo. Já no ônibus, não há controle direto sobre sua velocidade, somente o pedido de parada nos pontos. Nesse sentido, o carro é o meio-termo, afinal é possível diminuir a velocidade, ou mesmo parar quando viável. O ato de caminhar pode constituir um lugar que, entretanto, não está tão explícito na paisagem tanto quanto o lugar do carro ou do ônibus. Estar em um dos dois veículos é estar inscrito em seus limites, constituindo ainda territórios com códigos sociais sofisticados. Já o lugar do caminhar não possui delimitação tangível: para constituí-lo é necessário ação.

Nesta apresentação, as imagens foram encadeadas de modo a compor diferentes séries, evidenciando em qual experiência foram geradas. No processo de edição, buscou-se colocar as imagens mais relevantes dentro de cada experiência analisada isoladamente. Nota-se depois, ao comparar as diferentes séries, que alguns elementos se mostram presentes em três, ou em duas das experiências, de maneira alternada, permitindo que se façam ligações entre elas. Lacunas existem nas imagens das três experiências. A predominância em termos de quantidade de imagens é da experiência do caminhar (coluna da direita), seguida pela do ônibus (coluna central) e a do carro (coluna esquerda), o que não quer dizer que o caminhar não possa igualmente ter lacunas. Levanta-se, desse modo, a relevância da apreensão dos objetos inseridos no âmbito geral de cada experiência (de cada contexto), deixando de lado questões exclusivas da qualidade do objeto e passando ao conjunto.

REFERÊNCIAS

CARERI, F. **Walkscapes**: o caminhar como prática estética. Tradução de Frederico Bonaldo. 1ª. ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

CAUQUELIN, A. **A invenção da paisagem**. Tradução de Marcos Marciolino. São Paulo: Martins, 2007.

CULLEN, G. **Paisagem urbana.** Lisboa: Edições 70, 2009.

HALL, E. T. **A dimensão oculta**. Tradução de Waldéa Barcellos. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

KOHLSDORF, M. E. **A apreensão da forma da cidade.** Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1996.

LYNCH, K. **A imagem da cidade.** Tradução de Jefferson Luiz Camargo. 2ª. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2010.

MAGNOLI, M. M. Ambiente, espaço, paisagem. **Paisagem Ambiente: ensaios**, São Paulo, n. 21, p. 237-244, 2006.

SANDEVILLE JÚNIOR, E. Paisagem. **Paisagem Ambiente: ensaios**, São Paulo, n. 20, p. 47-60, 2005.

VENTURI, R.; SCOTT BROWN, D.; IZENOUR, S. **Aprendendo com Las Vegas.** Tradução de Pedro Maia Soares. São Paulo: Cosac & Naify, 2003. ■

Pedro Thame Guimarães possui formação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Mato Grosso e é fotógrafo.
pedrothame@gmail.com

LEVA
TUDO

Com Ricardo Gutierrez

Governança do transporte em Guadalajara

desafios para uma metrópole conectada

Entrevista com Ricardo Gutierrez, diretor do Instituto Metropolitano de Planeación - Imeplan; área metropolitana de Guadalajara, México, realizada em 2016, por Richardson Leonardi Moura da Câmara, pesquisador do projeto "Gobernanza Metropolitana en México - Aprendiendo de experiencias canadienses y brasileñas" do Centre for Sustainable Development da Simon Fraser University (Canada) do qual o Núcleo Natal do INCT - Observatório das Metrópoles tem parceria.

Richardson: Qual é o histórico de participação dos municípios no processo de estabelecimento da política de transporte na metrópole de Guadalajara?

Dir. Ricardo: Primeiro tem que fazer uma distinção, a política de transporte público de passageiros – massivo, coletivo (em Guadalajara) – não é gerida pelos municípios, mas pelo governo do estado. Os municípios têm o poder e a autoridade que a Constituição nacional dá para ordenar o trânsito e as vias do transporte público, mas não a prestação do serviço de transporte. E, assim, os municípios conceberam sua área metropolitana ao estado. De modo que quem é responsável pela operação de transporte é o governo do estado de Jalisco, não são as autoridades municipais. Primeiro isso, de fato, foi uma concessão a partir de acordos verbais e de acordos políticos e depois se formalizou em um convênio em que os municípios cedem a operação à estrutura estatal. Como se tem dado esse processo? Eu diria que de uma maneira um tanto caótica, não planejada e, em certo sentido, regida por acordos políticos. No caso de Guadalajara, temos diferentes prestadores de serviço de transporte. O transporte público teve um componente estatal que é o Sistema de Transporte Coletivo da Zona Metropolitana, o Sistencozome, que é uma empresa profundamente deficitária, muito ineficiente e praticamente em quebra, a ponto de liquidar-se. Temos um sistema de trem elétrico urbano, SITEUR, que digamos cumpre com a principal função do setor público na mobilidade de transporte de pessoas na metrópole. Temos duas linhas de metrô funcionando somente, a Linha 1, a Linha 2, uma de BRT *(Bus Rapid Transit)* e o *Macrobus*. E, em construção, a Linha 3, na qual operam o governo do estado. As decisões, as definições, o que decide, quem decide, quando, é o governo do estado. Incluindo a construção da Linha 3, seu traço determinado onde será, se elevado ou subterrâneo, quem decidiu foi o governo federal por ele mesmo. Não foi perguntado às autoridades municipais, não consideraram nada, não

mostraram os estudos, impacto de viabilidade... Digamos que há uma certa anarquia e o predomínio das hierarquias. Se o governo federal põe dinheiro, eles decidem o que e como. E todas as autoridades municipais não têm uma grande intervenção nas decisões.

Richardson: Quais foram as condições que os municípios tinham ou negociaram para fazer parte da governança do transporte no Sistencozome?

Dir. Ricardo: Nos anos 1970, o que prevalecia eram concessões a particulares, pessoas que introduziam um ou mais ônibus, e o governantes davam a eles uma concessão, uma licença para prestar um serviço. Tínhamos múltiplas companhias que na verdade eram como cooperativas nas quais participavam dezenas de proprietários. Quando o estado decide, digamos, articular e regular ou se criar a lei estatal da matéria e se faz um Plano Diretor (*Plan Rector*[1]) de transporte para todo o estado, uma lei estatal de transporte e particularmente para as maiores cidades, para a metrópole. é uma obrigação do poder executivo apresentar no início da sua gestão, a cada seis anos, o plano diretor de ordenamento e melhoramento do transporte e, por exemplo, nessa administração ainda não se apresentou. Alguns dias atrás, o secretário de mobilidade declarou que já está pronto, mas que não foi apresentado. E então, temos três anos de atraso. Como se decidiu? Eu diria que por disciplina política. Nos anos 1970, México tinha uma linha mais marcada de tomada de decisões central, o governo central decidia e os demais governos aceitavam e assimilavam. Apesar de terem sido feitas várias tentativas para contar com um modelo de transporte, de mobilidade sustentável, eficiente e funcional, ainda não contamos na prática com um grande documento com as normas e as regras que nos permitam dizer que já estamos resolvendo o problema. Existem muitos discursos, estudos, diversas propostas, mas na realidade não temos um instrumento de planejamento ou um conjunto de regulações que coloquem ordem no transporte. O que estamos fazendo hoje, desde a criação do IMEPLAN? Primeiro, o IMEPLAN faz parte de um sistema de coordenação metropolitana. Esse é um órgão técnico que tem como responsabilidade trazer informações, fazer estudos e apresentar propostas para a integração funcional da metrópole, dos nove municípios que compõe a área metropolitana de Guadalajara. E esses estudos são apresentados a Junta de Coordenação Metropolitana, formada por prefeitos dos nove municípios e o governador do estado, que se constitui como um órgão político de decisão. Em síntese, o IMEPLAN propõe, e a junta decide. Nesse momento, temos uma mesa de trabalho com representantes dos nove municípios e do governo do estado para desenhar um modelo de mobilidade integrado e sustentável para a área metropolitana. Estamos trabalhando. Ainda não apresentamos um trabalho final. O propósito que buscamos é contar com esse modelo, com esse marco de regulação e criar uma agência metropolitana da mobilidade, incluindo o transporte na área metropolitana.

Richardson: Com outras responsabilidades, também?

Dir. Ricardo: No momento, com a mobilidade. Mas, obviamente, o desenho seria integral. Estamos organizando o território e o crescimento da cidade, o plano de ordenamento do território metropolitano e a infraestrutura urbana são licenciáveis para o modelo de cidade que estamos planejando. Então, ao criar a agência de mobilidade, essa agência também responde a um modelo de desenvolvimento urbano e gestão do solo, responde a um modelo de gestão ambiental integrada, responde a um modelo de mudança da relação moradia, emprego, equipamento cultural, educativo etc. Porque agora estamos focando em um sistema policêntrico, temos modelado um sistema de centralidades em todo o território metropolitano e então todas as políticas em matéria de mobilidade, a questão do meio ambiente, a questão de resíduos, da segurança estão refletidas no modelo de cidade e no modelo de gestão do uso do solo que temos planejado. Esta é um pouco da estratégia que estamos tentando: criar mecanismos de visão integrada entre os nove municípios e no governo do estado para reconhecer o modelo de mobilidade urbana integrada e sustentável do transporte público.

Richardson: O Sr. acha que existe uma boa coordenação ou colaboração entre os municípios na política de transporte metropolitano em Guadalajara? Por que ou por que não?

Dir. Ricardo: Hoje creio que temos elementos da política pública, de normas que propiciam a colaboração. Temos a Lei de Coordenação Metropolitana do estado de Jalisco. Temos o Estatuto Orgânico de Decisões de Coordenação Metropolitana. Temos o Acordo Metropolitano. Temos os recursos federais do fundo metropolitano. Todos alinhados a impul-

1 Plano Institucional (2014-2018) do Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (IMTJ).

sionar a agenda metropolitana. E a agenda metropolitana é um dos elementos fundamentais de integração, precisamente mobilidade e transporte público. Hoje estamos dando passos firmes na construção dos consensos. Hoje a lei é uma referência para as mesas de coordenação que estão funcionando e a vontade política está disposta a tomar os acordos para transformar a realidade. Creio que estamos bem e vamos caminhando certo.

Richardson: Quais são os incentivos para que os municípios possam colaborar nesse processo? Funcionam de que maneira?

Dir. Ricardo: Eu diria que são três. Primeiro, os problemas, vistos como incentivos. Os problemas são tão grandes e difíceis de resolver e tão complexos em uma escala que escapa às capacidades dos municípios, que alcançar sua dimensão se converte em incentivos. Tem que resolvê-los. E o segundo, é que há fundos federais e estatais que se dirigem a soluções concretas e específicas baseadas na cooperação. Se não cooperam, não têm recursos. E a terceira, que creio que, pouco a pouco, estamos construindo uma melhor percepção da conveniência de integrar recursos, políticas, experiências e os conhecimentos de todos os municípios metropolitanos e do governo do estado para resolver os problemas e para transformar a realidade da metrópole. Já há uma nova cultura de cooperação, começam a surgir os primeiros resultados e creio que isso atua como um incentivo, como um estímulo. Problemas de alta complexidade de escala, recursos focalizados e decisões compartilhadas que se traduzem em resultados positivos.

Richardson: Quais são as diferenças de poder e recursos existentes entre os diferentes municípios para tomar decisões? Que efeito isso tem na colaboração metropolitana?

Dir. Ricardo: Bem, as capacidades financeiras são importantes, a escala, digamos, da cidade, de cada um dos municípios é importante e o poder político dos governantes também é importante. Tem municípios onde se tem dado o fenômeno de cidades-dormitório, se tem feito empreendimentos habitacionais muito distantes dos centros de trabalho, sem equipamento necessário, sem infraestrutura, sem os serviços necessários para que possam converter-se em comunidades sustentáveis. As pessoas têm de se mover de lugares muito remotos praticamente sem transporte público, sem um desenho de mobilidade adequado. E os municípios que têm essas condições de cidade-dormitório não têm dinheiro, nem apoio político, nem escala para buscar as soluções. Então, isso é um problema, está na mesa como um assunto a resolver, e evidentemente se requer um espírito de cooperação dos mais fortes, com melhores capacidades e com mais recursos para balancear, digamos, o conjunto. Os municípios menores, em termos de peso político e recursos, até agora têm sofrido os efeitos do modelo de dispersão que seguiu a cidade, de crescimento sem controle, sem preferências e agora reclamam, digamos, uma certa compensação através de investimentos estratégicos para resolver esses problemas de "divórcio" entre habitação e emprego ou habitação e vida cultural e educativa, por exemplo. Se estão na mesa de tomada de decisões, felizmente, temos um apoio muito forte dos municípios maiores, de ser solidários, de ser responsáveis e de aportar recursos também para resolver os problemas nos locais de origem. Em cidades-dormitório, que se caracterizam como núcleos habitacionais dispersos, distantes e desconectados. Nesses municípios mais remotos, digamos periféricos, tem excesso de pessoas e déficit de emprego, por exemplo, nessa fórmula; não existe os serviços de transporte que todas essas pessoas requerem para chegar ao seu emprego, nem tem a capacidade de atrair investimentos e gerar empregos próximo de onde essas pessoas moram para reverter essa disparidade, esse "gap" tão profundo. A primeira evidência que posso dar é que, há duas semanas, os prefeitos assinaram um acordo de distribuição dos recursos do fundo metropolitano para os municípios e já se fez isso com uma lógica de compensar os que possuem mais problemas e menos capacidade de resolvê-los. Temos isso para um desenho de três anos, não apenas para o ano de 2016, mas para 2017 e 2018. E também um desenho para equipar melhor e fortalecer a integração comunitária em todos os núcleos de população, com menos incentivo para uso dos automóveis, mas incentivo para a geração e consolidação de corredores de mobilidade massiva na área metropolitana. Então, há uma boa disposição, estamos apenas dando os primeiros passos e dedicado alguns recursos, de forma que isso ainda é um problema sempre presente.

Richardson: Como é a relação entre a Federação mexicana, estados e municípios? Há muitas diferenças de influência na tomada de decisões?

Dir. Ricardo: Sim, absolutamente. A Federação normalmente tem seu contato mais sólido, mais forte

com o governo estadual e com os municípios maiores como Guadalajara e Zapopan, municípios muito fortes, em termos econômicos e populacionais. Os municípios pequenos da nossa área metropolitana, como Juanacatlan, Ixtlahuacan, não têm a capacidade de negociar com o governo da República e talvez com o governo de Jalisco por soluções. Talvez a via mais interessante e efetiva para resolver os problemas deles é a integração metropolitana. Mais que negociar sozinhos com o governo do estado ou com o governo federal, através das soluções mais integradas para o conjunto metropolitano, donde poderiam obter recursos concretos e tangíveis em curto prazo.

Nos instrumentos de planejamento, que estamos a ponto de aprovar, por essa semana, será aprovado o Plano de Ordenamento Territorial Metropolitano (POTmet) que tem toda uma visão de integração sistêmica da cidade, um programa de desenvolvimento metropolitano que reflete um conjunto de políticas e arranjos estratégicos de desenvolvimento e de integração metropolitana. Não se trata de que os que são fortes sejam cada vez mais fortes, e os demais resolvam seus problemas como podem. Que se faça um desenho sistêmico, um desenho cooperativo e um desenho em que se preveja uma transferência reversa de recursos, digamos, um princípio de equidade, que tem que investir mais nos municípios que têm mais problemas, mais necessidades e menos capacidades para resolvê-los.

Richardson: E como tem se dado a aceitação dos municípios ao plano de ordenamento territorial (POTmet)?

Dir. Ricardo: Está indo bem. Felizmente existe uma condição muito sólida para que se viabilize como norma. Tem que ter a aprovação de todos os municípios da zona metropolitana, senão não entra em vigor. Não se torna uma norma. Então, no momento em que se pergunta algo, há um ato voluntário muito forte dos municípios e um compromisso muito grande com o que plano estabelece, que é precisamente a lógica da distribuição cooperativa dos recursos e a necessidade de resolver os problemas em todo o conjunto metropolitano, com os recursos compartilhados, com os recursos disponíveis para todo o sistema. Se como previsto para a próxima segunda feira, aprova-se finalmente o plano de ordenamento territorial [o plano foi aprovado] é uma primeira manifestação de compromisso no fato de que temos que mudar o modelo de desenvolvimento e que temos que ser mais solidários e mais cooperativos com os municípios que têm mais problemas e menos recursos.

Richardson: Na sua opinião, qual o papel da legislação no sentido de fomentar a cooperação na governança do transporte na área metropolitana de Guadalajara?

Dir. Ricardo: O que estamos fazendo, creio que é consolidar o modelo de integração metropolitana. Nosso modelo é muito bom, na letra e na norma, no texto. Simples, claro, e quase de óbvia resolução, muito racional. O problema é implementá-lo e fazer virar realidade. O modelo como está obteve o prêmio nacional que o Centro de Investigação e Desenvolvimento Econômico (CIDE), instituição acadêmica muito reconhecida no México, outorga a modelos de inovação e governança no espaço público mexicano. Temos um prêmio de melhor modelo de integração metropolitana. Prêmio nacional outorgado em outubro de 2015. E nosso modelo está despertando interesse da ONU Habitat, com quem assinamos um memorando de entendimento e estamos trabalhando para concretizá-lo. Nosso modelo está sendo muito interessante para ONU Habitat Resiliência e para ONU Habitat em seu capítulo da rede de Cidades Mais Seguras *(Safer Cities)* em que a área metropolitana de Guadalajara faz parte do seu comitê diretor. é um modelo muito interessante que a Fundação Rockefeller através do seu programa de cidades resilientes fez um reconhecimento através de um aporte de US$ 1 milhão de dólares e tem dois avais no plano nacional. Nosso modelo já se converteu, já se expressou em um projeto de lei geral que está em estudo na Câmara de Deputados. Essa iniciativa pretende unir um conjunto de leis nacionais de reconhecimento da dimensão metropolitana, como um espaço apropriado para a prestação de serviços públicos, que já não se pode fazer só na escala do município ou escala estadual. Reconhecendo as metrópoles como cidades completas que ultrapassam os limites municipais, incluindo os limites estaduais, o modelo de governança existente nos permitiria ter empresas públicas para a prestação de serviços em matéria de transporte, água, gestão de resíduos, energia etc., sem ter que resolver o eterno dilema de que se seria procedente criar uma instância entre a escala municipal e escala estatal. Há uma norma na Constituição que não se pode criar nenhum nível intermediário de governo. E aqui não estamos falando de governo, mas de gestão e governança. O Senado da República aprovou na quinta passada, a iniciativa de reforma do artigo 115 da Constituição e outros associados, estabelecendo os níveis de governo e os poderes para prestar serviços públicos, particularmente na escala municipal. E já se reconhece a necessidade de recriar a comissão metropolitana para a prestação de

serviços públicos. Temos uma reforma aprovada pelo Senado, espero que em setembro aprove na Câmara de Deputados para que logo se consuma o processo e entre em vigor. Temos, em nosso caso, a iniciativa de criação de agências metropolitanas por associação intermunicipal, através de convênios específicos de colaboração para criar figuras jurídicas de organismo público descentralizado, que leva em conta as atribuições de cada município, para criar novas entidades de caráter público e então resolver os problemas e melhorar a eficiência dos serviços metropolitanos. Já esta pronta a agência de segurança, está próxima a ser concluída, a polícia preventiva, que hoje se presta no nível municipal. Na iniciativa de reforma aprovada pelo Senado, a reforma 115, cria um mix da polícia entre os estados, inseriu a dimensão metropolitana como apropriada, reconhecida constitucionalmente para receber esses serviços. Se autorizada para a polícia, então, entende-se que se pode estender ao resto dos serviços municipais e naquilo que fizemos na iniciativa da lei. Por isso acho que agora estamos mais preparados, temos mais clareza, temos mais capacidade dos municípios para fazer parte da governança e termos mais presença dos cidadãos, a exemplo do Observatório do Transporte, movimentos sociais ligados a mobilidade urbana, tanto para propor como para monitorar, fazer recomendações e, eventualmente, propor ajustes aos modelos planejados para a otimização do transporte e da mobilidade urbana metropolitana.

Richardson: A legislação sempre permitiu esse tipo de coordenação entre Federação, estados e municípios?

Dir. Ricardo: Sempre foi permitido. Os municípios podem associar-se para prestar serviços, conforme o artigo 116 da Constituição, através da concorrência no artigo 73 e outros artigos. Era um assunto que estava apenas no texto, como letra morta e não se realizava. Agora, estamos fazendo. E estamos transformando, incluindo a Constituição da República; agora estamos propondo uma lei nacional de desenvolvimento metropolitano e estamos criando agências de gestão metropolitana. Então, temos os instrumentos de planejamento, temos instrumentos de gestão, temos instrumentos normativos, e estamos colocando dinheiro. Os recursos do fundo metropolitano estão sendo aplicados nessa agenda. O processo vai mudando entre o que se pode, do que não pode, esclarecendo o potencial de transformação social que têm as grandes concentrações urbanas, as metrópoles, e no caso mexicano, aplicada as 59 zonas metropolitanas, ou as setenta e tantas quedizem que funcionam nesse país.

Richardson: A minha outra pergunta é sobre a sociedade civil. A sociedade civil participa da governança metropolitana do transporte? De que maneira? Houve cooperação ou resistência por parte da sociedade em participar da governança? Como é consultada?

Dir. Ricardo: Eu digo que existem dois fatores. Um está relacionado ao Observatório de Mobilidade que participa na análise da prestação do serviço de transporte público que é formado por cidadãos e membros de organismos da sociedade civil organizada, alguns de forma individual, outros através de movimentos sociais (coletivos), que estão na agenda, possuem conhecimento, experiência e que têm disposição para colaborar na geração de propostas e na tomada de decisões. Temos um modelo, mais recentemente, em outra escala, que são as mesas metropolitanas. Temos uma mesa metropolitana de mobilidade que está em funcionamento para fazer diagnósticos e desenho do modelo de mobilidade que requer a metrópole, incluindo o transporte público. E temos, também, o Conselho Cidadão Metropolitano, que é uma das instâncias de coordenação metropolitana, que, junto com a Junta de Coordenação Metropolitana (que inclui prefeitos, governador e o Imeplan, como órgão técnico), tem como responsabilidade participar com opiniões e fazer recomendações na tomada de decisões nos grandes temas da cidade em escala metropolitana. Participam também no desenho e na tomada de decisões. Pouco a pouco, eles têm ganhado mais peso, mais presença, e agora muitos cidadãos estão participando mais do desenho do programa de desenvolvimento metropolitano, esse conjunto de eixos estratégicos e transversais, porque estamos fazendo diálogos diretamente com as pessoas nos bairros, fazendo diagnósticos de problemas, identificação de possíveis soluções e acordos de responsabilidade, para que cada um dos cidadãos e membros do poder público fiquem claramente estabelecidos, que identifiquem os problemas, definam quais são as prioridades, que soluções estão dispostos a implementar, quando vão conseguir realizar, quem será o responsável pelo quê, para que esse modelo de governança também se traduza em uma forma de *orçamento participativo*, no sentido de quanto dinheiro deve se dedicar em uma certa localidade, incluindo nisso, o fortalecimento do transporte metropolitano. Temos desenvolvido esse planejamento tanto no nível do bairro, distrito, como no nível de cidade ou a nível

metropolitano. Temos, portanto, uma participação cidadã na parte de transporte e mobilidade, temos as comunidades com mais capacidade comunitária, com mais experiência, com uma comunidade bem consolidada, muito conhecedora do tema, com alguns deles inclusive fazendo parte do poder público, integrando-se às equipes de governos municipais, como Mario Silva, que dirige a área de mobilidade em Guadalajara, que é um ativista de muitos anos, muito conhecedor e muito respeitado. Eles estavam na sociedade civil, criticando e propondo, contestando e disputando e agora são autoridades. Porque esse é um grande desafio: ser autoridade sem deixar de ser cidadão.

Richardson: Sentar do outro lado da mesa...

Dir. Ricardo: Harmonizar as duas visões que ao final devem ser uma só. Então, insisto que temos uma boa participação dos cidadãos, não somente empurrando a agenda, mas participando da tomada de decisões e agora fazendo parte dos governos.

Richardson: E como tem sido a reação da sociedade? Houve resistência? Teve participação no início do processo?

Dir. Ricardo: A princípio, eu diria que houve um certo desinteresse, desconhecimento, talvez apatia. Sem muita participação, sem muito envolvimento. Mas na medida em que se tornaram mais visíveis, as recomendações foram atendidas com efeito sobre as decisões dos governos, cada vez mais as pessoas se atrevem a participar. Agora temos uma comunidade muito mais intensa que promove novos modelos de mobilidade, com menos veículos automotivos, mais mobilidade massiva de trens ou BRT, mais ciclovias, mais bem conectadas às dinâmicas sociais. Mais automóveis elétricos, menos emissões contaminantes. Menos estacionamento vinculado à moradia e mais moradia vinculada ao transporte massivo. Tudo isso tem surgido; e existe uma nova geração de jovens que não vê sua identidade ligada ao automóvel. Simplesmente há um caráter geracional em processo. Nos anos 1950, 1960, talvez o sonho americano de quem vivia nos subúrbios, ter um automóvel, ter dois ou quatro ou quantos pudessem. De forma que existe uma mudança muito importante agora, muita gente não tem um automóvel, utiliza um serviço especial de mobilidade, tipo Uber, qualquer forma, ou se move através de linhas de trem, se move caminhando, de bicicleta, e isso já se percebe em nossa metrópole. Existe um número grande de pessoas que são antiauto, ou seja, sua vida não está ligada a um carro de quatro rodas.

Richardson: Como a sociedade é consultada? Como funciona esse processo?

Dir. Ricardo: Existem vários instrumentos. Nos de planejamento metropolitano temos alguns fóruns especializados. No programa de desenvolvimento metropolitano, convocamos as pessoas envolvidas nessa agenda e criamos uma mesa de integração para escutá-las, para ouvir as propostas e para incorporá-las nas políticas públicas da cidade. No que se refere à construção da nova governança metropolitana, uma mesa especializada propõe um desenho para criar uma agência na matéria de mobilidade. Em outras, quando existem iniciativas de reformas de lei quando se modifica os regulamentos de zoneamento nas prefeituras, se convoca a consultas públicas, e talvez o mais frequente, o que mais ocorre é quando os cidadãos percebem que algo pode acontecer, mas que não é correto, ou que eles não gostam, que seja um risco ou um problema para a cidade, automaticamente eles se ativam ao que seja uma ameaça para eles. E uma comunidade muito atenta, ativa, não apenas reage, mas propõe uma agenda e faz com que essa agenda se atenda. Existem muitos processos de participação cidadã previstos, acredito que estão todos indo bem nas suas primeiras etapas. Já nos governos municipais, seis das nove equipes de governo têm oficinas especialmente orientadas a propiciar a participação dos cidadãos. Tem uma oficina de inovação social e participação cidadã, onde constantemente se tem diálogo entre as pessoas, com os representantes dos bairros e distritos vizinhos, para perguntar como eles veem as coisas que são propostas, como se priorizam, como se colocam em acordo para implementar as soluções, de forma que existe uma comunidade ativa que não se nota muito, mas que ocorre todos os dias nesses diálogos. Sobretudo quando existem grandes problemas, ou grandes processos de transformação, leis e regulamentos, pois automaticamente se apresentam ou os convocam, o que aparecer primeiro.

Richardson: Em sua opinião, quão importante tem sido a gestão do transporte em nível metropolitano para os municípios? Em termos financeiros, sociais, políticos? Há problemas ou desafios?

Dir. Ricardo: Existem ainda muitos problemas. O transporte nas cidades é de má qualidade, inseguro,

anacrônico, que se resolve, ou se tenta resolver, colocadondo-se ônibus cada vez mais contaminantes, de baixa eficiência, o modelo de salários dos motoristas é muito precário, levando eles a competirem entre si pela pressão por tempo (de chegada e saída nas paradas), não existe um plano de certificação de capacidade deles para prestarem o serviço, não existe uma adequada supervisão das condições de operação dos concessionários, as linhas e rotas não são completas, com frequência que não são adequadas, nem desejadas, é um caos, literalmente é um caos. Além disso, existe muita corrupção na sociedade. No tráfico das concessões, na permissão para os concessionários, na falta de supervisão, enfim, um problema muito sério. Realmente a metrópole necessita uma mudança profunda, uma concepção integral da mobilidade de transporte, e acredito que em breve estaremos vendo mudanças nos próximos seis meses ou próximo ano na tomada de decisões do transporte em Guadalajara. Até agora os municípios estavam quase todos ausentes. O poder central tem os deixado de lado, submetidos e marginalizados. Essa geração atual de prefeitos é muito mais dinâmica, mais consciente de suas responsabilidades, mais disposta a tomar decisões difíceis, e é isso que estamos fazendo. Transformação profunda no modelo de mobilidade de transporte, mais por iniciativa dos prefeitos e da perspectiva da integração metropolitana.

Richardson: Existe alguma liderança que tem conduzido ou facilitado esse processo de cooperação metropolitana na governança do transporte?

Dir. Ricardo: Eu acredito que, no transporte, não. Acredito que seja uma das grandes falhas do modelo de transporte. O poder executivo é muito grande, o governo do estado também, e as pessoas que têm estado à frente do que era o transporte ou as que estão à frente da mobilidade, hoje, não são nem especialistas, nem pessoas com reconhecido prestígio por sua capacidade técnica, por sua liderança moral ou por sua autoridade na matéria. O que se tem é um efeito perverso. Longe de estimular a construção de acordos e participar da governança com os cidadãos e com os poderes municipais, polariza e aprofunda as diferenças. Acredito que esse seja um grande erro, não existe uma liderança clara nessa matéria no setor de transporte. Se existe uma liderança visível, que se consolida mais, é na integração metropolitana. E é isso que tem feito Enrique Alfaro, prefeito do município central (Guadalajara), que tem uma visão muito clara da importância da integração metropolitana. Toda a sua carreira política está vinculada a integração metropolitana. é um profundo conhecedor das dinâmicas da metrópole e acredito que ele seja a liderança mais forte que podemos reconhecer, para que, quando se tome a agenda de transformação da mobilidade de transporte na escala metropolitana, ofereça seu peso, sua liderança para construir os consensos que são necessários.

Richardson: Como funciona o financiamento do transporte metropolitano? O Sr. acredita que o sistema atual é justo ou proporciona fundos suficientes? Em nível federal, estadual ou municipal?

Dir. Ricardo: Na realidade, é um sistema deficitário. Um sistema que tem problemas financeiros muito sérios. Temos muitos problemas associados e esse é um fenômeno complexo. Primeiro, o salário mínimo dos trabalhadores no México é muito baixo. De modo que sua capacidade de pagamento dos serviços públicos de transporte que necessitam também é pequena. Diz um ditado antigo, uma expressão de linha inglesa que se "vale o quanto pesa". Se pagamos pouco, levamos pouco. Se a tarifa é muito baixa, teremos serviços de baixa qualidade, porque é o que se pode dar. A tarifa não podia ser mais alta, porque senão a grande maioria não poderia pagar. Então, o modelo está financiado por uma tarifa, uma cobrança do serviço, pois não havia possibilidade de melhorar. O governo do estado repassa um certo subsídio a operação do Sistema de Transporte Elétrico Urbano, o SITEUR, e o Sistecozome, que tem perdas para o contratante e o governo do estado não resolve o problema. O governo federal não subsidia a operação das linhas de metrô, apenas se a construção está em curso. O recurso que vem do governo federal é pouco e insuficiente, pois concentra toda a arrecadação, simplesmente retornando ao cidadão o que ele pagou com os impostos. Mas na operação do serviço não existe realmente um subsídio ou um recurso público para manter viável o modelo de financiamento da operação em um nível melhor de desempenho, com mais qualidade, com mais eficiência, mais funcional. Esse é um dos problemas. Se queremos melhores serviços temos que pagar mais. E se não temos um aumento nos salários, então temos que encontrar a forma para que o usuário que não possa pagar seja financiado de outra maneira, elevando a qualidade de serviço que se tem. Essa é a parte da modelo financeiro que precisamos fazer. Os governos municipais estão explorando a possibilidade de fazer concessões através de mecanismos de PPP – Parceiras Publico Privadas *(partner-*

ships). Me parece ser a melhor, não é deficitária, funciona bem, tem os melhores standards de avaliação dos usuários e que tem o modelo financeiro baseado em recursos a fundo perdido do poder público para manter a viabilidade financeira sem disparar o custo do serviço. Acredito que seja um mecanismo muito interessante onde o poder público cumpriria com a função social da mobilidade, seria corresponsável, e a administração privada teria a garantia de ter seu investimento rentabilizado de uma forma razoável. Esse é um modelo que está na mesa para discussão para a área metropolitana de Guadalajara, a possibilidade de concessão de novas rotas de BRT, metrô, é impossível em curto prazo; são muito custosos para a capacidade financeira que têm as cidades do conjunto metropolitano. Mais BRT's em PPP's poderiam ser realizadas, vários corredores através de licitações, como uma das possibilidades. Porque nosso modelo policêntrico urge da necessidade de desenvolver um sistema de mobilidade muito mais eficiente de transporte massivo, e temos que abrir para a iniciativa privada. O governo federal não tem, o governo do estado não tem capacidade financeira e os municípios estão altamente endividados, não têm capacidade financeira para desenvolver por si mesmos todos os eixos de mobilidade que requer o modelo de cidade policêntrica que estamos tentando colocar em prática.

Richardson: E como anda o fundo metropolitano?

Dir. Ricardo: O fundo metropolitano é muito pequeno para o tamanho das cidades. é um aporte de recursos federais através de uma fórmula que é determinada pela Câmara de Deputados e que serve em teoria para processos de integração metropolitana. Mas que, no caso da área metropolitana de Guadalajara, nos últimos anos, se tem mantido em um montante 1.050 milhões de pesos, que no câmbio atual são aproximadamente 50 milhões de dólares. Não é nada para o tamanho dos problemas. Para desenvolver uma linha de metrô, a Linha 3, se estimou originalmente de 14 a 17 mil milhões de pesos, ao redor de 1 bilhão de dólares. E, para a metrópole, essa cifra é impossível. Não tem a capacidade de pagamento; nem os governos municipais, nem a gestão metropolitana, que são entidades de crédito para os fundos de desenvolvimento. O Banco Interamericano, o Banco Mundial, não financiam se não for através de governos nacionais, através da soberania. Então, para o modelo que temos, precisamos essencialmente buscar a associação público-privada. E tratar de encontrar a maneira para que haja recursos públicos, de modo que o custo da tarifa por serviço não seja tão alta que a maioria da população não possa pagar. Que seja ao menos remunerativa para que o modelo de financiamento seja viável e a qualidade de serviço seja adequada.

Richardson: Que oportunidades e desafios o Sr. vê para que a implementação e operação de uma estrutura efetiva de governança do transporte metropolitano em Guadalajara possa avançar? O Sr. acha que existe alguma possibilidade?

Dir. Ricardo: Eu acredito que sim. O desafio é essencialmente a necessidade de construção de consensos políticos. Dos fóruns que tenho participado, o ponto central, no limite, é a política. Você pode entender melhor o modelo conceitual, melhor desenho de prestação de serviços públicos, incluindo modelos financeiros viáveis, mas se não temos a capacidade de construir o acordo político, não vamos avançar. E nesse momento, em Guadalajara, temos a capacidade de construção de consensos políticos. E é um momento muito interessante para nos atrevermos mais e nos movermos mais rápido na construção de uma gestão metropolitana, de um sistema de governança por cooperação, por associação que atenda às necessidades do conjunto de uma cidade completa. O desafio é especialmente político. Existe talento, visão, experiência, instrumentos de planejamento, instrumentos jurídicos disponíveis, suficientemente sólidos, e o desafio agora é colocarmos em acordo. Primeiro, cidadãos e poder público, e depois do poder público em si mesmo no momento de tomar as decisões necessárias.

Richardson: Qual a sua opinião sobre a possibilidade de transferir algumas responsabilidades dos municípios para um governo metropolitano? (Em termos de oportunidades ou ameaças)

Dir. Ricardo: Vejo como absolutamente positivo e completamente viável (como estamos fazendo). Estamos a ponto de criar uma agência metropolitana de segurança que se traduz na integração de todos os efetivos policiais das nove cidades que formam a área metropolitana e logo a extinção desses efetivos (no plano local) para que se configure uma agência metropolitana única. Temos outra agência, já desenhada também para os serviços médicos de urgência. Está bem adiantada a de mobilidade urbana. Temos iniciado trabalhos no sentido de uma agência me-

tropolitana de gestão do meio ambiente. Temos dois estudos em processo para a possível criação de uma agência metropolitana de gestão integral de resíduos sólidos urbanos para os dejetos produzidos pelas cidades. Estamos dando passos muito firmes na direção correta, com consenso dos cidadãos e prefeitos, com o governo do estado fazendo sua parte, para a necessária e urgente consolidação da governança metropolitana. Uma governança que corresponda a visão, as necessidades e expectativas das pessoas, não necessariamente a perspectiva somente dos políticos na concepção de sempre conservar recursos, atribuições e poderes para se manterem vigentes e poderosos na agenda política. é um modelo que está caminhando bem, que está provocando mudanças profundas, está conseguindo acordos significativos e se move com uma dinâmica muito intensa. Acredito que vamos muito bem e na direção do que havíamos planejado.

Richardson: Tenho mais uma pergunta. é sobre o programa *Banquetas Libres* (Calçadas Livres). Entrevistei uma pessoa da ONU Habitat que me comentou sobre o programa colaborativo, que é uma iniciativa das prefeituras de Guadalajara e de Zapopan.

Dir. Ricardo: O programa é um dos cento e cinquenta e tantos compromissos que assumiu o prefeito Enrique Alfaro como candidato a prefeito do município de Guadalajara. Na proposta que ele fez aos cidadãos de Guadalajara, apresentou a partir do diagnóstico que se expressou em uma linguagem visual, um documento que se denominou de "Abandono a desesperança", um diagnóstico de todos os problemas, falhas, carências, abandonos. Mostra a cidade de Guadalajara e, a partir disso, se desenhou um modelo de cidade que se apresentou durante a campanha em cinco dimensões. A primeira dimensão se chamou *Cidade Digna*, a segunda, *Cidade Funcional*, a terceira, *Cidade Segura*, a quarta, *Cidade Consciente*, e a quinta, *Cidade Livre*. Da parte de Cidade Digna, se planejou uma série de propósitos concretos, fundamentais. Voltemos às bases e recuperemos o elementar. O primeiro espaço público, por excelência, o ponto de encontro do privado e do público é a calçada. E a calçada na América Latina, particularmente em México, serve para todos, pelo menos para que todos os cidadãos caminhem nela, ou se encontrem nela, ou a desfrutem e a utilizem para suas necessidades de mobilidade. Podemos encontrar pequenas vendas, comida de rua, barreiras, automóveis estacionados sobre as calçadas; é uma absoluta falta de respeito pela pessoa e uma absoluta violação das normas elementares de convivência. Agressões permanentes ao espaço público, às pessoas e à autoridade. Porque as calçadas sempre estavam bloqueadas, pelo menos nos últimos trinta anos nesse país. Então, Enrique Alfaro se preocupou na recuperação do espaço público como um elemento de dignidade na vida da cidade. Vamos tomar as decisões fundamentais para que o espaço público possa ser realmente público e começaremos com as calçadas, porque são elas o espaço público por excelência, como são as praças, os parques... me refiro ao comércio ambulante. Portanto o programa *Banquetas Libres*, particularmente, tem esse grande propósito: recuperar a sensatez, a racionalidade, o elementar, voltar às bases. Se as calçadas estão invadidas por automóveis, significa que a cidade vai muito mal. Se as calçadas estão convertidas em espaços privados para que alguém venda sob a calçada, significa que algo está muito mal. E então, temos que tomar decisões para corrigir essas distorções. E esse tem sido um programa muito exitoso, porque tem retomado muito bem, porque existe um compromisso muito forte da autoridade em tomar decisões que se pareciam duras, porque ao redor de todas essas invasões há muita corrupção e já ocorre um crime organizado de certa escala. Então, ter que enfrentar todos os problemas e voltar a colocar ordem na cidade implicava o risco de perder o posicionamento político, votos em uma futura eleição, e hoje é algo que os mexicanos estão celebrando. No nosso caso, em Guadalajara estamos reconhecendo que há alguém que se atreva a tomar as decisões difíceis, pensando em fazer correto e não em apenas conservar os votos para a próxima eleição.

Richardson: Você acredita que essa é uma política colaborativa, pensando em termos da metrópole?

Dir. Ricardo: Com certeza. Começou por Guadalajara; Zapopan também está fazendo, Tlaquepaque também. Tlajomulco não é um problema, embora não se observa. E assim temos tomados decisões colaborativas, começando pelas calçadas. E logo foram tomadas decisões metropolitanas para torná-las mais visíveis. Visão limpa, ou seja, impedir todos aqueles que agridem o espaço público, que são um elemento de contaminação visual muito forte em Guadalajara, com uma cadeia de corrupção desenfreada, com milhares e milhares de anúncios nos muros, sem permissão, com permissões falsas, tolerados através de dádivas de corrupção. Então os prefeitos tomaram um acordo metropolitano e começaram a normalizar, a ordenar e retirar todos os elementos de poluição visual existentes. Estão fazendo também em políticas de recuperação de praças e em políticas de equipa-

mento das unidades esportivas, nos parques e centros culturais. Está surgindo algo em matéria de integração policial, há uma série de processos que começa em algum município, mas que já se tem um desenho de sua escala metropolitana e, portanto, há compartilhamento com o conjunto.

Richardson: Está acontecendo apenas nos três maiores municípios (Guadalajara, Zapopan e Tlaquepaque)?

Dir. Ricardo: Está acontecendo pelo menos nos três maiores e também em Tlajomulco. Pela base do grupo político que agora governa a maior parte da cidade e iniciou seu trabalho com os cidadãos. Então, temos Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque... Tlajomulco tem funcionado muito bem e também Tonalá, por exemplo, que é governado por outro partido. O prefeito municipal Sergio Chaves participou das ações de mobilidade urbana, na distribuição dos recursos do fundo metropolitano entre os nove prefeitos. Na realidade, estão tomando decisões em conjunto e estão se integrando realmente para fazer a metrópole mais funcional, como uma cidade completa.

Richardson: Diferentes partidos conversam...

Dir. Ricardo: Dois partidos diferentes compartilham uma visão de cidade e reconhecem que o problema pode se tornar impossível de gerenciar, estamos em risco de ingovernabilidade. Se não entramos em um acordo, o risco de desordem social e latente é cada vez maior.

Richardson: Pois bem, minha entrevista está finalizada.
***Muchas Gracias*.** ■

Ricardo Gutiérrez Padilla é mestre em Direito com especialização em *Alternative Dispute Resolution* (2014), pela Pepperdine University em Malibu, Califórnia (EUA) e doutor em Inovação e Tecnologia pelo Instituto de Tecnologia e Ensino Superior de Monterrey (2003). Foi diretor geral (2015-2017) do Instituto Metropolitano de Planejamento da Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN). Como diretor do IMEPLAN, coordenou a integração de propostas do governo em um modelo de gestão da cidade com uma escala metropolitana e horizonte de longo prazo, *"La ciudad que queremos"* na campanha do ex-prefeito de Guadalajara e atual governador de Jalisco, Enrique Alfaro. Obteve seu doutorado sobre o tema das Cidades Resilientes e tem participado como palestrante em fóruns e *workshops* em nível nacional e internacional. Atualmente é candidato a Reitoria da Universidade de Guadalajara - UdeG (2019-2025).

Richardson L. M. da Câmara é graduado em Ciências Sociais, mestre em Estudos Urbanos e Regionais e doutor em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Realizou doutorado *sandwich* pela Simon Fraser University (SFU) em Vancouver, Canada (2015-2016). Pesquisador do INCT Observatório das Metrópoles - IPPUR/UFRJ (Núcleo Natal) e do Centre for Sustainable Development (CSD-SFU).
richard.camara@hotmail.com

REALIZAÇÃO

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

APOIOS

inct
institutos nacionais
de ciência e tecnologia

FAPERJ
Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo
à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro

CNPq
Conselho Nacional de Desenvolvimento
Científico e Tecnológico

IPPUR
Instituto de Pesquisa
e Planejamento Urbano e Regional