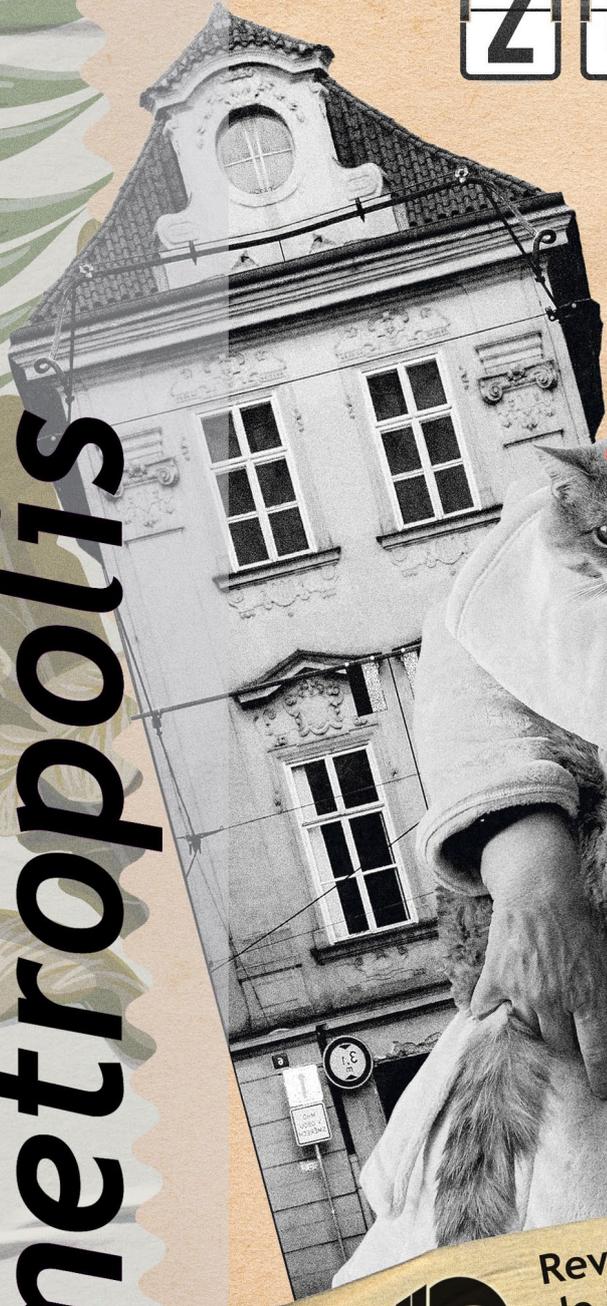


41

ano 11  
junho 2020

2020

@metropolis



memórias  
Cortez 20

10  
anos

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

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

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

E-mail:  
[emetropolis@observatoriodasmetropoles.net](mailto:emetropolis@observatoriodasmetropoles.net)

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

## editor-chefe

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

## coordenadores editoriais

Fernando Pinho

Juciano Martins Rodrigues

## editores

Fernanda Pernasetti

Luísa Sobral

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

Diene Ghizzo

## suporte administrativo

Karoline de Souza

Massami Saito

## conselho editorial

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Ana Lúcia Rodrigues (DCS/UEM)

Prof Dr. Aristides Moysés (MDPT/PUC-Goiás)

Prof Dr. Carlos de Mattos (IEU/PUC-Chile)

Prof Dr. Carlos Vainer (IPPUR/UFRJ)

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

Prof Dr. Emilio Pradilla Cobos (UAM do México)

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

Prof Dr. Frederico Araujo (IPPUR/UFRJ)

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

Prof Dr. Henri Acserald (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Hermes MagalhãesTavares (IPPUR/UFRJ)

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

Prof Dr. João Seixas (ICS)

Prof Dr. Jorge Natal (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Jose Luis Coraggio (UNGS/Argentina)

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

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

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Luciana Teixeira Andrade (PUC-Minas)

Prof Dr. Luciano Fedozzi (IFCH/UFRGS)

Prof Dr. Luiz Antonio Machado (IUPERJ)

Prof Dr. Manuel Villaverde Cabral (ICS)

Prof Dr. Marcelo Baumann Burgos (PUC-Rio/CEDES)

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

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

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Maria Lígia de Oliveira Barbosa (IFCS/UFRJ)

Prof Dr. Mauro Kleiman (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Robert Pechman (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Robert H. Wilson (University of Texas)

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

Ms. Rosetta Mammarella (NERU/FEE)

Prof Dr. Sergio de Azevedo (LESCE/UENF)

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

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

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

# Editorial

nº 41 ▪ ano 11 | junho de 2020

Caros leitores, com enorme prazer a equipe de editores anuncia o lançamento do 41º número da Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais *e-metropolis*. Abrimos esta edição comemorativa de nossos 10 anos com uma mensagem especial de Carolina Zuccarelli, professora da Universidade Federal Fluminense e uma das fundadoras da revista. Nessa mensagem, resgatando um pouco da história da *e-metropolis*, Zucca reforça, no atual momento histórico, a importância de iniciativas como a revista para a difusão e a democratização do conhecimento científico.

Abrindo a seção de artigos, este número traz como destaque **O imaginário do esverdeamento urbano: a natureza urbanizada na região alemã do Vale do Ruhr**, contribuição de Hillary Angelo, professora de sociologia da Universidade da Califórnia. No trabalho traduzido por Pedro Bastos, a autora explora o ideário do “esverdeamento” urbano, conceito adotado para explicar a normatização de práticas de urbanismo em que são usados elementos significantes e cotidianos da natureza como forma de se combater os problemas urbanos locais, partindo de um estudo que analisou a reprodução de práticas de urbanismo como esta realizada no Vale do Ruhr, região urbana policêntrica na Alemanha.

Seguimos com o artigo **Aeroporto de Guarulhos, (mais) um aglomerado supermoderno em São Paulo**, no qual Rafael Kalinoski discute o impacto de grandes projetos de infraestrutura de transporte sobre os aglomerados metropolitanos, tomando o caso do principal aeroporto do país como referência. O autor parte de conceitos como “gradiente de especialização” e “supermodernidade” para discutir a complexidade urbana e morfológica presente na metrópole paulista, com suas conexões com o capital financeiro internacional e o capitalismo globalizado. Em seguida, Mariana Fernandes Mendes apresenta, em seu artigo **A construção da mobilidade excludente no Brasil e os impactos da crise da mobilidade urbana em Fortaleza**, uma reflexão sobre a crise da mobilidade urbana na cidade de Fortaleza, problematizando a centralidade dada ao “modelo rodoviarista” e ao transporte individual.

No quarto artigo, **Vulnerabilidade socioeconômica à crise COVID-19: o turismo como fator de alto risco**, Erick Omena constrói um indicador de vulnerabilidade, a partir de dados macroeconômicos, para avaliar o impacto da pandemia de COVID-19 sobre os territórios ligados à indústria do turismo. Ao final, são apresentados alguns fundamentos para balizar ações do poder público que visem mitigar os efeitos econômicos e sociais dessa crise sanitária. Por fim, o artigo **Operações Urbanas Consorciadas em Betim/MG: a tradução de um novo modelo de governança urbana na capital da indústria automotiva mineira**, de Lessandro Lessa Rodrigues e Jupira Gomes de Mendonça, reforça a importância de discutir a relação entre o poder público e o setor privado na produção do espaço urbano e metropolitano.

A revista conta também com a seção especial **Experimentando a cidade através do teatro: a técnica de Augusto Boal aplicada entre mulheres venezuelanas**

**refugiadas em João Pessoa/PB**, um registro feito por Amanda Costa da Silva Sousa e Marcela Dimenstein, da Oficina de Teatro com Mulheres Venezuelanas, realizada em 2019, com o apoio da Casa das Artes de João Pessoa e da Aldeia Infantil SOS Mangabeira. Registro que faz possível experimentar o trabalho de vivência e de troca de experiências desenvolvido junto às mulheres venezuelanas migrantes. O trabalho possibilitou a reflexão sobre o uso do espaço urbano e a criação de uma rede de contatos, resultados significativos no contexto de vulnerabilidade no qual muitas dessas mulheres se encontram.

Como ensaio fotográfico, em **Mar [autoconstruído] e montanha: um olhar sobre as comunas populares de Medellín**, trazemos a contribuição de Ana Cristina Morais, que se passa na paisagem montanhosa de Medellín (Colômbia), preenchida pelas comunas populares, em um cenário que, ao unir meio ambiente e moradia popular, expõe as similaridades das paisagens latino-americanas, paisagens compostas por suas casas autoconstruídas, os tijolos baianos ou *ladrillos huecos*, suas lajes e suas cores.

Por fim, encerramos essa edição comemorativa convidando professores, pesquisadores e estudantes a conhecer nossas edições anteriores (<http://emetropolis.net/edições>) e a submeter seus trabalhos através de nossa plataforma (<https://revistas.ufrj.br/index.php/emetropolis/login>). Assim, nesse momento, reflexões e resultados de pesquisa, mesmo que parciais, sobre a relação entre a pandemia da COVID-19 e o território são muito bem-vindas. Aproveitamos para lembrar que é missão primordial da *e-metropolis* defender o papel da ciência e da difusão do conhecimento no enfrentamento dos problemas da sociedade!

Boa leitura! ■

# Conhecimento como resistência

## e os desafios para a *e-metropolis*

**E**ra início da década de 2010 quando a primeira edição da *e-metropolis* ficou pronta. Vivíamos um processo de transformação nas universidades brasileiras, de expansão das pós-graduações e de fortalecimento do debate nas ciências humanas. Nós, que compúnhamos o primeiro grupo de editores, experimentávamos um misto de entusiasmo e expectativa com os rumos que a revista iria tomar. Era um projeto inovador, totalmente forjado em ambiente virtual, pautado pelo caráter democrático e inclusivo de difusão do conhecimento acadêmico.

Dez anos e quarenta edições depois, é com muita satisfação que vejo o lugar consolidado que a revista ocupa no campo dos estudos urbanos e regionais. Nesse ano comemorativo de uma década de publicação ininterrupta tinha pensado em escrever sobre o processo colaborativo de criação da revista, suas marcas editoriais principais e o jogo imagético que a singulariza. No entanto, a situação de exceção que vivemos no Brasil de hoje me impele a apontar a centralidade e importância que fontes de informação de qualidade, acessível e referenciada por pares, adquirem na luta contra a lógica caótica e obscurantista do governo central. Pretendo aqui, nesse breve texto, apontar os desafios postos para a revista enquanto elemento estratégico para o cenário político e social contemporâneo.

A chegada do bolsonarismo ao poder marca um novo rumo na política educacional e de financiamento público. Sua versão particular das guerras culturais, dominada pelo discurso de ódio e pela subordinação das questões sociais e econômicas a uma visão de mundo punitivista, tem efeitos práticos na produção do conhecimento científico. A relativização de fatos históricos, a defesa de visões religiosas em detrimento de concepções científicas, são exemplos da desorganização do consenso estabelecido há décadas no seio da comunidade acadêmica, com graves consequências para o país. As percepções duvidosas sobre o papel da

ciência rompem com o entendimento comum da realidade compartilhada e têm efeitos dramáticos tanto para o bem individual, quanto para o bem público.

Dados os constrangimentos internos e externos com que se deparam nossas estruturas institucionais, precisamos fortalecer e reafirmar o lugar de revistas científicas que, tal como a *e-metropolis*, seguem sendo espaços democráticos e de qualidade para a divulgação do conhecimento produzido nas universidades e centros de pesquisa. O pensamento crítico estimulado e, sobretudo, a construção e reafirmação de uma cultura política democrática são dimensões basilares na resistência ao autoritarismo caótico implementado pelo bolsonarismo.

Celebrar os dez anos de publicações da *e-metropolis*, no quadro mais geral da concepção plural e universal de circulação do conhecimento, é fortalecer a defesa do conhecimento inclusivo, plural e crítico, expressos em cada nova edição da revista. A execução de um padrão profissional, expresso pelo trabalho sério e competente dos editores com o processo de editoração e gestão cotidiana, se converte em um espaço de diálogo que estimula e incentiva o avanço do conhecimento. Isto, aliás, é uma das maiores forças da trajetória da revista. Sorte a minha fazer parte dessa história. Na verdade, sorte a nossa, caras e caros leitores da *e-metropolis*.

### Carolina Zucarelli

é professora adjunta do departamento de sociologia da Universidade Federal Fluminense (UFF) e do programa de pós-graduação em sociologia (PPGS/UFF). É coordenadora do grupo de estudos sobre desigualdades estruturantes (Desestrutura). Foi uma das fundadoras da revista *e-metropolis*.

carolinazucarelli@yahoo.com

# Índice

nº 41 ▪ ano 11 | junho de 2020

## Capa

- 08** O imaginário do esverdeamento urbano: a natureza urbanizada na região alemã do Vale do Ruhr

*The greening imaginary: urbanized nature in Germany's Ruhr region*

Por Hillary Angelo e Pedro Paulo Machado Bastos (trad.)

## Artigos

- 30** Aeroporto de Guarulhos, (mais) um aglomerado supermoderno em São Paulo

*Guarulhos Airport, (an)other supermodern cluster in São Paulo*

Por Rafael Kalinoski

- 39** A construção da mobilidade excludente no Brasil e os impactos da crise da mobilidade urbana em Fortaleza

*The construction of excluding mobility in Brazil and the impacts of the urban mobility crisis in Fortaleza*

Por Mariana Fernandes Mendes

- 50** Vulnerabilidade socioeconômica à crise COVID-19: o turismo como fator de alto risco

*Socioeconomic vulnerability to the COVID-19 crisis: tourism as a high-risk factor*

Por Erick Omena

- 58** Operações Urbanas Consorciadas em Betim/MG: a tradução de um novo modelo de governança urbana na capital da indústria automotiva mineira

*Urban Public-Private Partnerships in Betim/MG: a new model of urban governance in the capital of automobile industry in Minas Gerais*

Por Lessandro Lessa Rodrigues e Jupira Gomes de Mendonça

## Especial

- 67** Experimentando a cidade através do teatro: a técnica de Augusto Boal aplicada entre mulheres venezuelanas refugiadas em João Pessoa/PB

*Experiencing the city through the theater: Augusto Boal's technique applied among Venezuelan women refugees in João Pessoa/PB*

Por Amanda Costa da Silva Sousa e Marcela Dimenstein

## Ensaio

- 72** Mar [autoconstruído] e montanha: um olhar sobre as comunas populares de Medellín

*Sea [self-built] and mountain: A look at the popular communes of Medellín*

Por Ana Cristina da Silva Morais

## ficha técnica

Projeto gráfico e diagramação

**Paula Sobrino**

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

Revisão

**Aline Castilho**

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

A ilustração de capa é de **Mariana Corteze**, artista visual, designer gráfica, pesquisadora e diretora de arte. 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 e Processos de Criação.

<https://www.instagram.com/marianacorteze>

<https://www.behance.net/marianacorteze>

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

capa

2020

Hillary Angelo

Pedro Paulo Machado Bastos (trad.)

# O imaginário do esverdeamento urbano

a natureza urbanizada  
na região alemã do Vale do Ruhr



## RESUMO

Este artigo apresenta uma abordagem sociológica do ideário do “esverdeamento” urbano, conceito adotado nesta pesquisa para explicar a normatização de práticas de urbanismo em que são usados elementos significantes e cotidianos da natureza como forma de se combater os problemas urbanos locais. Apesar de essa prática representar uma maneira reativa de se remediar as patologias herdadas do paradigma de urbanização associado à metrópole industrial, por outro lado, tal perspectiva não dá conta de esclarecer a recorrência dessa prática em contextos sociais e históricos que não tenham sido afetados por esse paradigma. A partir de um estudo que analisou a reprodução de práticas de urbanismo como esta no Vale do Ruhr, região urbana policêntrica na Alemanha que vem sendo esverdeada recorrentemente num contexto diferente das cidades afetadas pelo paradigma da metrópole industrial, argumenta-se que essas práticas são implementadas graças a um imaginário social da natureza que se projeta como um bem moral, chamado nesta pesquisa de natureza urbanizada, que é tanto um produto como uma variável da urbanização. A pesquisa recorre à literatura do histórico da urbanização na região e à sociologia da moralidade para explicar o surgimento da natureza urbanizada no Ruhr no início do século XX, e o modo como essa prática foi apropriada por duas visões concorrentes do urbanismo no pós-guerra. Em vez de uma reação ideológica contra a urbe, a pesquisadora defende que tais práticas de esverdeamento urbano podem ser mobilizadas por diversos agentes sociais em diferentes localizações no tempo e no espaço. Ao mostrar como um novo imaginário social criou novas formas de ação moral possível e como esses ideais foram então materializados no espaço urbano, o artigo chama atenção para o papel dos imaginários culturais nas transformações urbanas e para as consequências materiais das crenças morais.

**Palavras-chave:** Cidade verde; Moralidade; Imaginários sociais; Esverdeamento urbano; Natureza urbana.

## ABSTRACT

This article provides a sociological explanation for urban “greening,” the normative practice of using everyday signifiers of nature to fix problems with urbanism. Although greening is commonly understood as a reaction against the pathologies of the industrial metropolis, such explanations cannot account for greening’s recurrence across varied social and historical contexts. Through a study of greening in Germany’s Ruhr region, a polycentric urban region that has repeatedly greened in the absence of a traditional city, I argue that greening is made possible by a social imaginary of nature as an indirect or moral good, which I call urbanized nature, that is an outcome of, and subsequently becomes a variable in, urbanization. I draw on processual accounts of urbanization and the sociology of morality to explain urbanized nature’s emergence in the Ruhr at the beginning of the twentieth century, and its use to fulfill two competing visions of urban democracy in the postwar period. I find that rather than an ideological reaction against cities, greening is an aspirational practice that can be mobilized by a range of actors in a variety of places and times. By showing how a new social imaginary made new forms of moral action possible and how those ideals were then materialized in urban space, this article draws attention to the role of cultural imaginaries in urban change and to the material consequences of moral beliefs.

**Keywords:** Green space; Morality; Social imaginaries; Urban greening; Urban nature; Urbanization.

Espaços verdes enquanto sinônimo de *bons espaces* estão presentes em todos os ambientes urbanos contemporâneos. Os elementos cotidianos da natureza associados à cor verde são geralmente reconhecidos como maneiras valiosas de se demonstrar cuidado com um bairro, da mesma forma que a implementação de parques, jardins e/ou árvores em ruas da cidade é tratada como iniciativas de melhoramentos urbanos. Essa crença motiva os esforços comunitários de jardinagem e paisagismo e consequentemente contribui para aumentar o valor de venda e locação de imóveis nos territórios que se beneficiam dessas iniciativas (CROMPTON, 2001).

Nas últimas décadas, a premissa de que “verde é sinônimo de algo bom” tornou-se onipresente no planejamento urbano, e o paradigma da cidade verde (ou sustentável), a imagem motivadora do urbanismo contemporâneo. Hoje, práticas de esverdeamento urbano são uma tendência política global usada por planejadores de transporte, arquitetos, locavistas,<sup>1</sup> ativistas e governos para tornar os ambientes urbanos mais hospitaleiros e sustentáveis. Da agricultura urbana de Detroit ao High-Line Park da cidade de Nova York, a ideia de que o verde “qualifica” as cidades foi naturalizada por um senso comum cotidiano. Não significa que essa crença seja adotada uniformemente por todas as pessoas em todos os lugares, mas indica uma hegemonia reforçada por estruturas institucionais e espaciais que também é amplamente reproduzida no discurso público e na cultura popular (ELIASOPH, 1998; GRAMSCI, 1996).

Contudo, de onde vêm essas crenças e práticas, e como elas afetam a transformação de ambientes urbanos? A incorporação de espaços verdes às cidades nem sempre é intrinsecamente significativa quando comparada ao benefício que pressupõe oferecer na teoria. Porém, se não assumíssemos a premissa de que o “verde é sinônimo de bom”, seria difícil explicar por que razão as pessoas *cogitam* colocar flores ou vasos de plantas nas janelas das suas casas, assim como por que razão essas ações tendem a ser vistas pelo poder público como melhoramentos. Além do mais, apesar de onipresente hoje em dia, o conceito de “natureza” vem sendo contestado em sua essência (WILLIAMS, 2005) com uma longa e complexa história, demonstrando que “natureza” não deveria ser vista apenas por meio de uma única perspectiva.

Práticas de esverdeamento urbano são geralmente interpretadas como formas de se reagir contra a urbe, especialmente uma reação contra a metrópole industrial atormentada por problemas de poluição e saúde

1 NT. A expressão “locavorista” trata de um indivíduo que prioriza o consumo de alimentos produzidos exclusivamente no seu entorno e defende um estilo de vida pautado pelo resgate às tradições, com foco na economia criativa e na sustentabilidade.

pública (BENDER, 1982; GREEN, 1990; NASH, 2014; SCHMITT, 1990). Porém, isso não explica a recorrência dessa prática ou sua onipresença em diferentes lugares e contextos. Para explicar por que, em lugares e tempos tão diferentes, as pessoas têm recorrido continuamente à natureza para melhorar as cidades, este artigo questiona: quais são as condições e possibilidades de expressão de ideais normativos de urbanização através dos espaços verdes? Dentro de que espaço temporal e de que parâmetros o “verde” é codificado como algo “bom” para as cidades?

Para tal, tenho desenvolvido uma pesquisa robusta sobre natureza e cidade para responder a essas perguntas a partir de uma abordagem sociológica sobre o esverdeamento urbano, cujo termo defino neste artigo como uma prática normativa motivada pela utilização de elementos da natureza como meio para se resolver os problemas herdados do urbanismo industrial. Faço isso mediante o histórico da urbanização (BRENNER, 2013; ANGELO; WACHSMUTH, 2015) e a sociologia da moralidade (HITLIN; VAISEY, 2013) para examinar as origens e os efeitos socioespaciais da ideia do verde como um “bem” nas cidades. Argumento que, em vez de elemento reativo às “cidades” por si só, o verde é produto de uma ideia recente a respeito da natureza que vem sendo tratada como bem indireto ou moral. A isso eu chamo de natureza urbanizada, resultado dos processos de urbanização, mas também uma variável deles. Eu também argumento que esse é um tipo particular de crença moral, um “imaginário social” (TAYLOR, 2004; CASTORIADIS, 1997; ANDERSON, 2006), na medida em que motiva a ação, é amplamente visível e também é uma forma socioespacial à qual vários conteúdos substantivos podem ser atribuídos.

Chego a esse argumento estudando a natureza urbanizada de um lugar que desafia as explicações do senso comum para legitimar as práticas de esverdeamento em determinada localidade. Objeto deste estudo, o Vale do Ruhr é uma região policêntrica da Alemanha que, desde o início do século XX, tem sido constantemente esverdeada em um contexto diferente do qual essa prática é normalmente verificada: ausência de uma densidade urbana significativa e de espaços públicos verdes.

O artigo oferece dois momentos históricos para guiar a narrativa: do surgimento da natureza urbanizada no Ruhr na primeira década do século XX, quando a natureza passou de um bem material “direto”, usado para fins de subsistência naquele local, para um bem “indireto”, moral ou simbólico; e sua utilização, no pós-guerra, para perfilar duas visões concorrentes do urbanismo no Ruhr. Mostro que,

mesmo na ausência de uma cidade grande e densa (uma vez que transformações urbanas mais amplas foram as responsáveis por levar essa nova ideia de natureza ao Vale do Ruhr), tornou-se possível esverdear aquele local no sentido familiar e contemporâneo; ou seja: agir através da natureza para melhorar o ambiente urbano, e essas ações acabaram sendo reconhecidas ao longo do tempo como melhoramentos.

O tratamento empírico deste artigo reavalia as origens e os usos de significantes da natureza nas cidades, contribuindo para atualizar a explicação do senso comum sobre práticas de esverdeamento de acordo com o pensamento urbano-ambiental contemporâneo. Com base nos desafios explicativos do Vale do Ruhr, defendo que o esverdeamento não é uma reação ideológica aos problemas do urbanismo, mas uma prática social impulsionada por um novo imaginário social da natureza enquanto bem moral indireto e que pode ser mobilizado por diversos atores como um veículo para propagar visões normativas muito diferentes do que a sociedade tem dele. Reúno ideias da Sociologia e dos Estudos Urbanos para apresentar esse argumento e, deste modo, oferecer duas contribuições teóricas relacionadas – uma para cada campo. Para os urbanistas, esse argumento sobre os relatos recentes da urbanização como um processo sacionatural que se estende ao domínio sociológico, definindo o papel da cultura e dos imaginários sociais nas mudanças urbanas (e mostrando como em momentos de grande reestruturação urbana esse imaginário social era uma causa e uma consequência na transformação urbana). Para os sociólogos, essa abordagem do esverdeamento “materializa” a sociologia da moralidade, fornecendo uma descrição da moral em ação que, por sua vez, enfatiza a dimensão material das crenças morais e seus efeitos diretos no ambiente construído.

## NATUREZA E CIDADES NA ANÁLISE SOCIAL

A história mais popular do senso comum sobre as práticas de esverdeamento é de que se tratam de ações reativas à metrópole industrial atormentada por problemas de poluição e saúde pública. Os historiadores atribuem a noção de esverdeamento a uma visão romântica da natureza que surgiu durante a emergência da sociedade urbana moderna e que foi motivada pelo desejo de “reconexão” social às formas e experiências sociais pré-industriais e extraurbanas (MARX, 2000; NASH, 2014). À medida que a natureza “real” perdia território, simulacros da nature-

za, como o Central Park de Frederick Law Olmsted, foram sendo incorporados às cidades com fins de promover descanso bucólico à pobreza, densidade, poluição e alienação presentes na urbe (CRANZ, 1982; CRONON 1995; SCHMITT, 1990). Assim, esses relatos sugerem que o crescimento das cidades industriais endossou práticas de esverdeamento para proporcionar a elas um retorno nostálgico à natureza. Isto é, um escape à sociedade urbana, tratando parques urbanos e espaços verdes públicos como melhoramentos integrados à habitação e ao saneamento e, portanto, como projetos de reforma social que buscavam remediar os problemas gerados pelas cidades industriais. Como Lewis Mumford (1965) pontuou em uma resenha crítica sobre o livro *Garden Cities of Tomorrow* de Ebenezer Howard, “a existência de cidades sem jardins é um sintoma da patologia urbana: um subproduto de altos valores de terra e dos baixos valores de vida”; neste sentido, esverdear se tratava de uma ação corretiva.

Essa explicação também reflete o entendimento clássico da relação entre cidades e natureza no meio acadêmico, que foi por muito tempo tratada de modo dicotômico. Embora a dicotomia sociedade / natureza e seus conteúdos associados tenham uma história muito mais longa e complexa (BELL, 2018), as cidades modernas e a sociedade urbana, em particular, há muito tempo se consideram antiéticas quanto à natureza (ČAPEK, 2010; PARK; BURGESS, 1984 [1925]; WIRTH, 1938). Essa visão foi em grande parte um produto da urbanização industrial no século XIX (WACHSMUTH, 2012; WILLIAMS, 1973). À medida que as cidades avançavam sobre o campo pastoral e seus recursos naturais, a industrialização arrancou as pessoas da terra e transferiu-as para as cidades expondo-as à complexa sociedade urbana. Ao mesmo tempo que os cientistas sociais europeus e estadunidenses examinavam as consequências sociais dessas transições, eles também compreendiam as novas características da sociedade urbana em analogia a essas relações espaciais. O *Gesellschaft* urbano foi definido em oposição ao passado agrícola que desapareceu, enquanto o *Gemeinschaft*,<sup>2</sup> com seus estreitos laços sociais da vida nas aldeias, estava pelo menos implicitamente ligado a economias agrícolas, posse da terra e localização física no campo (TÖNNIES 2011 [1887], SIMMEL, 1964 [1902]). Embora não

teorizassem explicitamente essa relação, estudos iniciais sobre o urbano sugeriram que o crescimento do anonimato, da complexidade social e da anomia nas cidades correspondia também ao aumento da alienação da natureza, pois as pessoas deixavam o campo pela cidade, abandonavam jardins por apartamentos e trocavam o trabalho braçal pelo trabalho mental.

Nos últimos anos, uma série de trabalhos na Geografia e nas Ciências Sociais tem se dedicado a desmistificar essas relações binárias e suas associações, colocando a natureza no centro do estudo da cidade e da sociedade urbana. Historiadores e geógrafos ambientais inverteram a narrativa modernista das cidades como lugares sem natureza, redesenhando a urbanização como um processo de transformação socioambiental em larga escala (CRONON, 1992; GANDY, 2002; KAIKA, 2005) e demonstrando a interligação entre o social e o natural nos ambientes urbanos em várias escalas (ANGELO; WACHSMUTH, 2015; ELLIOT; FRICKEL, 2015; GUSTAFSON et al., 2014). Sociólogos têm estudado a utilidade simbólica da natureza em ambientes urbanos contemporâneos (ANGELO, 2017; GRAZIAN, 2017; JEROLMACK, 2013; LOUGHRAN, 2016), sua construção social através da diferença de classe, nacional ou cultural (BELL, 1995; JEROLMACK, 2007) e seu poder na política e no cotidiano das interações (BREWSTER; BELL, 2009).

Contudo, práticas de esverdeamento ainda não receberam esse tratamento como objeto de pesquisa. A história do senso comum dedicada a estudar tais práticas como uma reação às patologias geradas pelas cidades industriais não reflete os *insights* dessa reavaliação crítica das relações cidade *versus* natureza e a reformulação que tem sido feita mais recentemente como categorias inter-relacionadas em vez de binárias. Enquanto isso, associações ampliadas do verde como sinônimo de “algo bom” continuam sendo a premissa naturalizada e inquestionável de muitos estudos contemporâneos sobre o esverdeamento urbano, associações estas que examinam as consequências sociais e econômicas dessas crenças, mas que raramente perguntam de onde elas vieram (ANGELO, 2019). Em resposta, este artigo amplia os esforços recentes de se reescrever as cidades como ambientes “socionaturais”, viabilizando uma explicação mais atualizada das práticas de esverdeamento como um fenômeno social que ocorre à luz desses avanços teóricos. Faço isso examinando as condições sociais e culturais que tornaram possível vermos o verde como um benefício em primeiro lugar, e as consequências sociais e espaciais das práticas que essa crença produz.

2 NT. *Gemeinschaft* e *Gesellschaft* podem ser traduzidas do alemão para o português como “comunidade e sociedade”, e representam duas categorias usadas pelo sociólogo alemão Ferdinand Tönnies para explicar os laços sociais dicotômicos entre esses dois conceitos.

## NATUREZA MORAL COMO NATUREZA URBANIZADA

Certa vez, o escritor inglês Raymond Williams problematizou a palavra “natureza” como uma das mais complexas da língua inglesa porque expressava uma série de ideias distintas: desde parques urbanos a áreas aparentemente selvagens, assim como metáforas associadas à peste ou fome, abrigo ou destruição, força ou recurso (2005, pp. 71–75). Contudo, os significados de natureza que este artigo tem interesse em investigar focam nos elementos de uma natureza domesticada inserida rotineiramente em ambientes urbanos – plantas, árvores, pequenos animais e, especialmente, espaços abertos verdes – e que são elementos amplamente reconhecidos como “coisas boas” para a sociedade. Esses elementos são implantados conscientemente ou não como símbolos “externos” de uma natureza real que podem funcionar como uma maneira de alienar e desconectar a sociedade urbana do mundo e, dessa maneira, melhorar os ambientes em que essa sociedade vive. Esses entendimentos da natureza como uma virtude para a sociedade são tratados como produtos da vida urbana moderna (FARRELL, 2017; FITZSIMMONS, 1989; TAYLOR, 2016). Tal como o historiador Roderick Nash (2014) afirmou, “a apreciação da natureza” é um fenômeno derivado do fenômeno do “estômago cheio”: “a sociedade deve se tornar tecnológica, urbana e densa antes que a necessidade de se retornar à natureza selvagem passe a fazer sentido econômico e intelectual” (pp. 44, 344).

Essas associações com os elementos presentes da natureza nas cidades são morais no que os sociólogos da moralidade descrevem como um sentido “formal, não substantivo” (HITLIN; VAISEY 2013, p. 55; ver TAVORY, 2011): não em termos de certo ou errado, mas em “abranger qualquer maneira pelas quais os indivíduos ou grupos sociais considerem quais comportamentos são melhores do que outros, quais objetivos são mais dignos do que outros e o que as pessoas devem acreditar, sentir e fazer”, e o oposto do que “não é imoral, mas não moral ou moralmente irrelevante”. A sociologia da moralidade busca compreender as lutas simbólicas e classificatórias sobre conhecimentos, normas e valores, especialmente no que diz respeito ao modo como as crenças morais emergem e são mobilizadas no nível da prática (ABEND, 2014; KRAUSE, 2014; STRAND, 2015). Um *insight* importante dessas abordagens é de que “as crenças morais [são] entidades históricas e relacionais situadas e datadas pelas condições que marcam sua aparência em um campo” (STRAND, 2015, p. 537; WILSON; BARGHEER, 2018). Para entender

esses fenômenos, Hitlin e Vaisey (2013, p. 54) recomendaram estudar “os processos sociais que criam e sustentam concepções particulares de moralidade” (descrevem a moralidade como “variável dependente”); e “como a moralidade afeta estratégias de ação ao longo do tempo e / ou em contextos naturais” (que eles chamam de moralidade como uma “variável independente”).

Essas são as perguntas que precisam ser feitas sobre as práticas de esverdeamento urbano. Como outros conceitos passionalmente viesados, como “paz” ou “comunidade”, a lógica “verde como sinônimo de algo bom” é o caso de entendimento normativo de um termo aparentemente descritivo que ganhou posição hegemônica e poder social. A mobilização de tais percepções gera as perguntas: quais são as origens da relevância moral da natureza e quais são os efeitos desse status na política e na transformação urbana?

O argumento é de que a urbanização, vista por outro prisma, também é a gênese do modo pelo qual se passou a atribuir à natureza certa relevância moral e, possivelmente, em seu contexto de ação. “Urbano” é uma palavra quase tão complexa quanto “natureza”, mas na maioria das vezes a expressão “natureza urbana” significa simplesmente dizer “natureza presente nas cidades” (ANGELO, 2017; ANGELO; WACHSMUTH, 2015), em vez de exprimir ideias transformadas sobre a natureza por processos de urbanização no sentido examinado neste artigo. Trato a natureza urbanizada como um imaginário de cidade verde seguindo os recentes avanços dos estudos urbanos que apelaram para a necessidade de reconsiderarmos as cidades (enquanto lugares) como sinônimas de processos urbanos multiescalares (BRENNER, 2013; BRENNER; SCHMID, 2015; ANGELO; WACHSMUTH, 2015) e, também, para indicar duas coisas sobre ideias morais emergentes.

A primeira é que, em vez de ser apenas uma morfologia local das condições físicas das cidades densas e industriais, o urbano representa um conjunto mais amplo de transformações – especialmente a mudança do trabalho agrícola para o trabalho assalariado e dos modos de subsistência para uma economia de mercado – em que concepções urbanizadas de natureza mudaram a visão das pessoas sobre ela, passando de um bem direto e material necessário para fins de subsistência para um bem moral indireto.

E a segunda é que, para que esse imaginário se estabelecesse em qualquer lugar específico, era necessário que os agentes produtores do espaço urbano de um determinado local estivessem – e tivessem consciência de estar – econômica, política e socialmente inseridos em uma rede global de outros agentes

para que assim se tornassem um grupo de referência através do qual essa visão de natureza passaria a se disseminar hegemônica e interativamente. Ao longo deste artigo, a palavra “cidade” descreve um ideal normativo e uma categoria de prática – isto é, o ideal a que aspiravam conquistar os agentes responsáveis pela produção do espaço através do esverdeamento –, e “urbano” uma categoria de análise (BRUBAKER; COOPER, 2000): ou seja, o conjunto de transformações que prepararam o cenário para que surgissem essas novas ideias da natureza e por meio do qual elas foram disseminadas, bem como o campo de disputas que pretendiam influenciar.

Descrevo essas ideias sobre a natureza como algo “benéfico” para a sociedade e como um “imaginário social”, porque o conceito enfatiza a relação entre crenças amplamente difundidas e as práticas que elas possibilitam. Imaginários sociais são entendimentos da ordem moral de um mundo social historicamente específico e intersubjetivamente compartilhado em seu domínio (TAYLOR, 2004; CASTORIADIS, 1997; ANDERSON, 2006). Eles são “carregados em imagens, histórias e lendas”; “compartilhados por grandes grupos de pessoas;” e, mediante esses entendimentos comuns, “tornam possível a reprodução de práticas comuns” (TAYLOR, 2004, p. 23; ver também CALHOUN et al., 2015).

O clássico livro *Imagined Communities* de Benedict Anderson, por exemplo, mostrou como um imaginário compartilhado da “nação” (enquanto comunidade imaginada, finita e soberana) produzia sentimentos de pertencimento, atos de exclusão e até mesmo inspirava pessoas a morrerem pelo coletivo, mostrando também como esse imaginário surgiu e se espalhou pelo mundo moderno (2006, pp. 6-7). Além da nação, os imaginários sociais de conceitos como “democracia”, “cosmopolitismo”, “esfera pública”, “sociedade civil” e “mercado” têm sido usados para avaliar o ambiente existente e orientar intervenções sobre ele (CALHOUN, 2008; TAYLOR, 2004; VERTOVEC, 2012). Os imaginários sociais também explicam a reemergência de algumas práticas ao longo do tempo, dando a elas uma “linguagem” de expressão distinta conforme os cânones de cada época (GAONKAR, 2002, p. 10). No caso do esverdeamento, um imaginário social da natureza como algo “benéfico” para as cidades tornou possível, inicialmente, que as práticas de esverdeamento ajudassem a explicar por que as pessoas recorrem à natureza frequentemente como um remédio para solucionar os problemas urbanos.

Os desafios explicativos que justificam o Vale do Ruhr como um estudo de caso (um local em que práticas de esverdeamento são recorrentes, mas em

um contexto no qual inexistia uma cidade grande que clame por “soluções naturais”, a exemplo das grandes metrópoles) também exigem um relato da trajetória, legibilidade e polissemia desses elementos. A não ser o fator “densidade urbana”, quais são as outras condições que possibilitaram que as práticas de esverdeamento se tornassem legíveis – isto é, visíveis – como forma de ação moral? Esforços nesse sentido vêm sendo realizados mais recentemente, embora os estudos sobre os imaginários sociais não tenham considerado tanto as questões sobre até que ponto determinadas formas sociais são reproduzíveis, de que modo conceitos estrangeiros se tornam pensáveis ou como neologismos são incorporados em contextos diferentes (GAONKAR, 2002).

Goswami (2002), em particular, valeu-se do relato de Anderson sobre o nacionalismo “modular” para distinguir nacionalismos específicos e a capacidade de reflexão mais extensiva do nacionalismo como uma “forma social”, mostrando como se tornou possível pensar o mundo através das nações. Com isso, tal conceito poderia se disseminar por lugares e histórias muito diferentes, produzindo movimentos nacionalistas de tipos igualmente muito diferentes. O argumento de Goswami (2002) destaca as semelhanças formais dos nacionalismos entre suas várias camadas possíveis de leitura e enfatiza as condições estruturais e culturais (ou sociais) que permitiram ao conceito de nação se disseminar e se enraizar em lugares específicos.

A história do Vale do Ruhr revela a mesma dinâmica de ação no caso das práticas de esverdeamento. O fato de esse imaginário e de suas práticas terem sido capazes de se propagar em um local com amplo espaço verde (ao contrário da morfologia das metrópoles tradicionais) confirma que a natureza urbanizada não era simplesmente uma resposta instintiva às patologias das cidades industriais, mas uma ideia que emergiu do mesmo conjunto mais amplo de transformações urbanas que também produziu essas cidades. Uma vez disponível historicamente, a condição local necessária para o esverdeamento era de que os possíveis protagonistas dessas práticas se tornassem (e passassem a se ver) como participantes de um campo internacional de outras cidades e agentes urbanos que mobilizavam a natureza dessa maneira. Foi então que o esverdeamento poderia aparecer de várias formas concretas, sobretudo como solução para uma variedade de problemas percebidos no Ruhr e em outros lugares, mesmo diante da ausência de condições urbanas específicas que motivassem essa mobilização.

Como outras práticas sociais, o esverdeamento pode ocorrer em várias escalas, sendo afirmado e

reproduzido materialmente. Censos demográficos, mapas e museus, por exemplo, são plataformas familiares para o estabelecimento do nacionalismo (ANDERSON, 2006); os cidadãos percebem uma identidade nacional ao reproduzirem uma promessa diária de lealdade à nação, ajudando a construir dessa forma monumentos nacionais. O caso do esverdeamento traz à tona duas características adicionais, e mais gerais, dos imaginários e práticas sociais. Primeiro, enquanto conceitos formais não substantivos, os imaginários sociais estão disponíveis para uma variedade de agentes e projetos políticos com diferentes relações de poder, no mesmo espaço e tempo. Em outras palavras, visões morais concorrentes podem ser reproduzidas através do espaço verde. É por esse motivo que é apropriado descrever o esverdeamento como uma “linguagem” ou gramática da ação moral, e não como um ponto de vista específico; é uma forma social através da qual se pode comunicar visões morais em geral. Segundo, essas práticas não são apenas simbólicas, mas ajudam a criar literalmente os mundos que imaginam. As práticas de esverdeamento no espaço urbano são inerentemente materiais e, quando esse imaginário é transplantado para o ambiente construído, pode implicar transformações bastante significativas no cenário físico e social. Isso coloca em foco uma visão do ambiente construído constituída por essas escolhas “imaginativas”, bem como por fatores estruturais.

## SELEÇÃO DE CASOS, DADOS E MÉTODOS: O ESVERDEAMENTO URBANO PERANTE A AUSÊNCIA DE UMA CIDADE

Como mencionado, chego a esse argumento por meio de um estudo sobre práticas de esverdeamento na região do Ruhr, na Alemanha, um lugar onde explicações tradicionais que justificam a necessidade de se produzir cidades esverdeadas falharam. O Ruhr é uma das maiores aglomerações urbanas da Europa Ocidental, conhecida historicamente por sua mineração de carvão e produção de aço e (dependendo de como sejam delimitadas suas fronteiras) composta por cerca de 1.000 milhas<sup>2</sup> e 6,5 milhões de pessoas. É também um caso de esverdeamento diante da ausência de uma cidade propriamente reconhecida. Por 150 anos, o Vale do Ruhr tem sido visto como um ambiente urbano “problemático”, porque não dispõe de uma forma clássica de cidade ou de uma cidadania cosmopolita: é uma região espacialmente difusa, habitada majoritariamente por uma classe trabalhadora e culturalmente provincial. O urbanista alemão Wal-

ter Siebel certa vez comentou que “se alguém perguntar às pessoas na Europa o que elas imediatamente associam ao termo urbanidade, há pouco a hesitar... a urbanidade tradicional significa ruas movimentadas, lojas abertas 24 horas, ou seja, o perfil tradicional da cidade europeia”. Mas, no Ruhr, “tudo que se encaixa no estereótipo de uma cidade europeia é inexistente: não há um núcleo central, um contraste urbano versus rural legível e uma mistura [de funções]. Trata-se de um rural urbanizado sem uma cidade real” (SIEBEL, 1999, p. 123). Mais recentemente, em um livro intitulado *Cities without cities*, o teórico urbano Thomas Sieverts (2003) desenvolveu seu conceito de *Zwischenstadt* (literalmente “*in-between-cities*” – ou “espaços entre cidades”), em grande parte referenciando o Vale do Ruhr como exemplo.

E, no entanto, o Ruhr também é um dos maiores exemplos no mundo desse “impulso” relacionado ao esverdeamento urbano; desde o início do século XX, o desenho do espaço verde tem sido central para reconfigurar a região tanto espacial como socialmente falando. Em 2010, o Ruhr foi nomeado Capital Europeia da Cultura graças ao *Internationale Bauausstellung Emscher Park*,<sup>3</sup> projeto que promoveu uma transformação regional de *brownfields* em parques, restos industriais em museus e linhas ferroviárias e canais de esgoto em vias verdes de circulação. Desde o início do século XX, o Ruhr também se esverdeou mesmo perante a ausência das condições urbanas às quais a prática do esverdeamento é geralmente atribuída: presença de densidade urbana e favelas industriais (HALL, 2002), problemas de saúde pública desenfreados ou uma classe média “cosmopolita” e consumista (GREEN, 1990). Graças à longa história do local e à morfologia incomum, foi possível acompanhar o surgimento e a transformação desse entendimento da natureza urbanizada no enquadramento aqui proposto.

Os dados deste artigo foram coletados por meio de um projeto de pesquisa mais amplo que investigou os 150 anos de esverdeamento urbano no Ruhr com base em consulta a arquivos, realização de entrevistas e observação participante. A coleta de dados foi realizada durante dois anos de trabalho de campo entre 2011 e 2013. O projeto geral fez um estudo comparativo longitudinal (WALTON, 1992) organizado para identificar pontos em comum nas práticas de esverdeamento em três momentos de grande reestruturação urbana global: industrialização em 1900; desindustrialização na década de 1960; e neoliberaliza-

3 NT. Programa de mudanças estruturais na região do Ruhr alemão, de 1989 a 1999, a fim de mostrar novos conceitos em termos de ideias sociais, culturais e ecológicas.

ção na década de 2000 (BRENNER, 2004; JESSOP, 2002; AGLIETTA, 2000).

Este artigo descreve projetos observados nos dois primeiros momentos: a construção da primeira cidade-jardim da região, no início de 1900, quando a natureza urbanizada surgiu no vale do Ruhr; e duas visões concorrentes democráticas do pós-guerra de produção do espaço público através de espaços verdes na década de 1970. Cada projeto de esverdeamento foi localmente significativo e deliberadamente planejado para que funcionassem como significantes de novas identidades urbanas após respectivos momentos de agitação urbana. Esses projetos também foram representativos e associados a paradigmas de esverdeamento urbano comuns em toda a região e em todo o mundo ocidental em cada época analisada. As evidências apresentadas aqui sobre a justificativa para implementação desses projetos, e sobre como eles foram vistos em conformidade às tendências internacionais e suas expectativas de catalisar mudanças localmente provêm de documentos de planejamento locais e regionais, fontes originais de arquivos e outras fontes bibliográficas históricas sobre a região, sendo estas últimas analisadas pelas lentes teóricas abordadas neste texto. Literatura acadêmica sobre os projetos durante o tempo de construção – Jürgen Habermas, Oskar Negt e Alexander Kluge, para o período pós-guerra – também foi usada como fonte histórica.

Por fim, tratamos o Ruhr como um caso urbano. O trabalho sobre a natureza como tecnologia ou representação do poder social e político tende a tomar a nação como parte de seu contexto (FOURCADE, 2011; MUKERJI, 1997; SCOTT, 1998) – especialmente na Alemanha (CIOCCO, 2002; LEKAN; ZELLER, 2005). Chandra Mukerji (1997), por exemplo, descreveu os jardins de Versalhes como “uma forma de prática material, uma maneira de agir no espaço com o objetivo de fazer esses jardins parecerem, de fato, a França” (1997, p. 9). Nos projetos examinados aqui, o verde foi uma maneira de ação direta no espaço como modo de ajudar a fazer o Ruhr parecer uma cidade. Certamente, os projetos de esverdeamento no Ruhr refletem preocupações nacionais específicas (como a reconstrução da democracia na Alemanha Ocidental do pós-guerra), mas especialmente porque os agentes sociais responsáveis por isso se colocaram conscientemente em um campo interativo internacional de outras cidades e de outros agentes sociais urbanos preocupados com a mesma questão. Esses projetos também foram entendidos como simulacros e tentativas deliberadas de se refazer o Ruhr para refletir novos ideais urbanos, embora fossem ao mesmo tempo projetos utilitários, ou seja, com necessidades

de provisão efetiva de espaço para habitação e atividades recreativas.

## AS ORIGENS DA RELEVÂNCIA MORAL DA NATUREZA: A NATUREZA URBANIZADA CHEGA AO RUHR

O principal argumento deste artigo é que a urbanização industrial provocou uma mudança na forma como a natureza passou de um bem direto a um bem indireto: isto é, da natureza repleta de elementos para fins de subsistência àquela natureza vista como portadora de benefícios principalmente afetivos e imateriais. Os historiadores ambientais documentaram o surgimento dessa concepção moral contemporânea e reconhecível da natureza durante a industrialização da Europa Ocidental e dos Estados Unidos no século XIX, mas sem descrevê-la como tal. A Revolução Francesa marcou o início da transferência de jardins e bosques reais para o espaço público de Paris, seguido por um grande investimento na construção de parques (IVES, 2018) e novas formas de arte e espetáculos de representação da natureza nas décadas de 1830 e 1840 (GREEN, 1990). Na Inglaterra, o capitalismo industrial criou um anseio pelo retorno ao “rural” no início do século XIX (WILLIAMS, 1973). Na Nova Inglaterra, nos Estados Unidos, a urbanização “sobrecarregou [a] imagem árcade” das cidades industriais, forçando o desenvolvimento de uma “visão urbana” na década de 1840 (BENDER, 1982, p. 77). Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux criaram seu Plano Greensward para o Central Park de Nova York na década de 1850 (CRAWFORD, 1995). Os reformadores sociais da era progressista prescreveram a natureza como um caminho para aliviar a pobreza, a superlotação e a poluição da cidade de Chicago na década de 1890.

O Ruhr adotou essas medidas mais tardiamente; esse novo imaginário social e os primeiros esforços reconhecíveis de esverdeamento não apareceram por lá até o início do século XX. Em 1900, todas as grandes transformações da urbanização já haviam ocorrido no local: a economia crescente da produção de carvão e aço transformou um vale agrícola tranquilo com uma população de 300.000 habitantes em uma aglomeração industrial fervilhante de dois milhões de pessoas; camponeses se tornaram empregados assalariados no contexto de uma economia industrial nascente (JACKSON JR, 1997); e os padrões de trabalho e consumo mudaram à medida que os homens começaram a trabalhar nas minas e não mais nos campos, e as mulheres começaram a comprar co-

mida em vez de produzi-la (STEINBORN, 1991). Mas, apesar dessas transformações, o Ruhr ainda não havia se urbanizado a partir de um imaginário. Mesmo cercado por essas novas formas de trabalho, consumo e relações sociais, no final do século, o ideal normativo da sociedade ostentado pelos detentores do poder local ainda era tido como agrário ou rural; eles ainda não viam o Ruhr como uma cidade, nem mesmo sua força de trabalho industrial de primeira geração como cidadãos urbanos.

Essa orientação agrária em pleno contexto urbano-industrial era claramente visível no comportamento e nas crenças dos barões industriais do Ruhr, mais notadamente na empresa Krupp, instalada na cidade de Essen. No final do século XIX, a força de trabalho industrial ainda era predominantemente de origem rural e “a linha de divisão entre o mineiro e o camponês-cultivador não era fácil de traçar” (POUNDS, 1968, pp. 89-90). Todavia, além dos funcionários individuais, todo o gerenciamento e o arranjo espacial da empresa Krupp replicaram conscientemente as relações sociais agrárias na paisagem. Krupp e os outros proprietários de fábricas do Ruhr adotaram o modelo paternalista de gestão do trabalho que, por sua vez, replicava as relações feudais entre senhor e servo com novas interdependências entre empregador-empregado (DRUCKER, 2012), fornecendo serviços de moradia, educação, assistência médica e aposentadoria em troca de “obediência incondicional” (GÜNTHER; PRÉVÔT, 1905, pp. 35, 181). Eles forneceram toda a infraestrutura de serviços públicos (HUNDT 1902; LARSEN, 1996, p. 975), em vez de isto ser responsabilidade do setor público nascente. E eles também construíram habitações proletárias na forma de “colônias” – pequenos grupos de casas geminadas com jardins individuais e galpões para a criação de animais (STEINBORN, 2010).

As colônias representavam um simulacro da vida rural que, em tese, organizava a vida cotidiana dos trabalhadores, buscando justamente refletir esse ideal agrário. Em outras palavras, essas colônias não pretendiam cultivar um público urbano ou criar cidadãos urbanos. Não havia espaços públicos projetados para a mistura social, não havia sentido análogo algum para que os trabalhadores se misturassem e se encontrassem, nenhum valor dado ao cosmopolitismo como vias para promover uma diferenciação social articulada entre elas. Ao contrário; as colônias agrupavam trabalhadores por região de origem para garantir que eles “pudessem continuá-las a partir dos distritos rurais de onde vieram” (KOCH, 1954, p. 81 apud *Die Lage der Bergarbeiter im Ruhrgebiet* de 1903, PIEPER). Essas colônias também forneceram

amplo acesso à natureza para fins de subsistência. No final do século XIX, 96% das unidades habitacionais da empresa ofereciam galpões para criação de cabras, galinhas e porcos (HUNDT, 1902, p. 31). Uma pesquisa de 1893 contou, entre 16.060 mineiros com acesso a jardins e campos, 524 cavalos, 8.210 bovinos, 31.221 cabras, 38.017 porcos e 885 ovelhas (DEGE; DEGE, 1983, p. 50). Os animais eram importantes naquele contexto porque a empresa Krupp ainda imaginava chefes de família como aqueles envolvidos em trabalhos agrícolas fora do trabalho industrial, declarando que um “trabalhador em tempo integral, que quer cuidar de seu jardim e de seus pequenos animais, não deve ser submetido a um longo percurso” para chegar até eles após um dia de trabalho cansativo nas minas (HEINRICHSBAUER, 1936, p. 42).

Essa visão do Ruhr e de seus trabalhadores foi sendo modificada na primeira década do século XX à medida que importantes proprietários de fábricas, planejadores urbanos e filantropos começaram a imaginar o Ruhr como uma região que deveria se equiparar às capitais europeias tanto culturalmente quanto economicamente falando. Nesse ponto, realizaram uma mudança imaginativa de *Gemeinschaft* para *Gesellschaft* – da tradicional “comunidade” rural ou agrária para as cidades e a sociedade urbana como uma visão normativa para o Ruhr – e, posteriormente, começaram a registrar uma preocupação crescente com a falta de referências tradicionais do urbanismo no vale do Ruhr. Em 1900, o Ruhr rivalizava com cidades como Berlim e Londres em tamanho e importância econômica. Mas, em vez de ser atormentado pela superlotação, poluição e doenças (LEES, 1985; SCHMIDT, 1912), o policêntrico Ruhr sofreu outros problemas relacionados à sua legibilidade como cidade.

A “pegada espacial” da região foi previamente estabelecida através de um conjunto de cidades mercantis do período medieval que, na medida em que cresciam e se conurbavam, passavam a assumir a “aparência de uma cidade gigante contínua... repleta de um exército gigante de trabalhadores... [e] envolta e coberta por uma névoa, véu gasoso, empoeirado e sujo” (HICKEY, 1985, p. 19 apud *Die Lage Der Bergarbeiter im Ruhrgebiet*, PIEPER, em 1903). Também faltava ao Ruhr uma classe média cosmopolita por conta do “bloqueio educacional” de Kaiser Wilhelm II, que pretendia manter uma força de trabalho ignorante e dócil no local, impedindo a abertura de universidades no Ruhr (REGIONALVERBAND RUHR, 2010). Não havia instituições culturais como o Louvre de Paris, o Staatsbibliothek de Berlim ou o Hyde Park de Londres – os esforços do filantropo local Karl Ernst Osthaus para estabelecer o Museu de

Arte Moderna do Ruhr, em 1902, provocou o burburinho local de que “a arte de alta qualidade pertencia a Berlim, não às províncias” (SCHULTE, 2009, p. 215). E devido ao arranjo espacial das colônias, também não havia vida nas ruas, espaços públicos ou lugares para o encontro e a mistura de estranhos. Por volta de 1900, as elites do Ruhr começaram a notar essa falta de burguesia instruída, oportunidades de *flânerie*, consumo e de grandes instituições culturais ou espaços públicos como problemas a tratar, passando a ver seus residentes, portanto (muitos trabalhadores industriais da primeira geração e novos imigrantes), como parte de uma cidadania urbana pouco diversificada.

Essas preocupações crescentes marcaram o momento em que a natureza urbanizada chegou ao Ruhr. Quando as elites locais começaram a ver a cidade como um ideal espacial e social ao qual aspirar, passaram a considerar as formas simbólicas da natureza como um meio para alcançar esse objetivo. Durante o século XIX, os reformadores urbanos de outras cidades industriais propuseram intervenções verdes no ambiente urbano construído para ajudar a resolver problemas de saneamento e superlotação, como a cidade-jardim de Ebenezer Howard no Reino Unido. No início do século XX, em mimetismo às capitais europeias, os barões industriais do Ruhr se voltaram para a natureza como uma solução para os problemas da falta de urbanismo no local, mesmo perante a ausência dos problemas específicos que motivaram o uso da natureza urbanizada em outros lugares.

Em 1910, Krupp colocou esse novo imaginário em prática em Margarethenhöhe, a primeira cidade emblemática dos jardins da região. Margarethenhöhe usou o modelo de cidade-jardim de Howard para diferentes propósitos locais. Foi projetado explicitamente para simbolizar o futuro do Ruhr como cidade e para fazer com que o Ruhr se aproximasse à forma e à sensibilidade das capitais europeias ao encaixar os trabalhadores industriais à imagem da cidade, e não à imagem prévia do campo, do interior. O primeiro planejador regional do Ruhr, Robert Schmidt, projetou a cidade-jardim juntamente com cinturões verdes e parques públicos como um meio para a “apresentação esquemática de uma grande cidade incipiente” em uma área industrial (SCHMIDT, 1912, p. 90). Para Osthaus, a cidade-jardim – assim como o seu museu de arte – seria um meio de elevar a mente, de promover a “circulação desenfreada da vida mental” por todo o sistema (1911, p. 34). E para os Krupps, após meio século criando fábricas operando independentemente das cidades pré-industriais do Ruhr, Margarethenhöhe foi um “presente” para a cidade

de Essen, que abrigou pela primeira vez moradores de classe média residindo próximos a trabalhadores da Krupp (KRUPP’SCHHE GUSSTAHLFABRIK, 1912, p. 314). Este projeto teve propósitos de reformar Essen como um “distrito artístico único... afiliado ao centro da cidade” (METZENDORF, 1906, p. 4; KALLEN, 1984, p. 48). No Ruhr, portanto, a cidade-jardim não era uma resposta às favelas industriais, mas um projeto das elites da região de produzir explicitamente cidadãos mais cosmopolitas e cultos em relação aos padrões de vida cotidiana.

A principal maneira pela qual Margarethenhöhe ajudou a transformar os trabalhadores agrícolas em cidadãos urbanos reconhecidamente burgueses foi por meio do estabelecimento de novos relacionamentos sociais com a natureza. Embora as colônias tivessem fornecido o acesso à natureza como um bem direto e de subsistência, as cidades-jardim proporcionavam espaços esverdeados da maneira contemporânea e reconhecível – por seus benefícios como um bem indireto ou moral. Como nas colônias, cada unidade tinha seu próprio espaço verde, mas as árvores frutíferas passavam a ser apenas decorativas (METZENDORF; MIKUSCHEIT, 1997) e a criação de animais expressamente proibida (MARGARETHE KRUPP-STIFTUNG FÜR WOHNUNGSFÜRSORGE, 1915). Embora os Krupps já tivessem passado a ver a cultura do jardim como “economicamente” e “moralmente útil”, em 1887, o patriarca da família registrou a preocupação de que “se o jardim... não for controlado apenas pela mulher, ele [o marido] trabalhará em casa e descansará na fábrica”, declarando que “a agricultura de subsistência não deve ser praticada” [para conter esforços] (GÜNTER, 1970, p. 154).

À medida que a atividade agrícola deixou de ser trabalho masculino para virar *hobbies* de mulheres e crianças, a natureza também deixou de ser um espaço de trabalho para virar um espaço de lazer. O designer de Margarethenhöhe, Georg Metzendorf, planejou os jardins e bosques circundantes como um “espaço de restauração... no final do dia” para “a vida social da família” (METZENDORF, 1906, p. 12; KALLEN, 1984, p. 55). À medida que o assentamento se expandia em torno de uma das fazendas remanescentes da região, ele também ajudou o proprietário em dificuldades financeiras a reconceituar seus negócios agrícolas como um “destino de excursão e de descontração em meio a um jardim” (METZENDORF; MIKUSCHEIT, 1997, pp. 67-68). Os quintais, bosques e cafés de Margarethenhöhe refletiam uma nova paisagem imaginada, bem como novas ideias sobre a natureza se refletiam como um espaço de lazer que transformava seus bens de subsistência material em

edificação espiritual e, assim, produzia as condições para que a população experimentasse a natureza como algo cênico.

Os historiadores dedicados a entender o Ruhr não interpretam a chegada da cidade-jardim na região como uma mudança dramática das colônias que a precederam, uma vez que ambas eram formas de habitação de baixa densidade, oferecendo amplo espaço verde. Mas através dessa perspectiva, dizem que as novas regras para o espaço verde marcaram uma mudança decisiva no uso da natureza e na preservação das relações diretas de subsistência para os usos indiretos/morais. O momento de seu surgimento também indica que as mudanças provocadas pela industrialização nas relações sociais e nos modos de vida eram necessárias, mas não suficientes para o surgimento da natureza urbanizada.

A visão das elites locais a respeito do que seria uma “vida boa” permaneceu agrária ou rural ao longo de meio século de industrialização pesada, embora os padrões de trabalho e migração do Ruhr, as relações sociais e as formas econômicas já fossem urbanos. O segundo fator-chave foi uma virada imaginativa para a cidade entre as elites regionais, que cada vez mais se viam como participantes de um campo internacional de outras cidades e agentes sociais urbanos no qual a ideia de verde como algo benéfico para as cidades estava amplamente em propagação. Foi aí que um ideal urbano alternativo da sociedade e um imaginário urbanizado da natureza surgiram no Ruhr, e também que as ideias do verde como um bem moral indireto começaram reconhecidamente a orientar intervenções no ambiente construído. Embora as primeiras árvores urbanas de Essen tenham sido entendidas como parte de uma decoração fútil no final do século XIX (MCCREARY, 1964, p. 127), por exemplo, no século XX, o crescente setor público começou a ver formas da natureza, como árvores de rua, parques públicos e florestas municipais como bens públicos a serem fornecidos juntamente com instituições culturais, como bibliotecas e casas de ópera (MCCREARY, 1964).

## OS USOS SUBSEQUENTES DA NATUREZA URBANIZADA: DUAS VISÕES “VERDES” DA DEMOCRACIA NO PÓS-GUERRA

A partir do momento em que a natureza passou a ser percebida como algo benéfico no Ruhr, os agentes produtores do espaço puderam e continuaram a espacializar esses ideais de mudança dos espaços públicos

por meio da criação de áreas verdes. Inicialmente um resultado da urbanização, a natureza urbanizada tornou-se uma variável das mudanças urbanas à medida que se buscava refazer o ambiente citadino em um momento de grande reestruturação das cidades na Europa. Nas décadas que se seguiram após a Segunda Guerra Mundial, dois grupos sociais muito diferentes promoveram visões concorrentes do que deveria ser uma sociedade democrática através da natureza.

Considerando que a cidade-jardim de Ebenezer Howard já empregava o uso paradigmático da natureza para remediar os males urbanos no século XIX, no pós-guerra surgiram dois paradigmas de planejamento concorrentes com visões correspondentes de cidades e da vida cívica ocidentais (KLEMEK, 2011). Ambos os paradigmas tinham influências do esverdeamento.

O primeiro foi uma versão espacial da modernização fordista, que adotou os princípios do modernismo arquitetônico e do planejamento funcionalista – um paradigma de planejamento realizado arquitetonicamente a exemplo dos “arranha-céus espalhados em meio a um parque” de Le Corbusier, programaticamente alinhado à visão da Carta de Atenas (1933) de cidades funcionalmente divididas e fisicamente semelhante à construção de Brasília, em 1960. Na época, nos Estados Unidos, essas ideias impulsionaram o espraiamento suburbano possibilitado graças à expansão da indústria automobilística e que serviram como causa e consequência do *white flight*,<sup>4</sup> da decadência urbana e da pobreza negra presente nas cidades estadunidenses.

Mas a década de 1960 também assistiu a uma reação crescente da comunidade contra o planejamento urbano racional-compreensivo e o viés autoritário de projetos de reconstrução em larga escala. A batalha entre Robert Moses e Jane Jacobs sobre a rota proposta da Lower Manhattan Expressway cruzando o bairro de West Village, em Manhattan, talvez seja a mais famosa desses antagonismos que foram travados. Mesmo que algumas demandas não fossem tão claras, esses antagonismos polarizavam tipos de planejamento urbano *top-down* (de cima para baixo) versus *bottom-up* (de baixo para cima), projetos de larga escala versus projetos de pequena escala, planejamento versus organicidade. Nas cidades dos Estados Unidos na década de 1970, o desenho e o uso de espaços verdes, como o Washington Square Park, em Nova York, ou o People’s Park, em Berkeley,

4 NT. *White flag* (ou “voo branco”) diz respeito ao fenômeno de pessoas brancas que evadiram áreas urbanas, particularmente aquelas com populações minoritárias significativas, para residir em áreas suburbanas.

Califórnia, foram os principais locais planejados para combater esses problemas.

No Ruhr, nessa época, os paradigmas internacionais de planejamento urbano verde foram novamente implantados como soluções para problemas nacionais e locais – nesse caso, para ajudar a reconstruir um espaço urbano público e democrático. Na década de 1960, a região estava enfrentando o colapso da economia industrial e de mudanças estruturais maciças, enquanto o país como um todo lidava com as consequências do nacional-socialismo e das atrocidades de Hitler durante a guerra buscando recriar a democracia na nova Alemanha Ocidental. À medida que o poder dos barões industriais diminuía, foram os planejadores e formuladores de políticas do novo governo democrático que tiveram a tarefa de imaginar e realizar o futuro pós-industrial do Ruhr. Embora fossem críticos do planejamento autocrático de Robert Moses (DIEFENDORF, 1999; KLEMEK, 2011), esses planejadores e formuladores de política buscaram reproduzir no Ruhr a divisão funcional das cidades automobilísticas enquanto forma espacial sinônima de democracia estadunidense (GÖDERITZ et al., 1957), combinando essa morfologia de “subúrbio” por excelência com ideais políticos da Alemanha Ocidental. Nas décadas de 1960 e 1970, o conceito de esfera pública burguesa de Jürgen Habermas ofereceu aos planejadores e funcionários públicos uma visão da democracia pós-guerra baseada no discurso crítico racional entre diversos cidadãos (BAHRDT, 1952; HABERMAS, 1991). Mas à medida que a frustração com as versões *top-down*, burguesas e abstratas da política e do planejamento urbano crescia no Ruhr, assim como em toda a Alemanha Ocidental, os contramovimentos da Nova Esquerda defendiam um modelo alternativo de esfera “proletária” ou “semipública” baseado sobre o princípio de “mistura” (*Mischung*) em vez do princípio de “divisão” (*Trennung*) (JAMESON, 1988, p. 160) a partir do trabalho de dois dos alunos de Habermas, Negt e Kluge (1993).

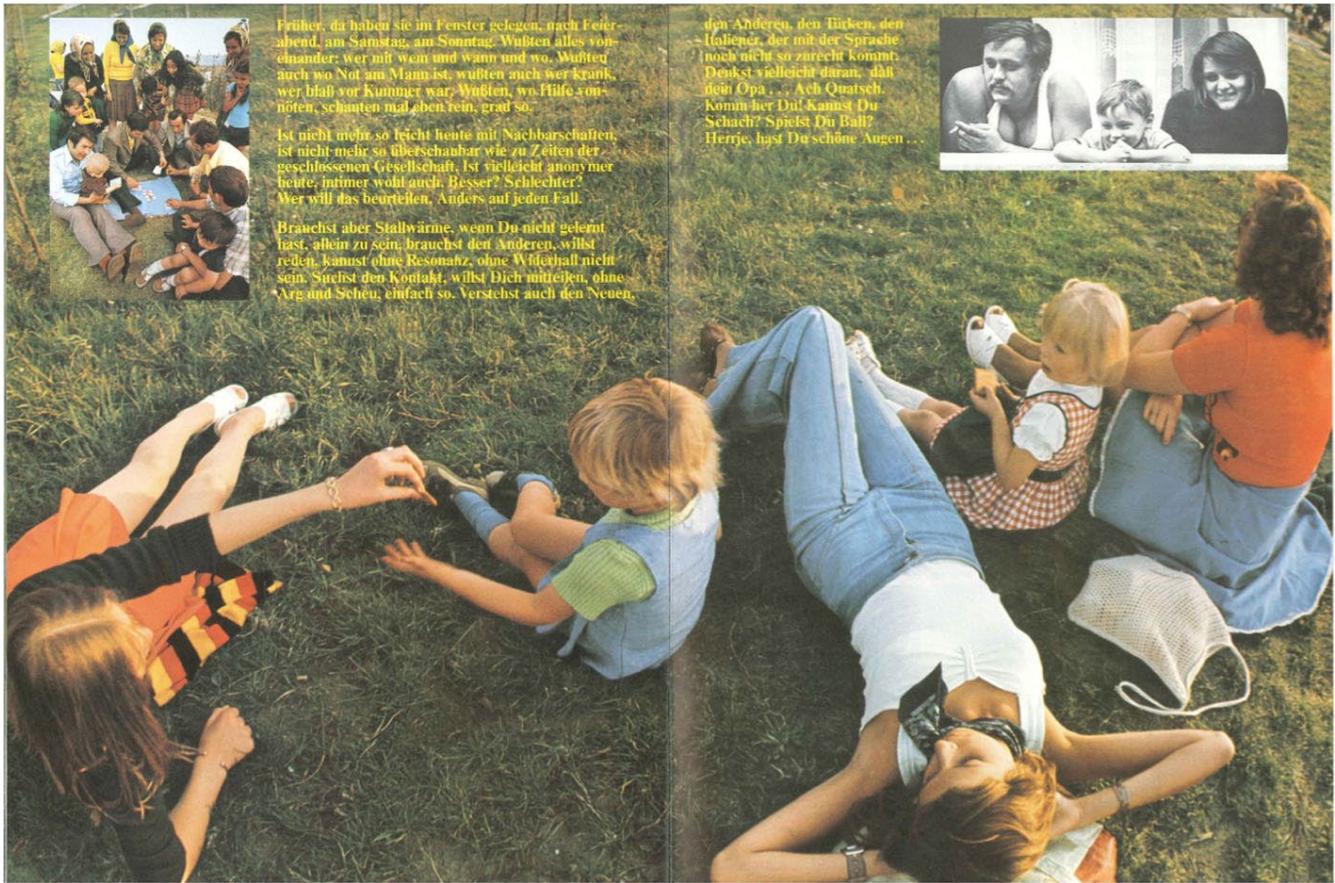
O primeiro modelo Habermasiano foi territorializado pelos planejadores do Ruhr mediante a implantação de uma série de grandes parques regionais de recreação chamados de *Revierparks*, construídos para servir como espaços de convívio para o novo público democrático na região. Os *Revierparks* fizeram parte de amplos esforços de planejamento regional por parte do Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR), um órgão de planejamento regional criado por Robert Schmidt no final do século XIX. Os planos regionais do SVR dividiram o espaço urbano do Ruhr em quatro esferas funcionalmente separadas (trabalho, vida privada, transporte e lazer),

designando novas formas espaciais para cada uma delas (LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN, 1968, 1970).

Dessa maneira, a construção de universidades tornaria possível a formação de uma nova força de trabalho de “colarinho-branco”; a construção de arranha-céus “modernizaria” uma classe operária provinciana; as rodovias proporcionariam liberdade e mobilidade; e – o mais importante – os parques cultivariam a vida pública democrática. Um estudo nacional sobre o tempo de lazer descreveu os *Revierparks* do Ruhr como um “protótipo” de novos espaços recreativos que promoveriam os objetivos da expansão e consolidação da “sociedade aberta e democrática”, possibilitando “troca diversificada e aberta” em espaços que tornavam as diferenças de classe “invisíveis”, promovendo valores compartilhados, contribuindo para a política e para emancipar indivíduos como “cidadãos-políticos” em vez de “consumidores” individualizados (LÜDTKE, 1972, pp. 49-51).

Para os planejadores do Ruhr, grandes parques contidos em uma cidade funcionalmente dividida representavam o ideal paisagístico de Habermas (como as cidades-jardim de Krupp) e também tinham o objetivo literal de ajudar a criar a esfera pública que se pretendia produzir e seu correspondente público imaginado. Esses planejadores explicitaram as sociabilidades pretendidas dessa intervenção espacial em um folheto distribuído em 1978 com o objetivo de apresentar os novos *Revierparks* ao público alemão (EHRICH; SPRINGORUM, 1978). O folheto serviu como um manual de instruções para o uso adequado dos *Revierparks*, mostrando às pessoas como deveriam se comportar nos novos parques e quem deveria estar neles; também ilustra como os planejadores imaginaram o modo como os parques facilitariam a consolidação da democracia.

A Figura 1 é característica desse momento por trazer o ideal futurista para o foco da imagem, contrastando-o explicitamente com o passado a ser deixado para trás. O passado é representado pelos alojamentos das colônias do Ruhr, visíveis na pequena imagem em preto e branco no canto superior direito, na qual uma família de vizinhos curiosos se inclina para fora de uma janela situada no nível da rua. Embora as colônias e as cidades-jardins continuassem sendo importantes fontes de produção de moradias e alimentos durante a guerra, na década de 1960 os planejadores e proprietários de terras preferiram demolir as colônias a modernizá-las, sendo esse tipo de moradia comumente representado nos documentos de planejamento e na imprensa popular como ultrapassado, isolado e provincial. Aqui, as colônias do passado são apresentadas como um contraste com



Früher, da haben sie im Fenster gelegen, nach Feierabend, am Samstag, am Sonntag. Wußten alles voneinander, wer mit wem und wann und wo, wußten auch wo Not am Mann ist, wußten auch wer krank, wer blatt vor Kummer war, wußten, wo Hilfe vonnöten, schauten mal eben rein, grad so.

Ist nicht mehr so leicht heute mit Nachbarschaften, ist nicht mehr so überschaubar wie zu Zeiten der geschlossenen Gesellschaft. Ist vielleicht anonym, heute, intimer wohl auch. Besser? Schlechter? Wer will das beurteilen. Anders auf jeden Fall.

Brauchst aber Stallwärme, wenn Du nicht gelernt hast, allein zu sein, brauchst den Anderen, willst reden, kannst ohne Resonanz, ohne Wiederhall nicht sein. Suchst den Kontakt, willst Dich mitteilen, ohne Arg und Scheu, einfach so. Verstehst auch den Neuen,

den Anderen, den Türken, den Italiener, der mit der Sprache noch nicht so zurecht kommt. Denkst vielleicht daran, daß dein Opa ... Ach Quatsch. Komm her Du! Kamst Du Schach? Spielst Du Ball? Herje, hast Du schöne Augen ...



Figura 1:  
O passado  
“isolado” do Ruhr  
e o seu futuro  
cosmopolita  
(EHRICH;  
SPRINGORUM,  
1978)

o futuro cosmopolita do Ruhr – representado pela fotografia colorida e de página inteira, na qual mulheres e crianças brancas alemãs relaxam descansadamente em público próximas aos novos imigrantes italianos e turcos jogando baralho na fotografia inserida à esquerda. O contraste visual corresponde ao texto, que lê:

Antes, eles se inclinavam para fora da janela, depois do trabalho, no sábado, no domingo. Todo mundo sabia tudo sobre todo mundo: quem andava com quem, quando e onde. Eles também sabiam onde estavam precisando de ajuda, sabiam quem estava doente, pálido de tristeza, isso bastava. Isso já não é tão fácil de se ver nos bairros, nem tão facilmente identificável como nos tempos da sociedade fechada. Hoje talvez [a vida seja] mais anônima, provavelmente mais íntima, também. É melhor? Pior? Quem pode julgar? É diferente, em qualquer caso. Mas você precisa de “calor no estábulo” se não aprendeu a ficar sozinho, precisa de outras pessoas, quer conversar; sem feedback, sem ressonância, você não pode ficar. Você busca contato, deseja se comunicar, sem suspeitas e timidez, exatamente assim. E você entende os ‘novos’, o outro, o turco, o italiano, aquele que ainda não sabe falar alemão

tão bem... Talvez você pense que seu avô... – oh, esqueça – venha aqui, você! Você joga xadrez? Bola? Nossa, você tem olhos tão bonitos....

Essa passagem reflete sobre o papel dos parques regionais como locais em que a população poderia aprender a participar do novo *Gesellschaft* urbano. O “antes” a ser deixado para trás é a claustrofobia da *Gemeinschaft* – onde “todos sabiam tudo sobre todos” – representada pelas colônias; o “hoje”, que é “diferente”, reflete a população imigrante atraída pela constante necessidade de trabalho industrial da região, pela revitalização da produção industrial e pela baixa taxa de desemprego do país, que atraiu à Alemanha Ocidental nos anos pós-guerra cerca de quatro milhões de trabalhadores e suas respectivas famílias oriundas da Turquia, Itália, Grécia e Iugoslávia (VON EINEM, 1982). O SVR projetou os parques para que fossem acessíveis a essa população, colocando-os nas áreas mais densas do Ruhr próximas ao transporte público, e amigáveis para uma variedade de usos familiares (LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN, 1968, 1970). Como zonas de interação entre estranhos de etnia e classe, os parques eram uma realização tecnocrática das ambições da Alemanha Ocidental por um domí-

nio público próspero, a base da urbanidade baseada em distinções nítidas entre público e privado e um público “burguês” de relativo anonimato movido por um discurso racional e por experiências compartilhadas de lazer.

Porém, na mesma década, um contramovimento local da Nova Esquerda rejeitou a visão dos *Revierparks* de democracia urbana burguesa e cidade funcionalmente dividida ao oferecer como alternativa uma visão social através da natureza com uma relação muito diferente com o poder. Desde a construção de Margarethenhöhe e a chegada de aspirações urbanas e da natureza urbanizada ao Ruhr, as colônias foram desvalorizadas econômica e simbolicamente. Elas estavam em decomposição física e seus moradores eram representados como antiquados e provinciais na cultura popular e em materiais como o folheto de propaganda dos *Revierparks*. Planejadores e formuladores de políticas alinhados com as visões burguesas da democracia (assim como proprietários de imóveis, que poderiam ganhar mais com o aumento dos aluguéis) queriam derrubá-las e construir arranha-céus. Mas a construção de universidades no Ruhr trouxe uma Nova Esquerda composta por professores e estudantes universitários que defendiam uma esfera pública “proletária” alternativa com políticas democráticas a serem implementadas nas colônias dos trabalhadores do século XIX do Ruhr. Antecipando críticas ao planejamento modernista, professores e estudantes, junto aos residentes das colônias – formados majoritariamente pela classe trabalhadora tradicional do Ruhr –, começaram a se organizar para salvar as colônias.

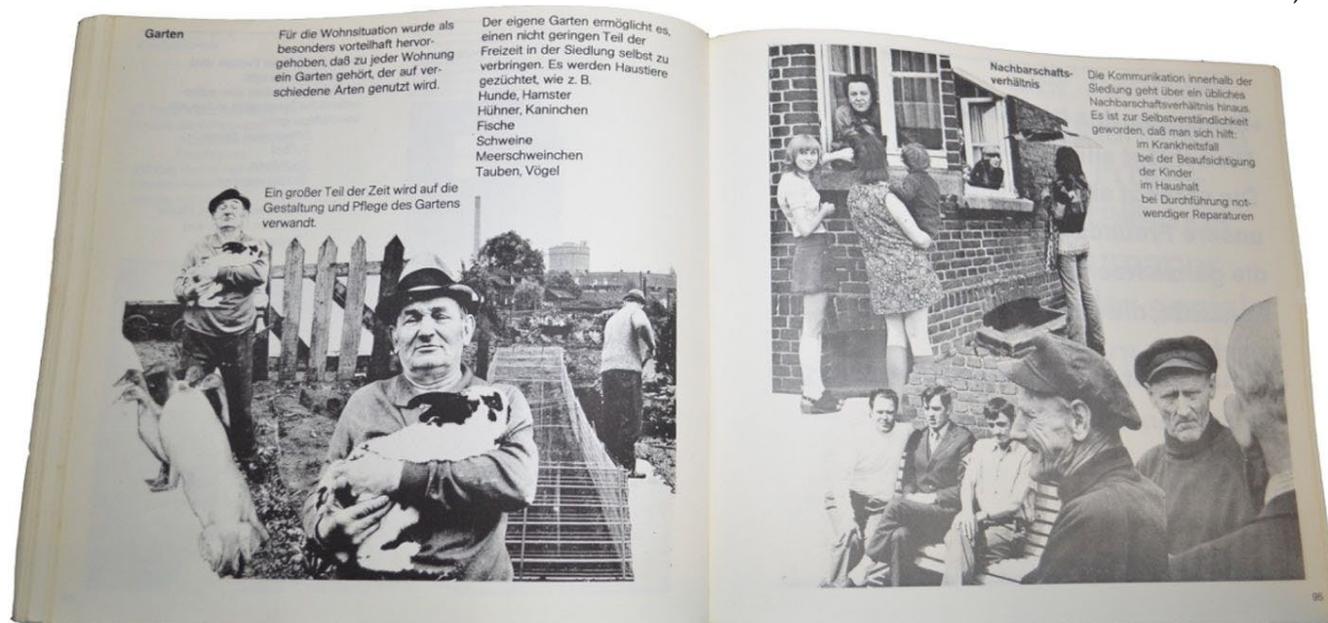
O alvo mais proeminente de preservação foi

Eisenheim, a colônia mais antiga de trabalhadores construída em 1844. O movimento para salvar Eisenheim reinventou a política espacial das colônias e consolidou argumentos para preservá-las em torno de um ideal alternativo, democrático, urbano e político-proletário centrado na natureza. Como os planejadores dos *Revierparks*, o movimento via a natureza como uma ferramenta para a construção da democracia urbana, ao passo que os animais, jardins e espaços verdes compartilhados das colônias eram elementos centrais para ilustrar os materiais publicitários (ver Fig. 2).

Mas, em vez de uma esfera pública Habermasiana de estrangeiros burgueses, eles desprezaram esses espaços materiais como o fundamento de uma política democrática alternativa (FAECKE ET AL., 1977; GÜNTER; GÜNTER, 1999). Embora as colônias refletissem originalmente um imaginário agrário da vida e das relações sociais, em uma nova economia política o movimento foi capaz de reformular simbolicamente esses espaços como base para uma nova política proletária. A seus olhos, no século XX e na ausência de barões industriais como proprietários-empregadores, os jardins e espaços verdes de Eisenheim tornaram-se lugares capazes de criar uma “base sólida de experiência real em massa” para dar “peso” a uma esfera pública proletária de cidadãos cujos interesses eram reflexivamente classificados, historizados e localizados, em vez de ostensivamente abstratos, a-históricos e universais (NEGT; KLUGE, 1993, p. 80).

Um trecho da entrevista de um residente contido em um dos livros publicados pelo movimento explica a relevância de imagens como a Figura 2, de-

**Figura 2:**  
A natureza molda o comportamento de vizinhança (PROJEKTGRUPPE EISENHEIM 1973, 94-95)



clarando que “as pessoas que criam coelhos recebem o apoio de seus vizinhos” (PROJEKTGRUPPE EISENHEIM, 1973, p. 123). Qual é a conexão entre natureza e vizinhança? O movimento argumentou que as demandas da natureza e seus produtos – literalmente, os cuidados que ela requer e os frutos que ela gera – facilitaram a ocorrência de tipos de interações sociais qualitativamente diferentes. Os coelhos criam oportunidades de vizinhança ao atrair crianças e ao incentivar os residentes a passarem momentos de lazer em casa com ninhadas que precisam de cuidado. Os jardins produzem mais flores do que uma pessoa pode colher ou mais legumes do que uma família nuclear precisa, criando oportunidades de cooperação e compartilhamento. Com o desaparecimento imaginado do local de trabalho industrial (o local tradicional do trabalho organizado e da consciência de classe [CREW, 1979]), o movimento argumentou que os jardins multiuso, a criação de pequenos animais e as “salas verdes” da colônia passariam a servir como espaços de pequena escala, multigeracionais e semi-públicos que produziram uma esfera pública proletária ao aumentar as interações sociais, incentivar a confiança, o compartilhamento e a solidariedade e, assim, reproduzir valores comunitários (PROJEKTGRUPPE EISENHEIM, 1973).

A construção de *Revierparks* e do movimento Rettet Eisenheim ilustra como a natureza urbanizada se tornou uma variável nas mudanças urbanas e como foi apropriada para projetos políticos muito diferentes no mesmo período. Como no caso de Margarethenhöhe, os *Revierparks* e as colônias do Ruhr não eram vistos apenas para representar visões normativas concorrentes, mas literalmente locais entendidos como chave para a publicização de novos ideais de cidades e cidadania, espaços onde novas normas e hábitos deveriam ser aprendidos e reproduzidos. Também destacam os efeitos espaciais e sociais cumulativos da natureza urbanizada na política urbana e no ambiente construído. Esse imaginário social transformou a paisagem fisicamente – os *Revierparks* do Ruhr e suas colônias permanecem centrais na identidade espacial da região hoje em dia – e socialmente, em que ambos se tratavam de lugares onde uma esfera pública democrática e uma consciência política eram e continuariam a ser cultivadas.

## DISCUSSÃO: O IMAGINÁRIO DO ESVERDEAMENTO E A MUDANÇA URBANA

O principal argumento deste artigo é que a urbanização transformou a natureza em um bem moral que, uma vez disponível, possibilitou o uso de pro-

jetos de esverdeamento como soluções para problemas relacionados ao urbanismo das grandes cidades industriais, mas também de outras. É claro que não sou a primeira pesquisadora a vincular a urbanização a ideias transformadas da natureza, ou a descrever a difusão generalizada de ideias urbanas. Os urbanistas observaram que as ideias historicamente “urbanas” ou “rurais” acabam “tendo uma independência própria”, transcendendo os lugares e tempos em que surgiram (ANGELO, 2017; BELL, 2018: 12; WIRTH, 1938). Mas o modo como as ideias e as estruturas morais urbanas foram processadas e se transformam ainda não foi focalizado em teorias recentes da natureza urbana, seja em estudos teóricos, seja em estudos empíricos. Os argumentos para o estudo da urbanização como um processo socionatural multiescalar enfatizaram a transformação física das cidades e das paisagens extrativistas mais amplas em economias políticas globais (por exemplo, ARBOLDA, 2016; BRENNER; KATSIKIS, 2014). Palavras como “epistemologia” e “imaginação”, “fenômenos” e “condição”, frequentemente aparecem em textos referenciais do planejamento urbano (BRENNER, 2013; BRENNER; SCHMID, 2017), e presume-se que, assim como os processos de urbanização se movem e transformam bens, pessoas e matérias-primas ao redor do mundo, formas, práticas e ideias culturais também circulam. Mas quais são essas formas e práticas culturais e como elas circulam pelo mundo?

Este artigo concretiza e elabora essas alegações documentando o movimento histórico do imaginário do esverdeamento urbano no contexto de um local que não é o de uma cidade tradicionalmente urbana. A pesquisa fornece uma explicação sociológica para o porquê e como essas práticas se repetem e se espalham, e como elas impactam a transformação do espaço físico e social por meio do conceito do imaginário social. Com base nos sociólogos que estudam a moralidade como gênese das categorias morais, argumentei que a urbanização transformou o verde em uma prática moral; que o imaginário social ao qual chamo de natureza urbanizada é um resultado da urbanização transformado em uma variável das mudanças urbanas.

Para traduzir isso na linguagem dos urbanistas, podemos nos voltar para a distinção de Neil Brenner entre o urbano como “essência nominal” e “essência constitutiva”. A essência nominal refere-se às formas sociais e espaciais que os “fenômenos, condições ou paisagens” urbanos adotam (por exemplo, as próprias cidades), enquanto as essências constitutivas são “os vários processos (por exemplo, investimento de capital, regulação estatal, consumo coletivo, luta social etc.) através dos quais o urbano é produzido” (BRENNER, 2013, pp. 96-98). A natureza urbani-

zada foi um produto da urbanização como essência constitutiva: as formas mutáveis de investimento, produção, consumo e relações sociais do urbanismo industrial literalmente “constituíram” essa nova visão moral da natureza, assim como constituíram cidades. Uma vez disponível, a natureza urbanizada afetou a forma urbana como essência nominal: as cidades e outros ambientes urbanos passaram a ser constituídos em parte por essa ideia de natureza, tal como é usada ao tomar decisões sobre o ambiente construído.

O reconhecimento dessa prática como resultado de um imaginário social (em vez de uma resposta confusa aos problemas ambientais) também oferece uma alternativa e uma concepção mais sociológica das causas e consequências do esverdeamento que, por sua vez, ajudam a explicar sua política e onipresença hoje. “Ideologia”, no sentido estrito marxista, é muitas das vezes a lente usada para realização de análises críticas do esverdeamento, implicando um desconhecimento tanto dos problemas sociais da cidade industrial quanto das ações ou crenças que defendem os interesses de classe dominantes (PURVIS; HUNT, 1993; WILLIAMS, 1977, p. 108). Esse diagnóstico também é um produto do enquadramento do senso comum atribuído ao esverdeamento, que o vê como uma prática reativa contra a cidade. As iniciativas de esverdeamento urbano entendidas nesses termos costumam ser tratadas como respostas ideológicas que confundem a origem dos problemas dos quais buscam tratar. Elas são processadas como tentativas de corrigir esses problemas como se pusessem “*band-aids*” espacialmente localizados em vez de promover uma transformação estrutural mais robusta, ou mesmo são processadas como iniciativas que buscam meramente domesticar ou cooptar a natureza sem maior aprofundamento. Essa suposição está implícita no modo como muitas questões sobre a política de hortas comunitárias e outros espaços verdes urbanos são compreendidas, especialmente em relação às suas tentativas e falhas inevitáveis de prestarem um verdadeiro serviço ao público: as hortas comunitárias podem ser espaços contra-hegemônicos ou seriam apenas mais um espaço de expansão do neoliberalismo (MCCLINTOCK, 2014)? Olmsted sabia o quão elitista era seu projeto para o Central Park (ROSENZWEIG; BLACKMAR, 1992)?

Essa suposição é historicamente imprecisa. O movimento Eisenheim constitui um caso histórico em que a ênfase no poder social e político do espaço verde, público e urbano coexiste com uma análise estrutural progressista dos problemas de seu presente somado a um argumento sobre como a participação do proletariado no espaço verde poderia levar à ocorrência de mudanças políticas. Contudo, mais impor-

tante, essas questões oferecem maneiras limitadas de se entender os problemas e as possibilidades dos projetos de esverdeamento. Como projetos sociais, eles não deixam de ser parciais; ao longo do tempo, esses projetos inevitavelmente refletirão as intenções de seus criadores e a economia política dos momentos em que foram idealizados e executados. O que essas perguntas e estruturas falham em explicar são o poder e a polissemia da natureza: não apenas o fato de a natureza *poder* ser utilizada, mas de fato ser utilizada com bastante frequência, e também sua disponibilidade para servir a múltiplos projetos concomitantes direcionados a uma variedade de finalidades políticas. Na década de 1970, o movimento Eisenheim e os *Revierparks* promoveram duas visões distintas da democracia urbana através da natureza; hoje, o esverdeamento urbano é mobilizado em projetos em todo o espectro político, tanto por jardineiros de guerrilha quanto por máquinas de crescimento verde.

Logo, o argumento descrito aqui explica a disponibilidade de soluções verdes para projetos em todo o espectro político, tanto aqueles do tipo *bottom-up* quanto *top-down*. Isto porque não são apenas os planejadores urbanos ingênuos ou reformistas que atribuem esperança ao *design verde* como solução aos problemas sociais, mas todos os tipos de atores que estão aptos a agir para solucionar esses problemas sociais através do espaço verde. Espaços verdes semelhantes entre si, como parques, hortas comunitárias, fazendas urbanas, loteamentos e vasos de plantas colocados nas janelas, podem refletir e projetar ideais sociais muito diferentes, contra-hegemônicos e revolucionários, assim como ideais afirmativos ou reformistas. Um imaginário compartilhado desse conjunto de representações estéticas tratadas como “benéficas” torna esses significantes cotidianos da natureza – ou seja, flores ornamentadas sobre uma mesa de centro ou de jantar, plantações colocadas em vasos de janelas, hortas comunitárias, como já mencionei – amplamente legíveis como recipientes de valor e, portanto, veículos úteis para propagar diversas visões sociais independentemente de sua conotação política. A natureza urbanizada também pode estar no cerne das visões antiurbanas, a exemplo dos movimentos alternativos de produção de alimentos orgânicos e de comunidades pequenas que buscam viver em harmonia com a natureza selvagem, cultivando sua própria comida. Não significa que sejam espaços “livres” de cooptação dominante, mas ambos projetam visões normativas e articuladas do mundo seja através de práticas coletivas ascendentes (*bottom-up*), seja através de práticas coletivas descendentes (*top-down*). Questões ligadas a custo e escala contribuem para o fato de que os projetos de esverdeamento mais visíveis são aqueles que usam a natureza para realçar

os arranjos sociais já existentes. No entanto, não significa que as práticas de esverdeamento sejam necessariamente direcionadas à manutenção de um status quo dominante, mas mesmo práticas ascendentes podem mobilizar o “verde” de maneira semelhante às práticas descendentes.<sup>5</sup>

Esse argumento sobre as origens e os efeitos do esverdeamento tem implicações na sociologia da moralidade e nas teorias da urbanização. Para os urbanistas, esse argumento oferece uma perspectiva sociológica que destaca o papel da cultura e das ideias nas mudanças urbanas. Embora os urbanistas “saibam” que “produção” inclui não apenas trabalho manual e econômico, mas também o trabalho imaginativo e cultural e “realização social”, esse trabalho cultural e social é frequentemente ignorado e é teorizado aquém do merecido (SMITH, 1998, p. 277). O argumento do senso comum de que o esverdeamento é uma reação contra a cidade reflete essa orientação na medida em que vê esse processo como uma reatividade à urbe, sugerindo que os problemas urbanos vêm em primeiro lugar e as soluções verdes (ideológicas) em segundo. Mas como David Harvey observou – não por coincidência, também no contexto de uma discussão sobre ideias da natureza –, “até Marx” estava “disposto a aceitar outras maneiras pelas quais as ideias poderiam se tornar uma ‘força material’ para a mudança histórica quando incorporadas às práticas sociais” (1993, p. 31). Ao deixar claro que a ordem temporal pode muitas das vezes representar o inverso – ou seja, de que o esverdeamento é uma prática que aspira a algo, que literalmente expõe novas visões (neste caso) de cidades e cidadania na paisagem –, o caso do Ruhr ajuda a corrigir esse viés, mostrando como os imaginários sociais e as ideias se tornam uma “força material” de maneira mais ampla: são causas e efeitos nas transformações urbanas.

Essa é também uma explicação para o esverdeamento, que transita entre as abordagens materialista e cultural da transformação urbana de maneira consistente com os objetivos de estudos anteriores, usando o conceito de imaginário social. Eu chamo esses

5 NT (a partir de contato com a autora). O fato de o esverdeamento em larga escala ser caro e difícil de executar é a razão pela qual projetos deste porte (por exemplo, grandes parques públicos) tendem a ser afirmativos ao sistema (isto é, tendem a sustentar e a acreditar no sistema do qual fazem parte – eles não são orientados para a crítica, não sugerem mudanças radicais). Portanto, não significa dizer que todas as práticas de esverdeamento, enquanto práticas sociais, sejam necessariamente orientadas para manter o status quo. O ponto sobre as hortas comunitárias, tal como mencionado, é mostrar que mesmo as ações de *grassroots* orientadas para a mudança e preocupadas com a equidade podem vir a usar o verde daquela maneira.

esforços históricos de “esverdeamento” deliberadamente para destacar a continuidade entre os esforços contemporâneos de esverdeamento e os de épocas anteriores. Apesar de as pessoas geralmente atribuírem projetos e valores específicos à mudança natural, os parques urbanos do século XIX e as cidades verdes contemporâneas correspondem – formalmente – a uma mesma atividade, produtos de um mesmo imaginário social. Ao observar esse argumento em relatos sobre transformações urbanas, embora os imaginários sociais não tenham rédea livre, eles também não são simplesmente epifenômenos das condições materiais.<sup>6</sup> As transformações da paisagem em larga escala são em parte um produto desses esforços imaginativos; inevitavelmente, esses projetos também refletem a economia política de cada época, em termos de suas aspirações normativas particulares, restrições materiais e políticas espaciais. O imaginário social tem sido uma ferramenta em tais projetos – de definir o papel causal da “cultura” em relação a variantes mais estruturais do marxismo – ou, como Bob Jessop colocou, para explicar como “os imaginários fornecem não apenas um quadro semiótico para *construir* o mundo, mas também contribui [e] para a própria *construção* (desse quadro semiótico)” (JESSOP, 2010, 342; itálico no original). As *comunidades imaginadas* de Anderson costumam ser marcadas como uma mudança das análises “estrutural e materialista” do nacionalismo para (adicionalmente) as “culturais” (GOSWAMI, 2002, p. 771); Castoriadis teve como motivação um compromisso político e intelectual em teorizar o trabalho criativo e os resultados que não podiam ser rastreados até suas fontes estruturais (1997, pp. 24-25; GAONKAR, 2002). Aqui, também, o imaginário social fornece uma estrutura para entender o eterno retorno de uma ideia mobilizada repetidamente no contexto da mudança urbana.

Por sua vez, o contexto urbano se estende desde a sociologia das normas e valores sociais da análise do discurso à ação, enfatizando os efeitos materiais dos imaginários sociais à medida que os projetos de esverdeamento espacializam novos ideais de publicidade urbana e, assim, transformam o espaço urbano. Embora sensibilizados pelo papel causal exercido pela cultura, os sociólogos nem sempre estão sintonizados com a “materialidade” de crenças ou imaginários morais (MCDONNELL, 2010;

6 NT (a partir de contato com a autora). Os imaginários sociais são importantes nas mudanças urbanas. Eles são até certo ponto limitados e moldados por condições materiais, economia política, contexto de governança etc. –, mas têm efeitos causais. A sugestão aqui é que não entendemos a mudança urbana se olharmos apenas para a economia política e esquecermos a cultura.

RUBIO, 2014). Embora teoricamente “cinestésico” e “emotivo”, além de discursivo (GLAESER, 2011, p. 18), na prática, imaginários sociais, normas e valores têm sido geralmente estudados como um terreno cognitivo e discursivo. Ann Mische, por exemplo, ao descrever várias maneiras pelas quais os futuros são produzidos, “se concentra principalmente no texto e na conversa”, e não aborda a questão de “como os projetos futuros recebem forma material”, o que implica a necessidade de estudos adicionais sobre esse tópico (2009, pp. 699-702; 2014; p. 244, 442). A sociologia da moralidade tendeu a tratar crenças e práticas separadamente – oferecendo relatos das origens sociais das crenças morais (STRAND, 2015) e sobre como elas conduzem a linguagem e a prática (ABEND, 2014) e promovem situações de justificação verbal (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2006).

O caso do esverdeamento chama a atenção dos sociólogos para as consequências materiais das crenças morais por meio de uma visão das paisagens urbanas, parcialmente, como produtos da ação moral. O esverdeamento no Ruhr estabeleceu literalmente distinções entre espaço público e privado, estabeleceu os limites espaciais da região e reformulou de forma recorrente sua vida social. Essa história mostra como a sociologia da moralidade pode incorporar uma “sensibilidade material” (RUBIO, 2014) em suas análises, sintonizando-se com diferentes modos de ação moral, colocando o ambiente construído em foco como um arquivo dessas decisões – centralizando-o como um local-chave em que as negociações sobre visões normativas são materialmente realizadas – e destacando vários papéis que os materiais podem desempenhar. Esses materiais e espaços têm uma capacidade agêntica de “fazer” coisas: reunir pessoas, criar novas formas de interação social ou consciência política. Eles causam inércia e facilitam a reprodução cultural, como objetos que permanecem na paisagem; como os projetos de esverdeamento são materialmente duráveis, eles são capazes de sustentar visões e aspirações sociais nas mentes do público, geralmente além da vida de seus criadores. E são ferramentas de mudança: seja por meio de novos projetos, seja pela reinvenção de formas existentes, os projetos de esverdeamento urbano são esforços deliberados para refazer a sociedade através da paisagem. O esverdeamento é uma prática particularmente rica para enxergar esses efeitos materiais precisamente porque a natureza é carregada de muitos valores e associações e porque os projetos de esverdeamento urbano são inerentemente materiais. Porém, da mesma maneira que a ideia de nação influencia a ação solidária no mundo moderno, a natureza urbanizada produziu o

esverdeamento como uma prática moral que transforma os ambientes urbanos espacial e socialmente.

## CONCLUSÃO

As reavaliações críticas que vêm sendo feitas recentemente sobre as relações entre cidade e natureza, sociedade e natureza, enfatizam a centralidade da natureza nas cidades e na vida urbana. Em consonância a essas reavaliações, o presente artigo trouxe uma explicação sociológica para o caso do esverdeamento urbano, contribuindo para atualizar o entendimento que o senso comum atribui a essa prática. Embora o Ruhr não possua as condições físicas tradicionalmente entendidas como provocadoras das práticas do esverdeamento urbano, desde o início do século XX os projetos executados nessa região têm sido fundamentais para refazê-la como um espaço físico e social. Documentar o surgimento e o uso subsequente dessa nova ideia de natureza em um lugar cuja gênese não foi a de uma cidade grande e densa mostra o papel da transformação/participação social em um campo compartilhado e imaginado de produção dessas práticas. A visão moral contemporânea da natureza motivadora das práticas de esverdeamento foi, em si mesma, o resultado de um conjunto de transformações nos modos de vida e nas relações sociais associadas à urbanização industrial no século XIX: do cultivo à compra de alimentos, do trabalho de subsistência à venda da força de trabalho, de um ambiente social relativamente homogêneo a outro mais heterogêneo. Essa ideia da natureza urbanizada, como vimos, surgiu primeiro nas grandes cidades industriais, mas, uma vez criada, tornou-se legível em lugares além daquelas.

O modo como essa ideia circulou por lugares e condições urbanas tão diferentes não consiste na morfologia local, mas na participação dessa ideia em um campo urbano transnacional e comparativo no qual o “verde” já se via como uma categoria moral relevante. E assim que chegou ao Ruhr, a natureza urbanizada – inicialmente um resultado da urbanização – tornou-se uma variável na mudança urbana, pois os projetos de esverdeamento foram usados por vários agentes para espacializar novos ideais de urbanismo e criar novos tipos de pessoas. Ao rastrear a trajetória da natureza urbanizada e o seu uso subsequente no espaço urbano, este artigo enfatizou a conexão existente entre crenças e práticas, mostrando como um novo imaginário social literalmente possibilitou o surgimento de novas formas de ação moral e de como esses ideais foram materializados no espaço urbano.

## AGRADECIMENTOS

Este artigo se valeu das ideias e sugestões de Gianpaolo Baiocchi, Claudio Benzecry, Neil Brenner, Craig Calhoun, John Hall, Eric Klinenberg, Gemma Mangione, Harvey Molotch, Colin Jerolmack, Hannah Wohl e Richard Sennett, além dos editores de T&S e três revisores. Sou especialmente grata a Gianpaolo Baiocchi e Craig Calhoun por seu compromisso atento com vários rascunhos deste material. As versões anteriores deste artigo foram apresentadas na Social Science History Association (2015), American Sociological Association (2016) e nas reuniões anuais da American Association of Geographers (2018), bem como na University College London, Universidade da Califórnia em Santa Cruz, Northwestern University, Georgetown University e Dartmouth College. A pesquisa foi apoiada em parte pela Fundação Horowitz para Política Social e por uma bolsa de pesquisa da Mellon / ACLS.

## REFERÊNCIAS

- ABEND, G. *The moral background*. Princeton: Princeton University Press, 2014.
- AGLIETTA, M. *A theory of capitalist regulation: The US experience*. New York: Verso, 2000.
- ANDERSON, B. *Imagined communities*. New York: Verso, 2006.
- ANGELO, H. From the city as a lens to urbanization as a 'way of seeing': Country/city binaries on an urbanizing planet. *Urban Studies*, 54(1), 158–178, 2017.
- ANGELO, H. Added value: denaturalizing the "good" of urban greening. *Geography Compass*, 7(8), 578–587 e12459, 2019.
- ANGELO, H.; WACHSMUTH, D. Urbanizing urban political ecology: A critique of methodological cityism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(1), 16–27, 2015.
- ARBOLEDA, M. Spaces of extraction, metropolitan explosions: Planetary urbanization and the commodity boom in Latin America. *International Journal of Urban and Regional Research*, 40(1), 10–112, 2016.
- BAHRDT, H. P. Nachbarschaft oder Urbanität. *Bauwelt*, 51/52, 1467–1477, 1952.
- BELL, M. M. *Childerley: Nature and morality in a Country Village*. Chicago: University of Chicago Press, 1995.
- BELL, M. M. *City of the good: Nature, religion, and the ancient search for what is right*. Princeton: Princeton University Press, 2018.
- BENDER, T. *Toward an urban vision: Ideas and institutions in nineteenth century America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1982.
- BOLTANSKI, L.; THÉVENOT, L. *On justification: Economies of worth*. Princeton: Princeton University Press, 2006.
- BRENNER, N. *New state spaces: Urban governance and the rescaling of statehood*. New York: Oxford University Press, 2004.
- BRENNER, N. *Theses on urbanization*. *Public Culture*, 25.1(69), 85–114, 2013.
- BRENNER, N.; KATSIKIS, N. "Is the Mediterranean urban?" In: BRENNER, N. *Implosions/explosions: Towards a study of planetary urbanization*, 428–459. Berlin: Jovis, 2014.
- BRENNER, N.; SCHMID, C. Towards a new epistemology of the urban? *City*, 19(2–3), 151–182, 2015.
- BRENNER, N.; SCHMID, C. "Planetary urbanization". In: *The globalizing cities reader* (pp. 479–482). New York: Routledge, 2017.
- BREWSTER, B. H.; BELL, M. M. The environmental Goffman: Toward an environmental sociology of everyday life. *Society & Natural Resources*, 23(1), 45–57, 2009.
- BRUBAKER, R.; COOPER, F. Beyond "identity". *Theory and society*, 29(1), 1–47, 2000.
- CALHOUN, C. Cosmopolitanism in the modern social imaginary. *Daedalus*, 137(3), 105–114, 2008.
- CALHOUN, C.; GAONKAR, D.; LEE, B.; TAYLOR, C.; WARNER, M. Modern social imaginaries: A conversation. *Social Imaginaries*, 1(1), 189–224, 2015.
- ČAPEK, S. M. Foregrounding nature: An invitation to think about shifting nature-city boundaries. *City and Community*, 9(2), 208–224, 2010.
- CASTORIADIS, C. *The imaginary institution of society*. Cambridge: MIT Press, 1997.
- CIOC, M. *The Rhine: An eco-biography, 1815–2000*. Seattle: University of Washington Press, 2002.
- CRANZ, G. *The politics of park design: A history of urban parks in America*. Cambridge: MIT Press, 1982.
- CRAWFORD, M. *Building the workingman's paradise*. London: Verso, 1995.
- CREW, D. F. *A town in the Ruhr*. New York: Columbia University Press, 1979.
- CROMPTON, J. L. The impact of parks on property values: A review of the empirical evidence. *Journal of Leisure Research*, 33(1), 1–31, 2001.
- CRONON, W. *Nature's metropolis: Chicago and the great West*. New York: W.W. Norton, 1992.
- CRONON, W. "The trouble with wilderness; or, getting back to the wrong nature". In: CRONON,

- W. (Ed.). *Uncommon ground: Rethinking the human place in nature*. New York: W. W. Norton & Co., 1995.
- DEGE, W.; DEGE, W. *Das Ruhrgebiet*. Berlin: Gebrüder Borntraeger, 1983.
- DIEFENDORF, J. The West German debate on urban planning. Presentation. *The American impact on Western Europe: Americanization and westernization in transatlantic perspective*. Conference at the German Historical Institute. Washington, D.C., 1999.
- DRUCKER, P. *Management*. New York: Routledge, 2012.
- EHRICH, M.; SPRINGORUM, D. *Hier bin ich Mensch: Oasen einer Industrielandschaft*. Essen: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, 1978.
- ELIASOPH, N. *Avoiding politics: How Americans produce apathy in everyday life*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- ELLIOT, J. R.; FRICKEL, S. Urbanization as socio-environmental succession: the case of hazardous industrial site accumulation. *American Journal of Sociology*, 6, 1–42, 2015.
- FAECKE, P.; STEFANIAK, R.; HAAG, G. *Gemeinsam gegen Abriß: Ein Lesebuch aus Arbeitersiedlungen und ihren Initiativen*. Wuppertal: Hammer, 1997.
- FARRELL, J. *The battle for Yellowstone: Morality and the sacred roots of environmental conflict*. Princeton: Princeton University Press, 2017.
- FITZSIMMONS, M. The matter of nature. *Antipode*, 21(2), 106–120, 1989.
- FOURCADE, M. Cents and sensibility: Economic valuation and the nature of “nature”. *American Journal of Sociology*, 116(6), 1721–1777, 2011.
- GANDY, M. *Concrete and clay: Reworking nature in New York City*. Cambridge: MIT Press, 2002.
- GAONKAR, D. P. Toward new imaginaries: An introduction. *Public Culture*, 14(1), 1–19, 2002.
- GLAESER, A. *Political Epistemics*. Chicago: University of Chicago Press, 2011.
- GÖDERITZ, J.; RAINER, R.; HOFFMAN, H. *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*. Archiv für Städtebau und Landesplanung, 1957 (Bd. 4).
- GOSWAMI, M. Rethinking the modular nation form: Toward a sociohistorical conception of nationalism. *Comparative Studies in Society and History*, 44(04), 770–799, 2002.
- GRAMSCI, A. *Prison notebooks*. New York: Columbia University Press, 1996.
- GRAZIAN, D. *American zoo: A sociological safari*. Princeton: Princeton University Press, 2017.
- GREEN, N. *The spectacle of nature*. Manchester: Manchester University Press, 1990.
- GÜNTNER, R. “Krupp und Essen”. In: M. Warnke (Ed.). *Das Kunstwerk zwischen Wissenschaft und Weltanschauung* (pp. 128–174). Gütersloh: Bertelsmann Kunstverlag, 1970.
- GÜNTNER, J.; GÜNTNER, R. *‘Sprechende Straßen’ in Eisenheim*. Essen: Klartext, 1999.
- GÜNTNER, A.; PRÉVÔT, R. *Die Wohlfahrtseinrichtungen der Arbeitgeber in Deutschland und Frankreich* (Vol. CXIV). Leipzig: Dunder & Humblot, 1905.
- GUSTAFSON, S.; HEYNEN, N.; RICE, J. L.; GRAGSON, T.; SHEPHERD, J. M.; STROTHER, C. Megapolitan political ecology and urban metabolism in Southern Appalachia. *The Professional Geographer*, 66(4), 664–675, 2014.
- HABERMAS, J. *The structural transformation of the public sphere*. Cambridge: MIT Press, 1991.
- HALL, P. *Cities of tomorrow* (3rd ed.). Oxford: Blackwell, 2002.
- HARVEY, D. The nature of environment: Dialectics of social and environmental change. *Socialist Register*, 29, 1–51, 1993.
- HEINRICHSBAUER, A. *Industrielle Siedlung im Ruhrgebiet*. Essen: Verlag Glückauf, 1936.
- HICKEY, S. H. F. *Workers in Imperial Germany: The miners of the Ruhr*. Oxford: Oxford University Press, 1985.
- HITLIN, S.; VAISEY, S. The new sociology of morality. *Annual Review of Sociology*, 39, 51–68, 2013.
- HUNDT, R. *Bergarbeiter-Wohnungen im Ruhrrevier*. Berlin: Julius Springer, 1902.
- IVES, C. *Public parks, private gardens: Paris to Provence*. New York: The Metropolitan Museum of Art, 2018.
- JACKSON, J. H., Jr. *Migration and urbanization in the Ruhr Valley 1821–1914*. Boston: Humanities Press, 1997.
- JAMESON, F. On Negt and Kluge. *October*, 46, 151–177, 1988.
- JEROLMACK, C. Animal practices, ethnicity, and community: The Turkish pigeon handlers of Berlin. *American Sociological Review*, 72(6), 874–894, 2007.
- JEROLMACK, C. *The global pigeon*. Chicago: University of Chicago Press, 2013.
- JESSOP, B. Liberalism, neoliberalism, and urban governance: A state-theoretical perspective. *Antipode*, 34(3), 452–472, 2002.
- JESSOP, B. Cultural political economy and critical policy studies. *Critical Policy Studies*, 3(3–4), 336–356, 2010.
- KAIKA, M. *City of flows: Modernity, nature, and the city*. New York: Routledge, 2005.
- KALLEN, P. W. “Idylle oder Illusion? Die Margarethenhöhe in Essen von Georg Metzendorf”. In: KONERDING, T.; FELIX, Z. (Eds.). *Die Mar-*

- garethenhöhe. *Das Schöne und Die Ware, Der Westdeutsche Impuls 1900-1914: Kunst und Umweltgestaltung im Industriegebiet* (pp. 48–96). Essen: Museum Folkwang, 1984.
- KLEMEK, C. (2011). *The transatlantic collapse of urban renewal*. Chicago: University of Chicago Press.
- KOCH, M. J. *Die Bergarbeiterbewegung im Ruhrgebiet zur Zeit Wilhelms II.* Düsseldorf: Droste, 1954.
- KRAUSE, M. *The good project*. Chicago: University of Chicago Press, 2014.
- KRUPP'SCHE GUSSSTAHLFABRIK. *Krupp 1812–1912: Zum 100-jährigen Bestehen der Firma Krupp und der Gussstahlfabrik zu Essen*. Herausgegeben auf den hundertsten Geburtstag Alfred Krupps: Essen-Ruhr, 1912.
- LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN. *Entwicklungsprogramm Ruhr 1968–1973*. Düsseldorf, 1968.
- LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN. *Nordrhein-Westfalen-Programm 1975*. Düsseldorf, 1975.
- LARSEN, C. What should be the leading principles of land use planning? A German perspective. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 29(5), 967–1017, 1996.
- LEES, A. *Cities perceived*. Manchester: Manchester University Press, 1985.
- LEKAN, T. M.; ZELLER, T. (Eds.). (2005). *Germany's nature*. New Brunswick: Rutgers University Press, 2005.
- LOUGHRAN, K. Imbricated spaces: The High Line, urban parks, and the cultural meaning of city and nature. *Sociological Theory*, 34(4), 311–334, 2016.
- LÜDTKE, H. *Freizeit in der Industriegesellschaft: Emanzipation oder Anpassung?* Opladen: Leske, 1972.
- MARGARETHE KRUPP-STIFTUNG FÜR WOHNUNGSFÜRSORGE. *Mietvertrag und Hausordnung*. Visitor's Center. Gartenstadt Margarethenhöhe: Essen, 1915.
- MARX, L. *The machine in the garden: Technology and the pastoral ideal in America*. Oxford: New York, 2000.
- MCCLINTOCK, N. Radical, reformist, and garden-variety neoliberal: Coming to terms with urban agriculture's contradictions. *Local Environment*, 19(2), 147–171, 2014.
- MCCREARY, E. C. *Essen 1860–1914: A case study of the impact of industrialization on German community life*. New Haven: Yale University History Department, PhD Dissertation, 1964.
- MCDONNELL, T. Cultural objects as objects: Materiality, urban space, and the interpretation of AIDS campaigns in Accra, Ghana. *American Journal of Sociology*, 115(6), 1800–1852, 2010.
- METZENDORF, G. *Denkschrift über den Ausbau des Stiftungsgeländes*. Essen-Rüttenscheid: Margarethe Krupp-STIFTUNG FÜR WOHNUNGSFÜRSORGE, 1906.
- METZENDORF, R.; MIKUSCHEIT, A. *Margarethenhöhe: Experiment und Leitbild*. Essen: Margarethe Krupp-Stiftung für Wohnungsfürsorge, 1997.
- MISCHE, A. Projects and possibilities: Researching futures in action. *Sociological Forum*, 24(3), 694–704, 2009.
- MISCHE, A. Measuring futures in action: Projective grammars in the Rio+20 debates. *Theory and Society*, 43(3-4), 437–464, 2014.
- MUKERJI, C. *Territorial ambitions and the gardens of Versailles*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
- MUMFORD, L. 1965. "Revaluations I: Howard's Garden City." *The New York Review of Books*. Accessed online, Aug. 3, 2018: [http://www.nybooks.com/articles/1965/04/08/revaluations-i-howards-garden-city/?sub\\_key=5b57a6077a720](http://www.nybooks.com/articles/1965/04/08/revaluations-i-howards-garden-city/?sub_key=5b57a6077a720).
- NASH, R. F. *Wilderness and the American mind*. New Haven: Yale University Press, 2014.
- NEGTE, O.; KLUGE, A. *Public sphere and experience*. Translated by Assenka Oksiloff and Peter Labanyo. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1993.
- OSTHAUS, K. E. Die Bedeutung der Gartenstadtbewegung für die künstlerische Entwicklung unserer Zeit. In: *Die deutsche Gartenstadtbewegung. Zusammenfassende Darstellung über den heutigen Stand der Bewegung*. Berlin, 1911, 99-101.
- PARK, R. E.; BURGESS, E. W. *The City*. Chicago: University of Chicago Press, 1984.
- POUNDS, N. J. G. *The Ruhr: A Study in Historical and Economic Geography*. New York: Greenwood Press, 1968.
- PROJEKTGRUPPE EISENHEIM MIT JÖRG BOSTRÖM UND ROLAND GÜNTNER. *Rettet Eisenheim*. Bielefeld: Verlag für das Studium der Arbeiterbewegungen, 1973.
- PURVIS, T.; HUNT, A. Discourse, ideology, discourse, ideology, discourse, ideology... *British Journal of Sociology*, 43(3), 473–499, 1993.
- REGIONALVERBAND RUHR. *Bildungsblockade*, 2010. Available at: [http://www.ruhrgebietregionalkunde.de/html/aufstieg\\_und\\_rueckzug\\_der\\_montanindustrie/huerden\\_des\\_strukturellen\\_wandels/bildungsblockade.php%3Fp=4\\_2.html](http://www.ruhrgebietregionalkunde.de/html/aufstieg_und_rueckzug_der_montanindustrie/huerden_des_strukturellen_wandels/bildungsblockade.php%3Fp=4_2.html).
- ROSENZWEIG, R., & BLACKMAR, E. *The park*

- and the people: A history of Central Park.* New York: Henry Holt and Company, Inc, 1992.
- RUBIO, F. D. Preserving the unpreservable: Docile and unruly objects at MoMA. *Theory and Society*, 43(6), 617–645, 2014.
- SCHMIDT, R. Ein modernes Stadtgebilde: Die Industrie und Wohnstadt. In *Essens Entwicklung 1812- 1912 Herausgegeben aus Anlaß der hundertjährigen Jubelfeier der Firma Krupp* (pp. 34–42). Essen: Fredebeul & Koenen, 1912.
- SCHMITT, P. J. *Back to nature: The Arcadian myth in urban America.* Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1990.
- SCHULTE, B. Karl Ernst Osthaus, Folkwang and the ‘Hagener Impuls:’ Transcending the walls of the museum. *Journal of the History of Collections*, 21(2), 213–220, 2009.
- SCOTT, J. *Seeing like a state.* New Haven: Yale University Press, 1988.
- SIEBEL, W. Industrial Past and Urban Future in the Ruhr. In: SMITH, R.; BLANKE, B. (Eds.). *Cities in Transition.* New York: Palgrave Macmillan, 1999, pp. 123–134.
- SIEVERTS, T. *Cities without cities: An interpretation of the Zwischenstadt.* New York: Routledge, 2003.
- SIMMEL, G. The metropolis and mental life. In: WOLFF, K. H. (Ed.). *The sociology of Georg Simmel.* New York: Free Press, 1964, 409-424.
- SMITH, N. “Nature at the millennium: Production and re-enchantment”. In: BRAUN, B.; CAS- TREE, N. (Eds.). *Remaking reality: Nature at the millennium.* New York: Routledge, 1998, 271-285.
- STEINBORN, V. *Arbeitergärten im Ruhrgebiet. Recklinghausen: Westfälisches Industriemuseum (Landschaftsverband Westfalen-Lippe, 1991.*
- STEINBORN, V. “Arbeitergärten im Ruhrgebiet”. In: OLDENGOTT, M.; VOGT, C. (Eds.). *Zwischen Kappes und Zypressen: Gartenkunst an Emscher und Ruhr.* Essen: Klartext, 2010, 52-58.
- STRAND, M. The genesis and structure of moral universalism: Social justice in Victorian Britain, 1834– 1901. *Theory and Society*, 44(6), 537–573, 2015.
- TAVORY, I. The question of moral action: A formalist position. *Sociological Theory*, 29(4), 272–293, 2011.
- TAYLOR, C. *Modern social imaginaries.* Durham: Duke University Press, 2004.
- TAYLOR, D. *The rise of the American conservation movement.* Durham: Duke University Press, 2016.
- TÖNNIES, Ferdinand. *Community and society.* Translated by Charles P. Loomis. Mineola: Dover Publications, 2011.
- VERTOVEC, S. “Diversity” and the social imaginary. *European Journal of Sociology*, 53(3), 287–312, 2012.
- VON EINEM, E. National urban policy—The case of West Germany. *Journal of the American Planning Association*, 48(1), 9–23, 1982.
- WACHSMUTH, D. Three ecologies: Urban metabolism and the society-nature opposition. *The Sociological Quarterly*, 53, (4), 506–523, 2012.
- WALTON, J. *Western times and water wars.* Berkeley: University of California Press, 1992.
- WILLIAMS, R. *The country and the city.* Oxford: Oxford University Press, 1973.
- WILLIAMS, R. *Marxism and literature.* Oxford: New York, 1977.
- WILLIAMS, R. “Ideas of nature”. In: *Culture and materialism.* New York: Verso, 2005, 67-85.
- WILSON, N. H.; BARGHEER, S. On the historical sociology of morality: Introduction. *European Journal of Sociology*, 59(1), 1–12, 2018.
- WIRTH, L. Urbanism as a way of life. *American Journal of Sociology*, 44(1), 1–24, 1938. ■

**Hillary Angelo** é professora assistente de sociologia na Universidade da Califórnia, Santa Cruz. É socióloga urbana e ambiental cujo trabalho explora a relação entre natureza e urbanização a partir de perspectivas históricas, teóricas e etnográficas. Seu trabalho foi publicado nas principais revistas de ciências sociais e geografia, incluindo os Anais da Associação Americana de Geógrafos, *Theory and Society* e o *International Journal of Urban and Regional Research*. Recentemente, lançou um livro sobre a história do esverdeamento urbano na região alemã do Ruhr (pela University of Chicago Press) e está trabalhando em dois projetos adicionais: um sobre infraestrutura e sociologia e outro sobre ascensão e política do planejamento da sustentabilidade urbana. [hangelo@ucsc.edu](mailto:hangelo@ucsc.edu)

**Pedro Paulo Machado Bastos (tradutor)** é doutorando em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). É pesquisador e consultor em mobilidade urbana sustentável no Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB), do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), e no Observatório das Metrôpoles (IPPUR), ambos da UFRJ. É editor da Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais e-metropolis. [pedromacbast@gmail.com](mailto:pedromacbast@gmail.com)

Rafael Kalinoski

# Aeroporto de Guarulhos

## (mais) um aglomerado supermoderno em São Paulo

### Resumo

A academia brasileira tem feito um trabalho notável ao interpretar como o capital financeiro cria paisagens urbanas financeirizadas. Muito tem sido discutido sobre instrumentos como as operações urbanas consorciadas e as parcerias público-privadas e seus impactos no espaço urbano. No entanto, ainda é incipiente a discussão sobre como a concessão de projetos de infraestrutura de transporte a agentes privados também conforma na paisagem homogênea dos principais locais urbanos focados na reprodução do capital, como é o caso da Região Metropolitana de São Paulo. Este artigo toma a metrópole paulista como recorte empírico para desenvolver a ideia de “gradiente de especialização”, definida como a distribuição espacial de aglomerados supermodernos na metrópole, a partir de um “cerne metropolitano”. Ao focar na interpretação do aglomerado produtivo do Aeroporto de Guarulhos, o texto culmina no entendimento de que ele é mais um aglomerado supermoderno na metrópole, com características particulares, dada a especificidade de sua atividade-fim.

Aeroporto de Guarulhos

Supermodernidade

Metropolização

Cerne metropolitano

Gradiente de especialização

### Abstract

Brazilian scholars have published notable works on how financial capital creates a financialized urban landscape. Several arguments have been discussed regarding how urban operations or public-private partnerships impact urban space. However, it is an open question how the concession of transportation infrastructure projects to private agents also conforms on such a homogeneous landscape that is typical to urban land focused on capital reproduction, which is the case of São Paulo metropolitan area. This paper takes São Paulo as the object of study to develop the idea of “specialization gradient”, defined as the spatial distribution of supermodern clusters in the metropolis from the “metropolitan core” to its surroundings. By focusing on the cluster surrounding Guarulhos Airport, this paper understands the airport area as another supermodern portion of the metropolis, with particular characteristics, given the specificity of its main activity.

Guarulhos Airport

Supermodernity

Metropolization

Metropolitan core

Specialization gradient

## INTRODUÇÃO

Entender a produção da infraestrutura urbana e de transportes é fundamental para compreender o processo de metropolização. A infraestrutura aeroportuária, por exemplo, demanda um conjunto adicional de projetos de infraestrutura viária e de transportes coletivos para possibilitar o escoamento de cargas e de passageiros. O desenvolvimento urbano em torno de sítios aeroportuários apresenta, portanto, um desafio espacial e operacional para planejadores urbanos em função do grande porte físico desses projetos e de sua relevância na dinâmica metropolitana (ZAMBRANO, 2018).

Metrópoles destacam-se no cenário nacional e internacional por seus diferentes graus de especialização, seja em produtos, serviços ou funções que abrigam. Também se destacam pela sua visibilidade e conectividade com o cenário global. É comum, então, seu empenho em marketing urbano para competir com outras metrópoles pela atração de empresas e segmentos de mercado. Essa competição estrutura-se a partir do que seus administradores denominam “planejamento estratégico” (VAINER, 2013).

Nesse contexto, é comum que os aeroportos sejam tratados como uma porta de entrada do capital global na metrópole. Do mesmo modo, são pontos de acesso de turistas, cujos hábitos de consumo integram ações estratégicas que buscam o desenvolvimento econômico de uma região. Os aeroportos são, em síntese, ponto de acesso do mundo à metrópole. Daí o empenho pelo alcance de arquitetura icônica, midiática e vultosa, típica dos grandes aeroportos internacionais e do poder que o capital financeiro tem de homogeneizar lugares. Como resultado, há lugares tão homogêneos, a ponto de a semelhança ser mais surpreendente do que a diferença, numa espécie de negação do lugar onde a metrópole se insere e da história que carrega (LENCIONI, 2011)

Comumente, os terminais aeroportuários bra-

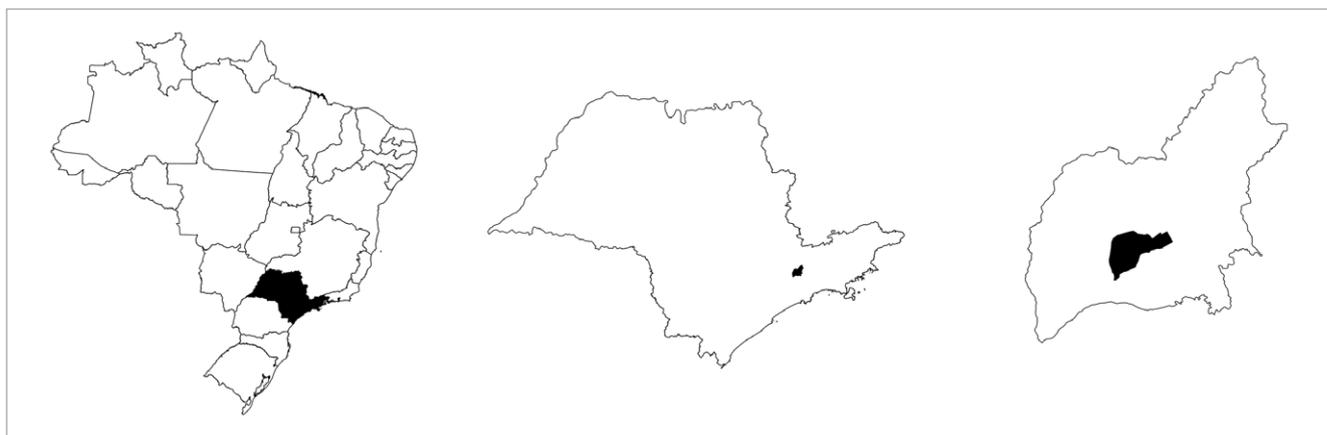
sileiros contrastam com as áreas de seu entorno, já que historicamente localizam-se nas franjas urbanas, distantes do epicentro das funções especializadas das metrópoles. O aeroporto de Guarulhos, que este texto tomará como base empírica para discussão, fica próximo do que poderia ser considerado o espaço periurbano de Guarulhos, entre o centro da cidade e a Serra da Cantareira (figura 1).

As funções especializadas da metrópole, no entanto, tendem a se agrupar em aglomerados centrais. Dois claros exemplos desses aglomerados na metrópole de São Paulo são as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) Faria Lima e Água Espraiada. São porções de território urbano com arquitetura e infraestrutura notoriamente superiores ao conhecido padrão de obras, muitas delas inacabadas, nas cidades brasileiras.

No entanto, os aglomerados a que este texto chama de “supermodernos” são pequenas porções espaciais da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), composta de 39 municípios. Entende-se que seu nível de modernidade está além da cidade como um todo, por localizarem-se em meio a uma imensidão de impasses da gestão metropolitana e da política urbana. Nota-se que, à medida que se afasta do **cerne da metrópole**, há um **gradiente de especialização** em direção às franjas urbanas: de funções mais especializadas no centro da cidade a serviços mais ordinários em suas bordas.

O objetivo geral deste texto é discutir o papel desempenhado pelo aglomerado produtivo do Aeroporto de Guarulhos no contexto metropolitano, utilizando-se de revisão bibliográfica e de observações empíricas. De início, são feitos esclarecimentos conceituais sobre as categorias que a discussão utiliza, de modo a culminar no recorte espacial mais adequado para a análise empírica. Na segunda seção, são explicadas as ideias de “gradiente de especialização” e de “supermodernidade”, propostas para a discussão da espacialização dos aglomerados supermodernos

Figura 1:  
Localização  
do Aeroporto  
de Guarulhos)



na metrópole. Na terceira seção, as características morfológicas do aglomerado produtivo do Aeroporto de Guarulhos são objeto de discussão, de modo a esclarecer como ele quebra com o “gradiente de especialização” e reforça traços do capitalismo global na metrópole.

## ESCLARECIMENTOS CONCEITUAIS

Cabe de antemão discutir a diferença entre área metropolitana e região metropolitana (RM) no contexto brasileiro. Firkowski aponta que “tratar o tema da região metropolitana na perspectiva acadêmica é sempre um desafio, na medida em que tendemos a idealizar sua compreensão priorizando o que poderíamos denominar de ‘pureza conceitual’” (2012, p. 21). Em tese, a autora explica que, enquanto a área metropolitana é um processo de natureza espacial, a RM é um processo de natureza institucional.

Inclusive, pode-se afirmar categoricamente que a RM é, atualmente, um recorte institucional trivial no Brasil, pois virou meio de intervenção política no espaço. As RMs têm sido criadas “[...] como única perspectiva da proposição de ações integradas e que extrapolem os interesses de um único município” (FIRKOWSKI, 2012, p. 35), a despeito de outras possibilidades de se resolver problemas conjuntamente, como os consórcios intermunicipais ou a formalização de aglomerações urbanas, microrregiões e Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDES).

Desde a redemocratização brasileira e a delegação da institucionalização de RMs aos estados da federação, a prática parece se apresentar de modo descompromissado com o conhecimento acadêmico sobre dinâmica metropolitana. Para respaldar essa afirmação, cabe destacar que o número de RMs institucionalizadas pelos estados do Brasil é muito maior que o número de áreas urbanas que o estudo da Região de Influência das Cidades (REGIC) de 2007 (IBGE, 2008) considera como metrópoles. Havia 51 RMs institucionalizadas em 2012 (FIRKOWSKI, 2013, p. 37), ao passo que o REGIC caracterizou somente 12 como metrópoles em 2007, categorizadas em “grande metrópole nacional” (São Paulo), “metrópole nacional” (Brasília e Rio de Janeiro) e “metrópole” (Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Alegre, Salvador e Recife).

O REGIC representa, portanto, o esforço necessário para trazer ao campo prático o estabelecimento de critérios fundamentados pelo campo teórico. Nesse cenário, o Estatuto da Metrópole (Lei 13.089/15) apresenta uma tentativa de conter a criação desenfreada de RMs no Brasil, ao

passo que define metrópole como:

espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (Lei 13.089/15, Art. 2º, inciso V).

A área metropolitana, por sua vez, é um conceito que busca resgatar a essência do termo “metrópole”. Refere-se à porção da RM que de fato apresenta características de metrópole, ou seja, apresenta a “pureza conceitual” do termo, pois desempenha funções importantes e está inserida num cenário maior de integração entre cidades, além de abrigar funções de ordem superior em matéria de gestão, direção e decisão. No contexto brasileiro, pode-se dizer que toda área metropolitana integra uma RM, mas nem toda RM compreende uma área metropolitana (FIRKOWSKI, 2012; 2013).

Após apontar a polissemia do termo “metrópole”, Lencioni (2017, p. 201) lista pontos comuns que podem ser seguramente utilizados para caracterizar uma metrópole, quais sejam: ter tamanho expressivo, oferecer gama diversa de serviços de ordem superior, constituir-se em lócus privilegiado de inovação, ser ponto de entrada de fluxos de informação e comunicação e, por fim, ser um nó das redes de transporte, comunicação, informação, cultura, inovação, consumo e poder, ou da própria rede de cidades.

Tendo isso como premissa, não restam dúvidas de que São Paulo é representativa do conceito “puro” de metrópole. Afinal, é um nó elementar na rede brasileira de cidades, sendo definida como Grande Metrópole Nacional pelo REGIC (IBGE, 2008). Além disso, São Paulo é o principal nó de conexão entre o Brasil e a rede mundial de cidades, seja pelo fluxo virtual de capital (a única bolsa de valores brasileira fica em São Paulo), seja pelo fluxo físico de pessoas e mercadorias (o maior aeroporto do país também fica na RMSP). A cidade canaliza a entrada de novos produtos e serviços no Brasil e, por bem ou por mal, figura em rankings internacionais que discutem diversas questões metropolitanas, como desigualdades, população, área, trânsito, políticas urbanas ou poluição, denotando sua importância em nível mundial.

No que diz respeito ao transporte aéreo, sabe-se que a maioria dos voos internacionais que conectam o Brasil a outros países tem São Paulo como origem e destino. Aeroportos são, portanto, faceta explícita de uma sociedade urbanizada vivendo em rede. São

agentes da globalização, por permitirem conexão entre metrópoles em quaisquer continentes (FREESTONE & BAKER, 2011). A pandemia do novo coronavírus é uma demonstração clara dessa interligação, já que a circulação de pessoas entre vários países, por viagens aéreas, potencializou a disseminação da doença. O Aeroporto de Guarulhos é apontado, inclusive, como a porta de entrada do primeiro caso registrado no Brasil.<sup>1</sup>

Dada a importância do terminal na conexão da RMSP com o mundo, entende-se que, mais do que estar na região metropolitana, o Aeroporto de Guarulhos está na área metropolitana, pois desempenha papel indispensável para caracterizá-la como metrópole, na medida em que contribui com sua consolidação como nó da rede mundial de cidades, por meio de rotas que conectam o Brasil às Américas, à África, à Ásia e à Europa diariamente.

O recorte da RMSP como um todo, com seus 39 municípios, pode não ser, então, o mais adequado para entender o papel de São Paulo num cenário mais amplo, global, posto que as funções administrativas, gerenciais e de comando estatal aparecem concentradas em um recorte muito menor, que aqui será chamado de **cerne metropolitano** (figura 2).

Restringir este texto ao estudo do cerne metropolitano não significa, no entanto, dizer que as áreas industriais mais afastadas não configuram o “fato metropolitano” (FIRKOWSKI, 2012). Afinal, os movimentos pendulares entre áreas industriais, residenciais e gerenciais também são característica do fenômeno metropolitano. Essa restrição significa, apenas, que a discussão se concentrará em um recorte muito menor que a RM, menor inclusive que a área metropolitana: a discussão foca no cerne dessa área. Isso porque busca

compreender algo muito mais específico, que é a localização e o papel dos aglomerados supermodernos, que concentram o comando da metrópole e suas funções mais especializadas, estabele-

<sup>1</sup> Informação disponível em: CHARLEAUX, J. P. Coronavírus: o primeiro caso no Brasil e o risco de pandemia. Nexo, 26 fev. 2020. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2020/02/26/Coronav%C3%ADrus-o-primeiro-caso-no-Brasil-e-o-risco-de-pandemia>. Acesso em: 20 maio 2020.

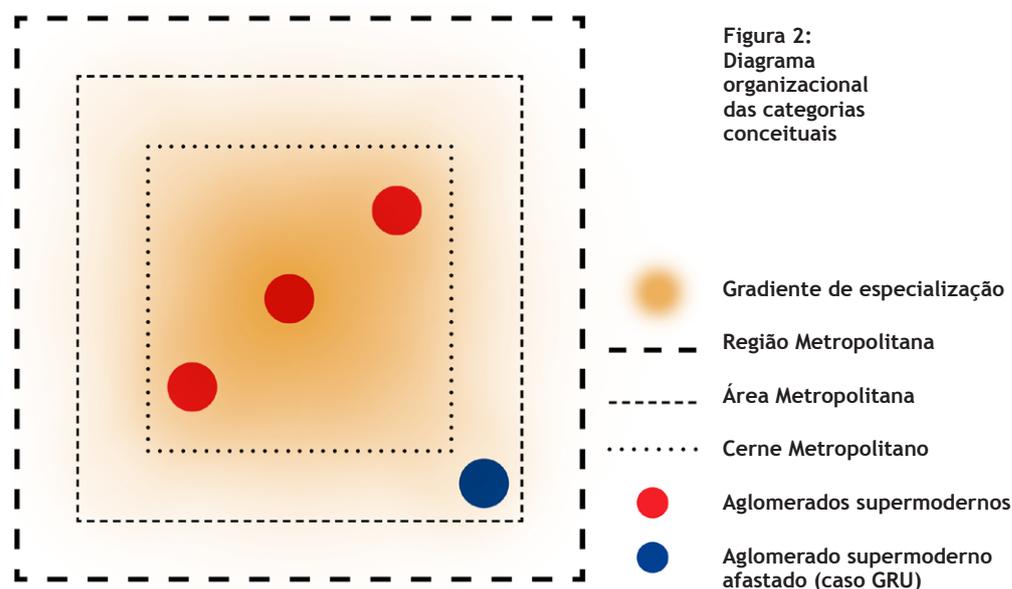
cendo sua interface com o mundo.

A partir do entendimento de que o aglomerado supermoderno em torno do Aeroporto de Guarulhos compõe a área metropolitana, ou seja, é essência da caracterização de São Paulo como um nó na rede mundial de metrópoles, tratar-se-á, a partir de agora, da relação entre esse aglomerado e o cerne metropolitano. Este, um recorte de difícil delimitação, quiçá nem mesmo estática, mas certamente circunscrito na área metropolitana.

Pode-se considerar, com cautela, que a difusão da indústria e a concentração de aglomerados supermodernos que vêm surgindo por vias de instrumentos políticos de intervenção no espaço (como OUCs, PPPs ou concessões), integram o que Lencioni chama de “metamorfose metropolitana”. Entende-se que essas intervenções conformam uma “fase superior da urbanização”, onde a cidade é reconstruída na circunscrição de áreas há décadas densamente urbanizadas, como é o caso do vetor sudoeste de São Paulo e do entorno do aeroporto em Guarulhos. Trata-se de “uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização” (2011, p. 135).

Por ser menos palpável morfologicamente, é difícil, talvez até impossível, determinar onde se inicia e onde finda o cerne metropolitano, pois ele tende a se apresentar como um “fenômeno”, e não necessariamente como um recorte físico. Embora seja possível delimitar aglomerados como sendo áreas que contêm as funções econômicas mais relevantes na tomada de decisões, bem como a gestão de atividades que venham a impactar no território nacional, os limites (se é que assim se pode chamar) do cerne metropolitano são dinâmicos e dissolvem-se pela conubação de municípios da RM. Trata-se, portanto, de um

Fonte: Elaboração do autor (2018).



fenômeno fluido, que se denominou **gradiente de especialização**.

## GRADIENTE DE ESPECIALIZAÇÃO E SUPERMODERNIDADE

O gradiente de especialização exibido na figura 2 ocorre porque os aglomerados especializados tendem a se concentrar no centro, ou centro expandido, das metrópoles, inclusive agrupados de acordo com o segmento de atuação (bancos próximos de bancos, sedes de empresas próximas de sedes de empresas). O aglomerado da Faria Lima, por exemplo, tem como foco o mercado financeiro, ao passo que o aglomerado do aeroporto de Guarulhos tem como foco as empresas relacionadas à economia aeroportuária, como o setor hoteleiro, o logístico e o de locação de veículos. Do mesmo modo, as unidades residenciais são, cada vez mais, produzidas de modo a agrupar os iguais, classificando-os pela renda familiar e perpetuando padrões crônicos de segregação urbana.

Comumente, os aglomerados são áreas urbanas que passaram por grandes modificações viabilizadas por novos instrumentos de intervenção do capital financeiro no espaço urbano, como as OUCs, a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), os Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs), as Parcerias Público-Privadas (PPPs) ou as concessões para administração e exploração de serviços públicos. A expansão econômica do Brasil com pico em 2010, quando o PIB cresceu 7,5%, coincidiu, inclusive, com os primeiros estudos (MCKINSEY & COMPANY, 2010) que levaram à adoção do modelo de gestão privada dos aeroportos metropolitanos, política que atualmente se expande para as cidades médias no interior dos estados (KALINOSKI & FARIA, 2019).

Estas intervenções do capital financeiro no espaço urbano fazem com que as áreas “contempladas” não correspondam, necessariamente, à dinâmica da cidade como um todo, pois são espaços muito mais desenvolvidos, com arquitetura diferenciada (Edifícios Classe A, na denominação do mercado imobiliário), infraestrutura plena e comércio altamente especializado de produtos e serviços, voltado para segmentos populacionais específicos. Por consequência, o preço do solo nessas localidades também é mais elevado.

É comum que grandes corporações nacionais e internacionais tenham sua sede brasileira circunscrita nesses aglomerados, cujas incorporadoras costumam alugar por laje, em vez de unidades, dando a essas empresas a liberdade de adequar suas atividades às plantas livres de condomínios empresariais, que dispõem de serviços essenciais como valet, por-

taria, ar-condicionado e fibra óptica centrais, limpeza e segurança (SANFELICI, 2013; SANFELICI & HALBERT, 2019).

Observações de campo permitem identificar que essas grandes empresas têm suas atividades localizadas no interior da OUC Água Espraiada, ao longo das avenidas Berrini e das Nações Unidas (Globo e Vivo como exemplo das brasileiras; Nestlé, Hyatt, Hilton, Allianz, como exemplo das internacionais). Do mesmo modo, os shopping centers inscritos nas OUCs Água Espraiada e Faria Lima (shoppings Morumbi e Iguatemi, respectivamente) são aqueles voltados para consumidores de alta renda e pertencentes a empresas de capital aberto (Multiplan e Iguatemi, respectivamente). Esses centros comerciais buscam alugar seus espaços para as cobiçadas “*signatures*”.<sup>2</sup> Diversos empreendimentos comerciais destas regiões supermodernas são de propriedade de Fundos de Investimento Imobiliário (FIIs), que também aumentam o lucro extraído do solo por meio da venda de unidades residenciais no entorno da localização de marcas *signature*.

Apesar de aglomerados altamente especializados para segmentos restritos de empresas e consumidores estarem na área de São Paulo conhecida como centro expandido,<sup>3</sup> outros aglomerados podem surgir em áreas distantes do cerne da metrópole. Esses novos aglomerados trazem consigo o significado explícito do processo de metropolização do espaço,<sup>4</sup> já que expandem a área urbana que configura o “fato metropolitano”.

O Aeroporto de Guarulhos é bom exemplo desse fenômeno, pois quebra com o que se denomina “gradiente de especialização”, ao trazer para longe do cerne metropolitano de São Paulo produtos e serviços altamente especializados para o segmento da aviação e seus usuários. Por suas peculiaridades operacionais, demanda vasta área urbana e leva para fora do vetor sudoeste um aglomerado que desempenha papel imprescindível na inclusão da metrópole na rede mundial de cidades.

Localizado próximo do centro do município de Guarulhos, o aeroporto é rodeado por bairros com infraestrutura precária, construções inacabadas, ruas estreitas e córregos malcuidados. Após a concessão do Governo Federal à concessionária *GRU Airport*,

2 Jargão utilizado pelo mercado imobiliário para se referir a marcas de alto padrão.

3 Compreende o vetor sudoeste, que se estende do centro, passando pela Av. Paulista e ao longo do Rio Pinheiros.

4 Não confundir com “região-metropolização” do espaço, referindo-se à inclusão de novos municípios na RM para fins de obter financiamentos específicos do Governo Federal pensados para municípios que integram RMs, ignorando a presença ou ausência do “fato metropolitano”.

em 2014, para a administração e exploração do terminal, o sítio aeroportuário e seu entorno imediato passaram a configurar, mais do que antes, uma área supermoderna da metrópole.

A ideia de supermodernidade foi introduzida no pensamento do espaço urbano a partir de Augé (2005) e sua definição de “não lugares” para descrever espaços transitórios que não possuem significado que lhes permitam ser definidos como “lugar”, na acepção de carregar consigo traços característicos da memória de um povo. Ao contrário do “lugar” e sua carga de significado na vida das pessoas, o “não lugar” é a antítese da vivência urbana, pois é um espaço efêmero de transitoriedade. Como exemplo disso, quartos de hotel, aeroportos, estações de comboio, supermercados ou *fast food* idênticos em todas as cidades ou países. Os “não lugares” são espaços que fomentam a ignorância da utilização do espaço, inviabilizando impressões singulares pelo excesso de referências midiáticas que trazem consigo. Esse excesso de referências midiáticas é muito característico do que Ascher chama de terceira modernidade, ao afirmar que “estamos verdadeiramente modernos e cada vez mais depressa” (2004, p. 30, tradução minha). Essa homogeneização do espaço pelo capital global integra o processo a que se denomina “metropolização”. Assim, é seguro afirmar que as metrópoles e a homogeneidade que lhes é dada pela concentração e centralização do capital são a gênese do não lugar.

A esses mesmos grupos globais com alto poder de investimento e voltados para segmentos muito específicos, convém a localização próxima de aeroportos. Não só por transitarem aí seus potenciais consumidores, mas também pela conectividade física de seus empregados e produtos, que dependem do terminal aeroportuário para sua circulação na rede mundial. Embora a localização de escritórios gerenciais em volta de aeroportos ainda não seja uma prática comum no Brasil (ao contrário do que ocorre nos Estados Unidos), o texto observará, em seguida, que as empresas atuantes no entorno do Aeroporto de Guarulhos são franquias e bandeiras de grandes corporações nacionais e internacionais, e que a infraestrutura pública de acesso aos terminais (além dos próprios terminais) é administrada por concessionárias vinculadas a grandes grupos empresariais especializados na administração de serviços públicos no Brasil.

## (MAIS) UM AGLOMERADO SUPERMODERNO

Os modelos de administração privada de aeroportos estimulam sua prevalência como centros de consumo de produtos e serviços e configuram uma paisagem

financeirizada. Inevitavelmente, nos países desenvolvidos, os aeroportos se apresentam como concorrentes aos tradicionais “*central business districts*”, na medida em que atraem para seu aglomerado diversas atividades e empresas que até algumas décadas não considerariam situar-se fora das áreas centrais. Nesse cenário, os aeroportos são uma força de descentralização de atividades nas cidades pós-industriais (FREESTONE & BAKER, 2011).

No cenário brasileiro, o Aeroporto de Guarulhos (GRU) detém quase que hegemonicamente o posto de conexão física com outros países. Para sair do Brasil, é mandatória a conexão em um aeroporto metropolitano, sendo a maior parte das conexões sediadas no GRU, especialmente depois da alta capacidade operacional que lhe foi atribuída com as obras realizadas pela concessionária para a Copa de 2014.

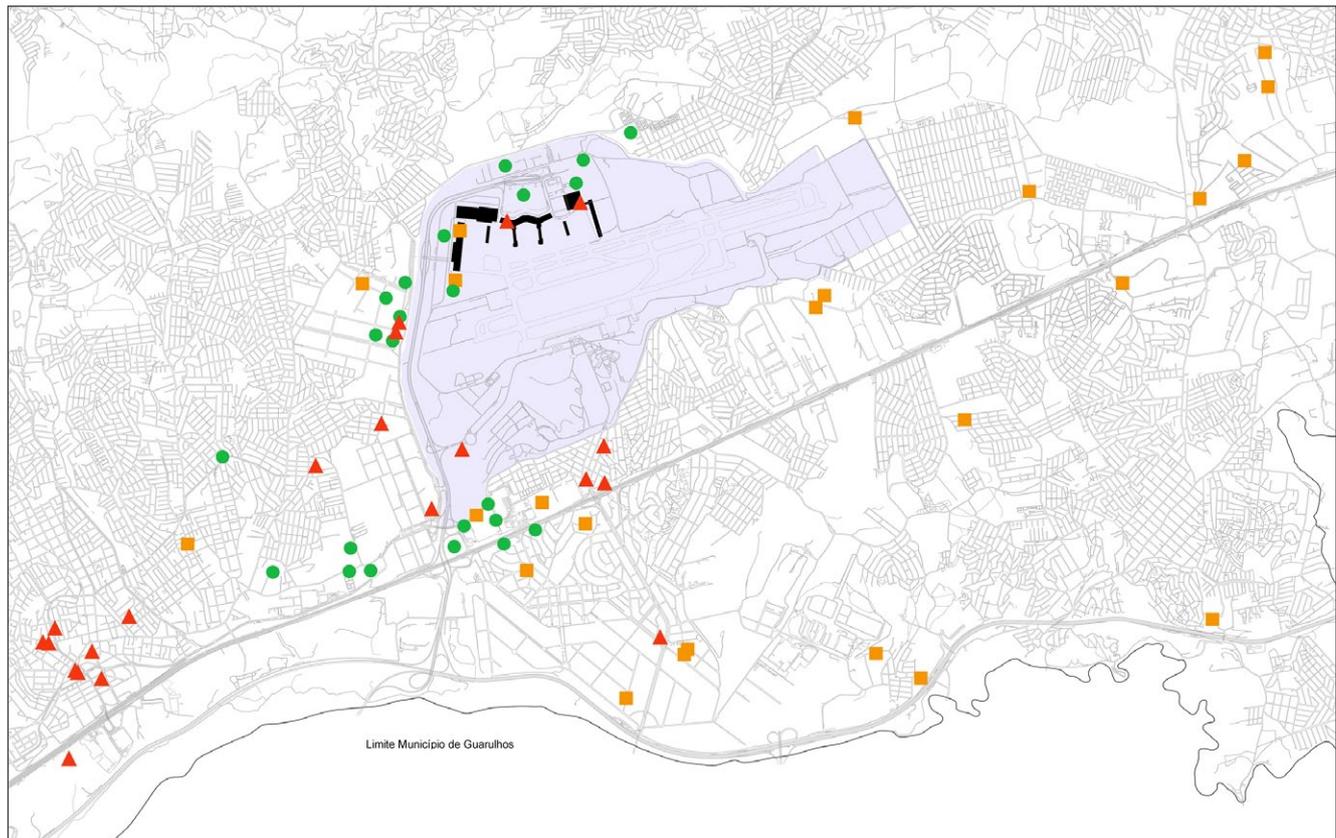
Desde a implantação da administração privada, uma série de mudanças vem ocorrendo no sítio aeroportuário e seus entornos, para adequar os terminais de passageiros do GRU a padrões globais de serviço. Como exemplo, a adequação de toda infraestrutura do lado ar<sup>5</sup> para receber voos regulares com o maior jato de passageiros do mundo, que opera a rota São Paulo-Dubai diariamente desde 2016.

O aglomerado do GRU ainda é rarefeito (figura 3), com diversos terrenos vazios, compreendidos no “bairro” que o Plano Diretor de Guarulhos denomina como Aeroporto. Isso sugere que essas áreas são especuladas pelo mercado imobiliário, cujas intenções, já se sabe, são de construir um centro comercial próximo dos terminais de passageiros. Essa intenção inclusive já gerou impasses na implantação do acesso ao GRU por trens metropolitanos.

Recentemente, o Governo do Estado de São Paulo inaugurou a Linha 13-Jade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), para conectar GRU à malha ferroviária metropolitana. Com aspecto faraônico e índice inicial baixíssimo de adesão por parte dos usuários,<sup>6</sup> a linha da CPTM conecta o sítio aeroportuário à Estação Engenheiro Goulart, onde, então, são possíveis baldeações para outras linhas. De qualquer modo, o trajeto até o centro da cidade, fragmentado como é hoje, pode levar mais de uma hora. A nova linha também termina distante dos terminais de passageiros do GRU, já que foi salva uma porção de terra adjacente aos terminais para a

5 Lado ar, na literatura especializada, refere-se à parte dos aeroportos restrita à circulação de aeronaves e funcionários, não acessível aos passageiros, que ficam no “lado terra”.

6 Conforme reportagem de Mariana Zylberkan para a Folha de S. Paulo em 11 de julho de 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/07/trem-de-cumbica-leva-mesmo-numero-de-passageiros-que-onibus.shtml>>. Acesso em 20 maio 2020.



AGLOMERADO PRODUTIVO DO  
AEROPORTO DE GUARULHOS

1000 0 1000 m

▲ Hotéis  
● Estacionamentos e Locadoras  
■ Transportadoras e Carga  
■ Terminais de Passageiros GRU  
■ Sítio Aeroportuário

**Figura 3:**  
Mapa do  
aglomerado  
produtivo do  
Aeroporto de  
Guarulhos

construção do shopping. Hoje, o transporte entre a Estação Aeroporto da CPTM e os terminais é feito por ônibus das concessionárias, fragmentando ainda mais o trajeto centro-aeroporto. Não é objetivo deste trabalho discutir a funcionalidade da nova linha da CPTM, mas, sim, apontar o fato de que o aeroporto, especialmente nesta fase de administração privada, passa a ser um fator de atração de investimentos e obras de infraestrutura, que podem potencializar suas atividades e gerar impasses de gestão metropolitana.

Esse fenômeno de atração de infraestrutura e negócios para seus entornos é chamado por Freestone & Baker (2011) de “corredor aeroportuário”, que conecta o centro da metrópole aos terminais de passageiros. Os autores descrevem essas áreas como uma espécie de “quintal de fundos” da cidade, onde há um vácuo de políticas públicas urbanas, já que comumente envolvem mais de uma municipalidade e fraca gestão regional/metropolitana.

A ideia de *Transit Oriented Development (TOD)* é essencial para compreender o papel dos aeroportos no espaço urbano contemporâneo. Trata-se de uma prática frequente nos países capitalistas centrais, onde novos grandes projetos urbanos de desenvolvimento (ou de especulação imobiliária) possuem um elemento relacionado às redes de transporte como seu

epicentro. Nesse modelo, a constante transitoriedade dos indivíduos cosmopolitas é apropriada como clientela, conformando nos típicos “não lugares” das metrópoles contemporâneas. É cada vez mais comum que grandes estações de trem ou metrô e aeroportos estejam inscritos em um aglomerado de atividades comerciais que visam a extrair renda do fluxo de pessoas que passam por esses locais diariamente. No próprio contexto brasileiro, os shopping centers e os aeroportos já têm uma configuração interior muito semelhante, inclusive compartilhando dos mesmos serviços e “*signatures*”.

Nos Estados Unidos, é típico que terminais aeroportuários sejam cercados pelos projetos midiáticos de hotéis ou centro de convenções de John Portman, conhecido developer que disseminou sua marca de edifícios lustrosos pelo país, um legítimo símbolo de supermodernidade em um país já muito modernizado. Esses efeitos são mais contrastantes em países como o Brasil, onde o capital internacional apenas há poucas décadas adentrou com força na produção do espaço urbano.

Os efeitos de supermodernidade e homogeneização do espaço construído podem ser identificados no GRU desde as cadeiras registradas por Norman Foster, arquiteto britânico, desenhadas especifica-

mente para edifícios aeroportuários, até os *billboards* JCDecaux, que hoje cumprimentam os passageiros em diversos idiomas, ao passo que escondem a precariedade de infraestrutura dos bairros Bananal, Invernada e Taboão, separados da supermodernidade do GRU pelas *billboards* e por um córrego poluído e uma linha de vegetação que serve como barreira visual entre o cidadão global e o cidadão local ao longo da Rodovia Helio Smidt.

Zambrano (2018) propõe uma análise semelhante à deste trabalho para discutir o que chama de “edge city” e como isso fragmenta o espaço metropolitano. A autora descreve as bordas dos sítios aeroportuários como a área onde o local e o global se encontram e discute como o aspecto visível desta área pode não refletir a imagem da cidade na qual o passageiro acabou de pousar, a menos que se considere que a imagem da segregação socioespacial é, de fato, representativa da cidade de São Paulo.

Para fundamentar a tese de que o espaço urbano financeirizado é homogeneizado, tome-se como exemplo as marcas ou bandeiras que atuam no “Bairro Aeroporto” de Guarulhos. No interior do terminal, são franquias de restaurantes e bares que podem ser encontradas em qualquer aeroporto internacional de grande porte (Starbucks, McDonald’s, Subway, TGIFs, Duty Free). No exterior, ao longo da Rodovia Helio Smidt, administrada pela Ecopistas (empresa do grupo de capital aberto EcoRodovias), veem-se grandes franquias de estacionamento (como Fly Park e BR Express Parking), de hotéis (bandeiras como Marriot e Pullman) e de aluguel de veículos (especialmente das marcas Localiza-Hertz, Movida e Unidas, todas empresas de capital aberto). Desse modo, o aglomerado produtivo do aeroporto não reflete necessariamente a totalidade da cidade na qual o visitante acaba de pousar, mas, sim, a presença do grande capital nacional e internacional nessa cidade.

O cenário descrito para Guarulhos corresponde às reflexões de Freestone & Baker (2011) de que os aeroportos conformam áreas urbanas para além dos limites do sítio aeroportuário, emergindo em diversas cidades como uma paisagem genérica e pós-moderna composta por escritórios, hotéis, depósitos, shopping centers e instalações logísticas que impõem importantes questionamentos e desafios para a governança metropolitana. Os autores centram a problemática do “*Airport-Driven Urban Development*” no planejamento (ou na ausência dele) da área onde ocorre a interface entre o terminal e a cidade.

Se Le Corbusier (1987) defendeu, em 1929, que as cidades que atingissem velocidade atingiriam o sucesso, essa afirmação foi levada muito mais a sério na contemporaneidade. A partir de John Kasarda, a ideia de “Aerotropolis” foi introduzida ao plane-

jamento aeroportuário (Freestone & Baker, 2011). Kasarda, economista americano, argumenta que os aeroportos serão chave na produção do espaço urbano contemporâneo, assim como o foram as rodovias no século XX, as estradas de ferro no século XIX e os portos no século XVIII. Portanto, defende a tese de que aeroportos devem estar no centro das atenções do planejamento metropolitano.<sup>7</sup> Este novo modelo de desenvolvimento econômico acelerado em torno dos terminais emergiu com a ascendência dos jatos como gatilho para essa transformação acelerada das zonas aeroportuárias.

Desse modo, se os aeroportos se apresentam cada vez mais eficientes na conectividade de uma rede mundial de metrópoles, representam também insuficiente atenção para a relação física desses grandes projetos urbanos com as cidades que os contêm. Referendam, assim, a discussão de Vainer de que grandes projetos urbanos podem gerar rupturas institucionais, urbanísticas, legais, imobiliárias, políticas, simbólicas e escalares (2012, p. 16). Rupturas que vão se intensificando em São Paulo, com as rápidas transformações do aglomerado centrado no Aeroporto de Guarulhos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este texto explicou o papel do Aeroporto de Guarulhos como um elemento-chave que caracteriza São Paulo como metrópole. Partiu-se da observação de que as metrópoles contêm aglomerados especializados que, juntos, identificam-na como metrópole *per se*. Discutiu-se que esses aglomerados tendem a se concentrar nas áreas centrais e que o nível de especialização diminui, ou seja, a cidade passa a ser mais ordinária, à medida que se dirige ao periurbano. Esse fenômeno foi chamado de “gradiente de especialização”.

Porém, verificou-se também que esse gradiente pode ser quebrado por aglomerados supermodernos, como aquele constituído em torno do Aeroporto de Guarulhos, que traz a supermodernidade típica dos aglomerados metropolitanos altamente especializados para uma área mais distante do núcleo. Nesse caso, esses aspectos de supermodernidade ocorrem diante da precariedade de alguns bairros guarulhen-

7 A conceituação de Kasarda (2004) sobre “Aerotropolis”, no entanto, trata-se de uma espécie de patente (um serviço de consultoria de planejamento que presta a empreendimentos aeroportuários). Esta nota é importante, pois, em seu website ([www.aerotropolis.com](http://www.aerotropolis.com)), apenas são considerados “Aerotropolis” os aglomerados aeroportuários para os quais prestou consultoria, e não a totalidade de aeroportos com características semelhantes.

ses, reforçando a fragmentação do espaço urbano que decorre da atuação do capital financeiro.

Foi também preciso diferenciar os termos “área metropolitana” de “região metropolitana”, para explicar por que o recorte de 39 municípios que compõem a RMSP não se faz necessário para entender o gradiente de especialização, já que o fenômeno dos aglomerados ocorre num recorte espacial muito menor, que denominou-se “cerne” da metrópole.

Antes de chegar à discussão do aglomerado aeroportuário e suas características morfológicas, o texto buscou entender como o capital financeiro participa do processo de metropolização, sempre referendado por marcos regulatórios que o Estado viabiliza, seja para transferir partes de sua responsabilidade a atores privados (como a própria administração aeroportuária), seja para delegar à iniciativa privada a produção do espaço urbano (como é o caso das PPPs e OUCs).

Este texto catalisa uma lacuna de pesquisa identificada pelo autor, que busca analisar o paradigma de concessão de aeroportos federais a parceiros privados e seus reflexos na urbanização, além de introduzir uma avaliação, com base em observações empíricas, sobre os impactos físico-espaciais e socioeconômicos resultantes da implantação do modelo de administração privada. Espera-se que sirva de subsídio para pensar políticas de concessão menos nocivas ao espaço urbano e com mais atenção às necessidades do cidadão local, impactado por esses grandes projetos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASCHER, F. **Los Nuevos Principios del Urbanismo**. Madrid: Alianza Ensayo, 2004.
- AUGÉ, M. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papiрус (5ª edição), 2005.
- BRASIL. LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015. **Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências**. Brasília: Presidência da República, 2015.
- FIRKOWSKI, O. L. C. F. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são Regiões mas não são Metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n. 122, pp. 19-38, 2012.
- FIRKOWSKI, O. L. C. F. Metrôpoles e Regiões Metropolitanas no Brasil: Conciliação ou Divórcio? In: FURTADO, B. A., KRAUSE, C., DE FRANÇA, K. C. B. (Orgs.). **Território Metropolitano, Políticas Municipais**: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA, 2013.
- FREESTONE, R; BAKER, D. Spatial Planning Models of Airport-Driven Urban Development. **Journal of Planning Literature**. v. 26, n. 3, pp. 263-279, 2011.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Região de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- KALINOSKI, R; FARIA, J. R. V. Brazil Corp.: Panorama da Produção e Administração Privada da Infraestrutura Aeroportuária Brasileira. In: **Anais do XVIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**. Natal: ANPUR, 2019.
- LE CORBUSIER. **The City of To-Morrow and its Planning**. New York: Dover Publications, 1987.
- LENCIONI, S. Impasses da Gestão Metropolitana nas Regiões de Buenos Aires, São Paulo e Santiago. In: **X Colóquio Internacional de Geocrítica**. Barcelona, 2008.
- LENCIONI, S. Reconhecendo Metrôpoles, Território e Sociedade. In: LENCIONI, S. **Metrôpole, Metropolização e Regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.
- LENCIONI, S. A Metamorfose de São Paulo: O anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, pp. 133-148, 2011.
- MCKINSEY & COMPANY. **Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil**. Rio de Janeiro: McKinsey & Company, 2010.
- SANFELICI, D. Financeirização e a Produção do Espaço Urbano no Brasil: uma Contribuição ao Debate. **EURE**, Santiago, v. 39, n. 118, pp. 27-46, 2013.
- SANFELICI, D.; HALBERT, L. Financial market actors as urban policy-makers: the case of real estate investment trusts in Brazil. **Urban Geography**, v. 40, 2019. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02723638.2018.1500246>. Acesso em 26 maio de 2020.
- VAINER, C. et al. Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos metropolitanos. In: OLIVEIRA, F. L. de. et al. (orgs.). **Grandes projetos metropolitanos**: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.
- \_\_\_\_\_. Pátria, Empresa e Mercadoria. In: ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B.; MARI-CATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2013.
- ZAMBRANO, K. S. The Edge of an Airport City. European Council of Spatial Planners. **Anais Ectp Young Planners Workshop 2018 Submission**, 2018. ■

Mariana Fernandes Mendes

# A construção da mobilidade excludente no Brasil e os impactos da crise da mobilidade urbana em Fortaleza

## Resumo

A mobilidade urbana exerce um papel de fundamental importância no planejamento e na estruturação das cidades e metrópoles. Portanto, a reestruturação do sistema viário, produzida sob a justificativa de melhoria da mobilidade urbana, ao estimular o deslocamento motorizado nas cidades, promove a fragmentação do espaço urbano-metropolitano e a apropriação desigual do espaço viário. Neste artigo, procurou-se problematizar a construção da mobilidade excludente no Brasil e os impactos da crise da mobilidade causada predominantemente pelo excesso de automóveis em circulação na metrópole de Fortaleza. Os problemas urbanos e ambientais acarretados por esta crise prejudicam os deslocamentos urbano-metropolitanos não apenas de Fortaleza, mas de diferentes cidades e metrópoles brasileiras, nos forçando a repensar e frear o modelo de mobilidade rodoviária historicamente consolidado no país.

Mobilidade excludente

Crise da mobilidade urbana

Matriz rodoviária

Predominância do automóvel

Rede viária de Fortaleza e RMF

## Abstract

The urban mobility plays a key role in the planning and structuring of cities and major urban areas. Therefore, the restructuring of the road system justified by the urban mobility system improvement, through the encouragement of motorized displacement in cities, it promotes the fragmentation of urban-metropolitan space and the unequal appropriation of road space. In this article, we attempt to problematize the construction of the excluding mobility in Brazil and the impacts of the mobility crisis caused predominantly by the excess of circulating automobiles in the metropolis of Fortaleza. The urban and environmental problems caused by this crisis harm the urban-metropolitan mobility not only in Fortaleza, but also in different cities and Brazilian metropolises, forcing us to rethink and overcome the historically consolidated model of road mobility in the country.

Excluding mobility

Crisis of urban mobility

Network road

Predominance of the automobile

Fortaleza and RMF road network

“A estrada é uma espada. A sua lâmina rasga o corpo da terra. Não tarda que a nossa nação seja um emaranhado de cicatrizes, um mapa feito de tantos golpes que nos orgulharemos mais das feridas que do intacto corpo que ainda conseguirmos salvar.”

Mia Couto

## INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

O processo de urbanização historicamente produzido no Brasil é marcado, desde a sua origem, por um setor industrial desenvolvido tardiamente e por uma modernização excludente. Na década de 1970, esse processo de urbanização se intensifica e estabelece o marco transitório de um país predominantemente agrário para um país onde a maior parte de sua população habita em cidades, resultando na expansão territorial da mancha urbana e na criação das primeiras regiões metropolitanas em 1973. Desde então, o processo de metropolização brasileira tem influenciado a construção de redes viárias através da expansão territorial e do deslocamento da população entre os municípios e o núcleo metropolitano.

Notadamente, a rede viária metropolitana brasileira vem, ao longo das últimas décadas, adquirindo fundamental importância para o adensamento populacional nas periferias das cidades e metrópoles. Este processo tem aumentado cada vez mais as demandas de deslocamento da população, uma vez que se ampliaram os quilômetros de distância percorrida com a expansão do espaço urbano-metropolitano, como se observou em Fortaleza.

Em Fortaleza, assim como em muitas capitais e metrópoles brasileiras, as redes viárias apresentam-se enquanto elementos indutores do crescimento econômico, cujas vias de acesso e de circulação possuem fundamental importância no processo de organização espacial da cidade. Portanto, para analisarmos a estruturação viária de uma cidade fortemente adensada e segregada como Fortaleza, procuramos problematizar sobre a mobilidade urbana existente e a predominância do automóvel, tendo em vista que os sistemas de transportes urbano-metropolitanos em operação, apesar de terem passado por recentes melhorias, funcionam de forma precária e são insuficientes para atender à demanda atual de deslocamentos da população de Fortaleza e de sua região metropolitana de maneira satisfatória e eficaz.

Via de regra, quando a mobilidade é predominantemente rodoviária, o automóvel tende a ser priorizado em detrimento do transporte coletivo, pois este modelo apoia-se na ilusória ideia de liberdade do automóvel sustentada pela sociedade moderna-industrial que produziu cidades com mais estradas

do que transportes públicos e veículos não motorizados. Sem dúvidas, quanto maior é a rede viária de uma metrópole, maior é a sua fragmentação territorial, pois as vias só têm a capacidade de conectar o que já foi dividido ou o que foi construído para ser separado e retalhado aos pedaços. Portanto, as vias de acesso, ao mesmo tempo que fazem parte dos planos de integração urbana, delimitam o limiar da pobreza, produzindo uma paisagem dispersa, fortemente segregada e geograficamente desigual.

Nesse sentido, algumas experiências acerca das intervenções de mobilidade urbana são aqui relatadas com o intuito de contextualizar o efeito devastador da matriz rodoviária hegemônica que consolidou uma “mobilidade excludente”, cujas obras viárias, via de regra, contribuíram para a expansão, dispersão e fragmentação do espaço urbano-metropolitano.

Não obstante, a ampliação do sistema viário de Fortaleza realizada nos últimos anos pelos governos estadual e municipal caminha na direção contrária de uma mobilidade democrática e inclusiva, inacessibilizando o espaço público com obras viárias que priorizam a circulação de automóveis, que, por sua vez, necessitam de mais vias para trafegarem, alimentando esse círculo vicioso. No entanto, embora as soluções viárias sejam necessárias em muitos casos, continuam sendo intervenções infraestruturais que não resolvem a falta ou a ineficiência dos transportes coletivos, pois não viabilizam novos modais de transporte, apenas aumentam a capacidade de circulação das vias.

Sendo assim, apesar de a pauta da mobilidade estar em evidência nas ações das políticas urbanas em âmbito municipal, estadual e federal, seu sentido social e potencial coletivo são neutralizados perante a imponência do seu conteúdo estético de natureza efêmera, aparente e mítica, cujo principal efeito consiste na valorização do solo urbano, em vez de assegurar que a acessibilidade urbana seja realizada por meio da criação e requalificação de seus equipamentos coletivos de mobilidade.

## A INFLUÊNCIA DO MODELO RODOVIARISTA NO PLANEJAMENTO E NA ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA BRASILEIRA

No Brasil, o setor da mobilidade urbana vem sendo historicamente estruturado por uma matriz rodoviária excludente que prioriza a expansão do sistema viário em vez do desenvolvimento do transporte coletivo, contribuindo para agravar a crise da mobilidade que atravessa o século XXI,

<sup>1</sup> A definição de mobilidade excludente desenvolvida neste trabalho se apoiou nas análises e nos estudos de Eduardo A. Vasconcellos (2012; 2013; 2014; 2016), que publicou diferentes trabalhos sobre a construção da mobilidade excludente e a iniquidade das políticas de transportes no Brasil e na metrópole de São Paulo.

ameaçando o tempo e a eficácia dos deslocamentos e da circulação.

O aumento na velocidade de rotação do capital, com a apropriação de fatias de tempo de trabalho de um número crescente de trabalhadores dispersos geograficamente e conectados de formas cada vez mais convencionais aos fluxos de mais-valia, tem jogado apenas mercadorias e serviços transportados para os locais de consumo final, mas também mercadorias e serviços transportados para consumo produtivo entre fornecedores, subfornecedores e fabricantes. Como propriedade privada capitalista, mercadorias circulam em tempos e ritmos cada vez mais acelerados, precisos e controlados, local, regional ou internacionalmente, entre subfornecedores e fabricantes, entre fabricantes e portos secos, até chegar ao consumidor final. (FERRARI, 2012, p. 146).

Portanto, como a circulação é uma etapa imprescindível para a rotação do capital, já que circular consiste na mediação necessária entre a produção e o consumo, constata-se que os investimentos em mobilidade urbana estão muito mais voltados para garantir o movimento circulatório do capital do que a acessibilidade no espaço público, o qual vem sendo cada vez mais planejado de forma corporativa.

Tornado decisivo para a realização do capital no espaço, o movimento ganha sua empiricidade urbana. Linhas férreas, ruas, avenidas e estradas passam a constituir uma morfologia urbana de suporte às máquinas circulantes e, simultaneamente, um campo de disputa mais ou menos explícito que envolve o Estado, o mercado e, evidentemente, os habitantes de cidades e metrópoles. (BARBOSA, 2016, p. 45).

Sendo assim, todas as vias de acesso conduzem para um só lugar, pois apesar de amplas, acabam por ser uma “via de mão única”, como na metáfora de Walter Benjamin (2011, p. 68): “[...] saber orientar-se numa cidade não significa muito. No entanto, perder-se numa cidade, como alguém se perde numa floresta, requer instrução”. Tal observação nos põe a pensar reflexivamente sobre como a forma urbana padronizou-se e nos tornou seres georreferenciáveis e indivíduos localizáveis, mas perdidos no vazio de sua imensidão.

Todavia, apesar de resignificadas, a reestruturação viária revela não somente a organização espacial

de uma cidade, mas esconde o que estes espaços representavam no passado. Berman (1986) relata com detalhes as transformações ocorridas no bairro *Bronx* em Nova York, onde passou sua infância, cuja destruição é marcada pelas devastadoras obras públicas de Robert Moses,<sup>2</sup> como a via expressa *Cross-Bronx*.

Aqui no Bronx, graças a Robert Moses, a modernidade do bulevar urbano era condenada como obsoleta e feita em pedaços pela modernidade da rodovia interestadual. *Sic transit!* Ser moderno revelava-se muito mais problemático, e mais arriscado, do que eu jamais pensara (BERMAN, 1986, p. 279).

Segundo o autor, o centro do Bronx foi martelado e dinamitado ao longo de dez anos, desde o final dos anos 1950 até o início dos 1960, para dar lugar à modernidade do *New Deal*, que expulsou cerca de 60 mil imigrantes de seus lares, em sua maioria judeus como Berman.

Berman (1986) explica que os planos de Moses eram muito maiores que o *Bronx*, mas o bairro estava no caminho de uma ambiciosa e complexa rede viária de avenidas, pontes, túneis, *highways* e *parkways* que interligariam toda a área metropolitana de Nova York.

Tratava-se de um sistema de rodovias, avenidas arborizadas e pontes que entrelaçaria o conjunto da área metropolitana: a pista elevada do West Side, estendendo-se de uma a outra ponta de Manhattan, através da nova ponte Henry Hudson (obra de Moses), passando pelo Bronx e tomando o rumo de Westchester; a Belt Parkway, que cruzaria toda a periferia do Brooklyn, do East River ao Atlântico, ligando-se a Manhattan por meio do túnel Brooklyn-Battery (Moses teria preferido uma ponte) e seguindo para a Southern State, e — justamente o núcleo do sistema — o projeto Triboro

2 Moses foi um dos planejadores urbanos e administradores públicos mais importantes que já houve na história dos EUA. Ele modernizou e retaliou uma das cidades americanas mais importantes da América, Nova York. De acordo com Moses (apud BERMAN, 1986, p. 277), “[...] quando você atua em uma metrópole superedificada, tem de abrir seu caminho a golpes de cutelo”. Segundo Berman (*Op cit.*, p. 273), Moses “[...] é provavelmente o maior criador de formas simbólicas na Nova Iorque do século XX, cuja trajetória na vida pública estendeu-se dos primeiros anos da década de 1910 ao final dos anos 60, cujas construções tiveram um impacto destrutivo e desastroso em uma fase anterior de minha vida e cujo espectro assombra ainda hoje minha cidade”

rough, uma rede colossal e complexa de pontes, acessos e avenidas que uniria Manhattan, o Bronx e Westchester a Queens e a Long Island. (*Op. cit.*, p. 284).

Para Berman (1986), a modernidade que destruiu a vizinhança que ele conheceu era apenas uma etapa do que estava por vir. Moses construiu as estradas, depois a indústria automobilística se encarregou de entupi-las, tornando insuportável a vida do restante da população que havia permanecido no bairro.

Moses utilizou o desenho físico como um biombo social, afastando todos os que não possuíam rodas próprias. Moses, que nunca aprendeu a dirigir, estava se transformando no homem de Detroit em Nova Iorque. Para a grande maioria dos nova-iorquinos, no entanto, seu verde e novo mundo nada mais oferecia além de um sinal vermelho (*Op. cit.*, p. 282).

Segundo Vasconcellos (2014, p. 35),

o impacto do crescimento dos EUA e de sua projeção ideológica e imaginária nas elites brasileiras levou a cidade de São Paulo a solicitar, em 1950, um estudo sobre as condições do transporte e do trânsito na cidade que foi feito por Moses, responsável pela construção de uma grande rede de vias expressas em Nova York.

No Brasil, portanto, as rodovias e as vias expressas também foram priorizadas desde meados do século XX, mas, diferentemente da realidade de muitas cidades americanas,<sup>3</sup> aqui a predominância do transporte sobre rodas contribuiu para a obsolescência e/ou a inoperância dos modais de transportes que não circulam sobre pneus, como os trens, os bondes elétricos e as embarcações, que foram sendo abolidos ou se restringiram às funções cargueiras.

O rápido e intenso crescimento urbano que ocorreu no Brasil a partir da década de 1950 foi acom-

<sup>3</sup> Aqui vale a pena, mais uma vez, registrar o notável contraste entre países como os Estados Unidos e o Brasil. Os Estados Unidos, por uma série de circunstâncias favoráveis, presenciaram desde cedo uma revolução nos seus sistemas de transportes internos — tornando-se quase todos percorridos, já no início da segunda metade do século passado, por uma densa malha ferroviária e por uma extensa rede tanto natural quanto artificial de aquedutos, sejam lacustres, fluviais ou costeiras (GALVÃO, 1996, p. 207-208).

panhado de mudanças profundas no sistema de mobilidade das pessoas. Aumentaram paulatinamente os deslocamentos feitos com veículos motorizados, notadamente utilizando-se de automóveis particulares e ônibus. Os investimentos e as ações públicas foram canalizados para viabilizar esse aumento no número de deslocamentos de maneira exclusiva, sem viabilizar também ou conjuntamente outros modos de transporte que poderiam compartilhar as vias de tráfego [...]. Em consequência, aumentaram muito os consumos do espaço viário, do tempo de viagem e da energia na mobilidade, assim como a emissão de poluentes (VASCONCELLOS, 2016, p. 57).

Para Vasconcellos (2014), as estradas de rodagem se expandiram favorecendo a integração físico-territorial do país, especialmente com a marcha para o Oeste e a construção de Brasília em 1960, mas o transporte coletivo não se desenvolveu no mesmo ritmo e intensidade. “É importante ressaltar que a constituição desse enorme sistema nacional de rodovias não se repetiria na área do transporte público” (*Op. cit.*, p. 29).

O resultado disso refletiu no modelo insustentável e excludente de mobilidade que possuímos, o qual moldou as cidades brasileiras no sentido de fazer prevalecer a supremacia do automóvel sobre os demais tipos de transportes existentes. Como explica Silva (2013, p. 128), “[...] o automóvel impõe normas inovadoras no uso da cidade, entra em conflito com o cidadão, definindo a rua como seu espaço preferencial de circulação. Estratifica calçada e rua, disciplina fluxos, dá comandos que se aperfeiçoam com o tráfego”.

Nos dias que seguem, circunstâncias macroeconômicas, como a redução de impostos incidentes sobre a fabricação de automóveis, aliada à forte expansão do crédito bancário para consumidores, continuam a impulsionar os índices de produção da indústria automobilística. Com suas fábricas a pleno vapor, ela bate sucessivos recordes de produção, faz a alegria dos consumidores de veículos e enche de entusiasmo e ufanismo os empresários e os governantes de turno e as ruas e avenidas das metrópoles com quilômetros de congestionamentos (MARTINS, 2014, p. 05).

Sem embargo, o automóvel torna-se o tendão de Aquiles da mobilidade urbana, pois através dele é possível seguir a linha do horizonte e, ao mesmo tempo, nada se ver além de outros semelhantes à sua frente. Uma das mais criativas invenções da indústria

consiste em uma máquina que desde o século XX tem se reproduzido em larga escala de forma auto-destrutiva, visto que nada é capaz de impedi-la a não ser ela própria,<sup>4</sup> pois à medida que se multiplica a quantidade de automóveis circulando nas cidades, o desempenho da velocidade que os justificam diminui e aumentam os problemas urbanos.

Sem freios, o crescimento da indústria automobilística não poderia resultar senão no aumento exponencial dos problemas do trânsito, a ponto de, como se diz (e se constata) nas metrópoles crescentemente entulhadas de automóveis, o trânsito começar na garagem da casa ou do edifício em que se mora ou trabalha (MARTINS, 2014, p. 08).

Sem contar que, na proporção que o tráfego de veículos motorizados privados aumenta, as irregularidades no trânsito tornam-se ainda mais frequentes, cujos efeitos refletem no número de óbitos causados por acidentes de trânsito que alarmam a saúde pública.

## SEGURANÇA VIÁRIA, FISCALIZAÇÃO NO TRÂNSITO E A CRISE DA MOBILIDADE URBANA EM FORTALEZA

Em 2014, Fortaleza foi considerada a 2ª cidade com

<sup>4</sup> “Após ter assassinado a cidade, o carro assassina o carro [...] Inventado para permitir que seu proprietário vá aonde deseja, à velocidade e hora que deseja, o carro acabou por se transformar no mais servil, incerto, imprevisível e incômodo de todos os veículos: mesmo se reserva uma extravagante quantidade de tempo, você nunca sabe quando os engarrafamentos o deixarão chegar lá” (GORZ, 2005, p. 79-80).

maior número de óbitos em acidentes de trânsito do país, segundo o Retrato da Segurança Viária no Brasil, divulgado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), com base nos dados de 2001-2012.

Na capital cearense, o controle do tráfego municipal é realizado pela Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania de Fortaleza (AMC), e o controle das vias estaduais pelo Departamento Estadual de Trânsito do Ceará (DETRAN-CE), ambos vinculados ao Conselho Estadual de Trânsito do Ceará (CETTRAN-CE), enquanto o controle federal é feito pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Estes órgãos fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e atuam no sentido de aplicar a legislação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Estas instituições defendem que o exercício da lei disciplina e altera as condutas no trânsito, contribuindo para a prevenção de acidentes.

Contudo, apesar de a patente de radares de monitoramento do trânsito ser da empresa fortalezense “Fotosensores Tecnologias”, criada em 1996, o uso desta tecnologia como uma ferramenta de fiscalização de trânsito no Brasil não conseguiu frear o número crescente de acidentes, inclusive em Fortaleza, onde esta tecnologia foi pioneiramente implantada, a qual apresenta um índice alarmante de óbitos, como revelou os dados da OSNV.

Com efeito, a sinalização de trânsito existe não somente para que os veículos e os pedestres saibam o momento de parar e de seguir adiante: o semáforo é, antes de qualquer coisa, um relógio que busca evitar que todos os corpos em movimento se choquem, pois todos que circulam querem chegar aos seus destinos sem impedimentos. Portanto, a sinalização tem a função de regular a velocidade, mas para minimizar

**Figura 1:**  
Índice de óbitos por acidentes de trânsito nos municípios acima de 100 mil/hab

Municípios	Número absoluto de óbitos	População	Óbitos/100 mil hab.
<b>Recife</b>	539	1.555.039	34,7
<b>Fortaleza</b>	678	2.500.194	27,1
<b>Belo Horizonte</b>	539	2.395.785	22,5
<b>Brasília</b>	553	2.648.532	20,9
<b>Curitiba</b>	356	1.776.761	20,0
<b>Manaus</b>	321	1.861.838	17,2
<b>Rio de Janeiro</b>	1.063	6.390.290	16,6
<b>Salvador</b>	446	2.710.968	16,5
<b>São Paulo</b>	1.343	11.376.685	11,8
<b>Porto Alegre</b>	166	1.416.714	11,7

Fonte: DATASUS e IBGE (2012) Apud Retrato da Segurança Viária no Brasil (2014).

os problemas do trânsito é preciso frear a motorização privada e criar um conjunto de ações integradas que equacionem a mobilidade.

Via de regra, costuma-se associar os problemas de trânsito à falta de fiscalização e de controle do tráfego ou à falta de educação da população no trânsito. Estes fatores não se excluem e não devem ser desconsiderados, todavia, sem que haja a melhoria e o incentivo ao uso do transporte coletivo, as vias públicas continuarão a ser, por excelência, um espaço de conflitos que dificulta a tomada de consciência por meio da educação no trânsito.

O conjunto destes problemas de trânsito (congestionamentos, insegurança, acidentes, poluição etc.) que prejudicam a mobilidade urbana no Brasil resulta em um processo denominado “crise da mobilidade urbana”, a qual se manifesta de forma sistêmica e articulada no espaço urbano-metropolitano, impactando diretamente o transporte coletivo.

Desse modo, Rodrigues (2014) reforça que os sintomas desta crise da mobilidade urbana se manifestam em diferentes dimensões da mobilidade, mas é na expansão crescente dos congestionamentos causados pelo excesso de automóveis que eles são mais emblemáticos.

Os efeitos desta crise são múltiplos e se verificam em diferentes graus segundo as características próprias da cidade observada. Uma característica, porém, que compartilham as próprias regiões metropolitanas brasileiras, é um aumento nas distâncias (residência-trabalho), e, conseqüentemente, nos tempos e tipos de deslocamentos diários em um ambiente de profundas desigualdades socioespaciais. No entanto, não é só um aumento nas distâncias que provocou um aumento dos tempos de deslocamentos, já que os congestionamentos estão cada vez mais presentes em um número crescente de lugares. (RODRIGUES, 2014, p. 10).

Portanto, os impactos da crise da mobilidade causados pelo grande volume de automóveis em circulação provocam a expansão constante do espaço viário para atendê-los, acentuando as desigualdades socioespaciais existentes. Isto ocorre em razão do processo de destruição e reestruturação urbana do sistema viário, que fragmenta ainda mais o território e impulsiona a valorização imobiliária, promovendo o deslocamento de moradores de áreas pobres, seja por meio da expulsão forçada, seja pelo encarecimento da terra urbana.

## A OCUPAÇÃO DESIGUAL DO ESPAÇO VIÁRIO E O AUMENTO DA FROTA DE VEÍCULOS MOTORIZADOS EM FORTALEZA

O espaço viário é um lugar excludente por excelência, porque ele é ocupado de forma profundamente desigual por pessoas, veículos e cargas que nele circulam constantemente. Portanto, sua expansão e reestruturação, ao apoiarem-se na falsa ideia de integração e articulação territorial, contribuem para torná-lo um espaço ainda mais segregado e fragmentado, pois intensificam e produzem a dispersão do tecido urbano-metropolitano.

Damiani (2009) explica a natureza fixa da construção do anel rodoviário metropolitano Rodoanel Mário Covas, que começou a ser construído na década de 1990, atravessando a metrópole paulistana com o intuito de interligar a área metropolitana oeste, sul, norte e leste, expandindo o capital circulante e desobstruindo os fluxos nas vias arteriais. Em sua análise, a autora acrescenta que, além do seu sentido circulatório, o planejamento estratégico dessa infraestrutura não se limitou aos planos setoriais de transportes.

Inversamente, para justificar uma rodovia assim extensa e seu sentido, na base de uma plataforma logística para os negócios metropolitanos, ela aparece induzindo o chamado efeito barreira, “inibidor da ocupação irregular” e do avanço do que foi convencionalizado como urbanização desordenada – ocupações irregulares, do ponto de vista fundiário e urbanístico –, favelas e loteamentos clandestinos. (DAMIANI, 2009, p. 314-315).

Esse fenômeno conhecido popularmente como “efeito barreira” induz o adensamento residencial nas áreas periféricas, aumentando as distâncias a serem percorridas e o tempo das viagens, que, conseqüentemente, criam mais demandas por deslocamentos e estimulam a motorização privada da população em uma espiral catastrófica e destrutiva.

A conclusão mais importante para efeito de políticas públicas é que o patrimônio público representado pelas vias não é distribuído igualmente entre as pessoas, sendo seu uso profundamente desigual. Portanto, referir-se aos investimentos no sistema

viário como democráticos e “equitativos” é um grande mito nas cidades brasileiras. Na verdade, esse é sem dúvida o mais poderoso mito operado para justificar a expansão indiscriminada do sistema viário. O investimento coletivo tende a beneficiar inúmeras vezes mais um conjunto selecionado de indivíduos, no caso os mais ricos que se deslocam mais, em maiores distâncias, usando o automóvel particular (VASCONCELLOS, 2016, p. 65).

Desse modo, o espaço viário no Brasil tem sido historicamente planejado e produzido de forma hierarquizada e centralizada para que o automóvel prevaleça sobre outros modais à medida que deixa de ser um patrimônio exclusivo das classes dominantes e se torna um bem de consumo acessível às frações de classes através da expansão do crédito e de subsídios.<sup>5</sup>

Sob a perspectiva econômica, o transporte público seria considerado um bem inferior no Brasil, sendo substituído pelo carro ao crescimento da renda. A opção pelo transporte coletivo, para um país em desenvolvimento, pode parecer um passo atrás, ideia reforçada pela usual má qualidade do serviço prestado e também pela propaganda oficial de governo, em que o modelo de geração de emprego via indústria automobilística é fortemente incentivado, para além do aumento de subsídios ao transporte individual via IPI Zero para carros (FLORENTINO, 2011, p. 47).

Nos últimos anos, com a ascensão econômica das classes populares, mais conhecida como classe C, houve um considerável aumento no consumo de bens duráveis, dentre os quais o

<sup>5</sup> “Os usuários de automóveis desfrutam de dois subsídios diretos concedidos pelos governos federal e local. O primeiro é o imposto reduzido [Imposto sobre Produtos Industrializados] (IPI federal) para a aquisição de veículos de baixa cilindrada, a maioria do mercado nacional: a manutenção de IPI baixo em relação aos outros automóveis resulta em uma renúncia fiscal de no mínimo R\$ 4,2 bilhões por ano. O segundo tipo de subsídio refere-se ao estacionamento gratuito nas vias públicas” (VASCONCELLOS, 2012, p. 1).

automóvel tornou-se a principal aquisição, especialmente os que consomem menos combustível, como as motocicletas de baixas cilindradas e os carros de motor 1.0.

Em Fortaleza, segundo o IPECE (2013, p. 10),

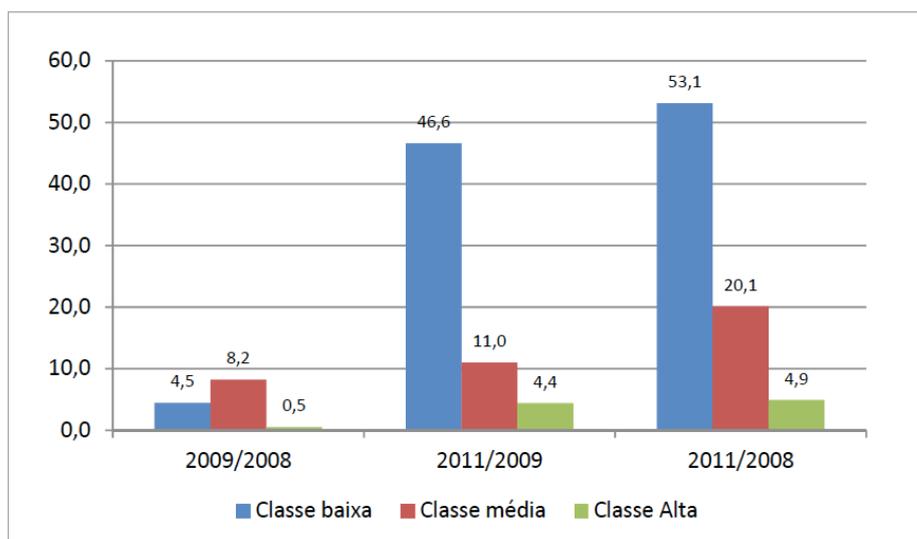
[...] entre 2008 e 2011, a proporção de domicílios com algum tipo de automóvel (moto e/ou carros) aumentou consideravelmente entre as pessoas da classe baixa. Para a classe baixa esse aumento foi de 53,1%, enquanto para as classes média e alta foram de 20,1% e 4,9%, respectivamente. Essa evidência corrobora um possível “efeito de substituição” provocado possivelmente pelo aquecimento da economia e pelos ganhos reais do salário mínimo.

Portanto, considerando que a metrópole de Fortaleza possui uma forte integração com alguns municípios da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) e que nem todos dispõem de uma boa oferta de transportes intraurbanos-interurbanos, os deslocamentos motorizados fazem parte de um movimento dialético que tem permitido romper com o isolamento geográfico ao mesmo tempo que tem agravado a crise da mobilidade, cujo avanço resulta no fenômeno da imobilidade, sobretudo entre as frações de classes de baixa renda.

Segundo Costa (*et al.* 2015, p. 64),

[...] o acelerado crescimento da frota motorizada na capital do Ceará, associado à carência dos transportes públicos, às ações governamentais pautadas

**Figura 2:** Taxa de crescimento dos domicílios com automóveis por classe social



Fonte: Elaborado pelo IPECE a partir dos dados da PNAD/IBGE.

no modelo rodoviário e à baixa eficiência do planejamento urbano, agravou os problemas de deslocamento cotidiano da população, penalizando os usuários dos transportes públicos coletivos e de transporte individual.

Não obstante, os deslocamentos que se realizam entre os municípios metropolitanos e a metrópole contribuem para que haja um aprofundamento do processo de metropolização. Contudo, mesmo com o aumento da motorização privada, estes deslocamentos continuam precarizados. A RMF, segundo o relatório sobre o “Crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras 2001/2011”, elaborado pelo Observatório das Metrópoles (2013, p. 05),

enquadra-se no conjunto das metrópoles que apresentaram crescimento entre a média metropolitana (77,8%) e nacional (90%). Em Fortaleza, o aumento foi de 89,7%, correspondendo exatamente a 296.964 veículos. A frota da metrópole cearense era de aproximadamente 628 mil automóveis no final de 2011.

Em 2015, o Observatório das Metrópoles publica um novo relatório sobre o “Estudo da motorização individual no Brasil” e atualiza os dados da pesquisa publicada em 2011. Segundo o relatório de 2015, a RMF lidera o *ranking* do crescimento da frota de automóveis no país e apresenta um crescimento acima da média nacional com um percentual de 6,7% no ano de 2014, como se observa na Figura 3.

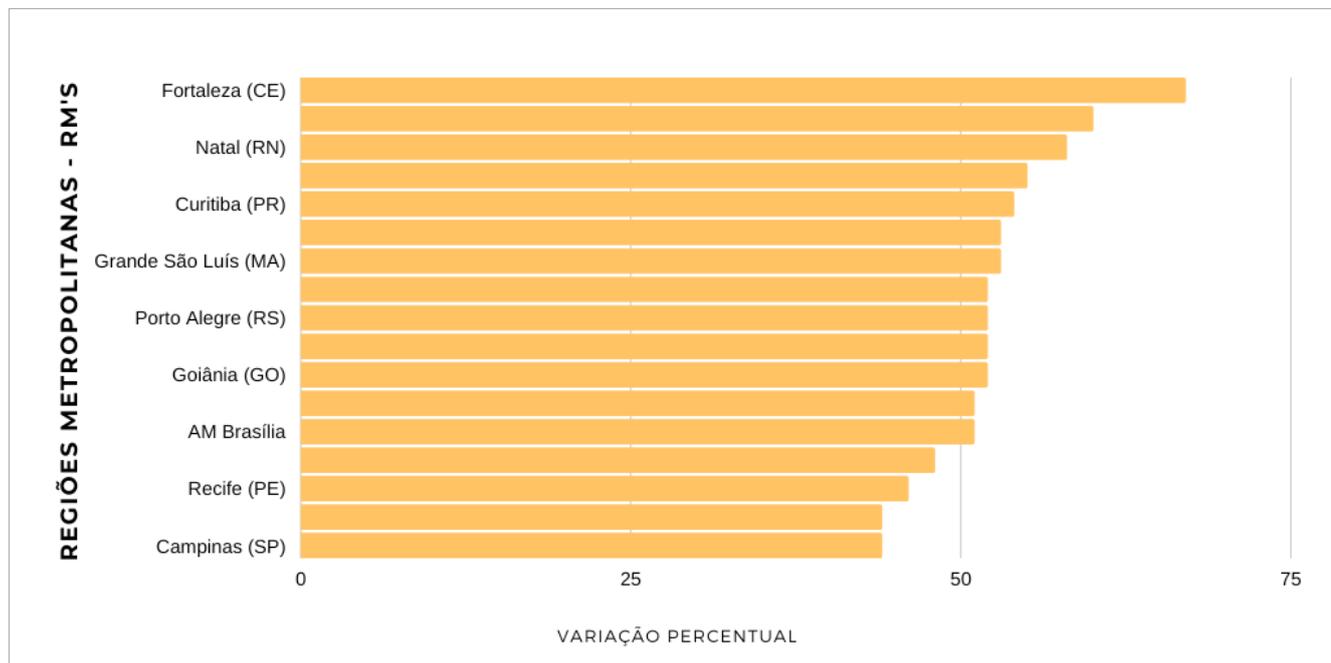
De acordo com os dados do Departamento de Trânsito do Estado do Ceará<sup>6</sup> (2016), o percentual de habitantes por veículo no estado do Ceará é de 34,4% e em Fortaleza é de 42,4%. Esses dados demonstram que é na capital cearense que a maior parte da frota de veículos do estado está concentrada, a qual, até o final de 2016, possuía um total de 1.039.062 de veículos, apresentando uma taxa de motorização de 2,46 hab./veículo segundo o Relatório Anual de Segurança Viária de Fortaleza (2017).

Estes dados sobre o aumento crescente da frota de veículos motorizados indicam que a venda de automóveis continua a crescer vertiginosamente, apesar de a crise financeira mundial de 2008 ter levado multinacionais como a GM (*General Motors*)<sup>7</sup> à bancarrota em 2009. No Brasil, como já mencionamos anteriormente, dois incentivos fiscais foram de fundamental importância para alavancar a venda de automóveis: a redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e o estacionamento gratuito nas vias públicas. Em 2015, o governo federal reduziu de 35% para zero a alíquota do Imposto de Importação

6 Os dados do Detran consideram todos os veículos cadastrados no sistema do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) e não apenas os automóveis, por isso sua contagem inclui os micro-ônibus, camionetas e utilitários. Além disso, os dados do Detran referem-se à frota total de veículos e não somente a frota circulante, uma vez que seu sistema operacional não distingue os veículos ativos dos veículos inativos que foram roubados ou estão em desuso, e, por isso, não circulam mais.

7 Para maiores informações a respeito da quebra forçada da *General Motors*, consultar informação publicada na *Carta Maior* em 11 de junho de 2009. Disponível em: <<https://goo.gl/7t99wL>>. Acesso em: 21 out. 2014.

**Figura 3:** Crescimento da frota de automóveis nas regiões metropolitanas brasileiras em 2014



Fonte: Observatório das Metrópoles (2015) a partir dos dados do Denatran (2014).

para carros elétricos e movidos a células de combustível.<sup>8</sup>

Neste sentido, para continuar movimentando cifras bilionárias anualmente, a indústria automobilística se reinventa constantemente para atrair o mercado consumidor de forma estratégica e diversificada, por isso, à medida que algumas marcas e fabricantes são *ranking* de vendas em carros populares, outras investem massivamente na potencialização de motores de carros possantes com tração nas quatro rodas. Estes carros robustos permitem que seus condutores tenham mais espaço, conforto e chances de “vencer” a corrida depois da largada, e por isso tiveram ampla aceitação da classe média brasileira, que passou a ocupar ainda mais metros quadrados nas vias de acesso, reafirmando o espaço viário como um lugar de disputa. Assim, a homogeneização da motorização cria uma hierarquização entre os automóveis que circulam no espaço viário, visto que a apropriação privada do território é diferenciada de acordo com o poder de mobilidade de cada veículo e dos indivíduos que neles circulam.

## POR UMA MOBILIDADE URBANA MENOS EXCLUDENTE, MAIS INCLUSIVA E DEMOCRÁTICA

As políticas econômicas que estimulam a motorização privada da população não contribuem para democratizar a mobilidade, e, sim, para torná-la ainda mais excludente, visto que o incentivo à compra e à venda de veículos novos (carros e motocicletas) visa à ampliação do mercado via inserção do consumo e não a criação de uma mobilidade inclusiva. Para isso, é preciso romper com o modelo predominante e criar um novo modelo com base na ideia de que “país rico não é aquele que o pobre anda de carro, mas aquele que o rico anda de transporte público.”<sup>9</sup> Com efeito, não se democratiza a mobilidade com mais automóveis e mais vias de acesso, pois o resultado desta equação (carros + motos = – mobilidade) sempre será negativa, visto que o aumento do espaço viário estimula a circulação de mais automóveis, resultando em congestionamentos cada vez maiores, que, por sua vez, reduzem a capacidade dos deslocamentos

e aumentam o consumo de energia fóssil e a poluição ambiental.

O congestionamento também tem dois outros impactos muito importantes. O primeiro impacto é o aumento do consumo de energia, que ocorre porque a velocidade dos veículos cai muito; no caso do uso de combustíveis fósseis, o aumento do consumo aumenta a emissão de gases do efeito estufa como o CO<sub>2</sub>. O segundo impacto é o aumento da contaminação da atmosfera, porque a emissão de poluentes locais pelos veículos aumenta quando a velocidade fica muito baixa (VASCONCELLOS, 2013, p. 15).

Os impactos ambientais causados pela difusão da indústria automobilística atingem uma escala planetária e são ainda mais devastadores no meio ambiente urbano, onde há uma maior concentração de veículos motorizados por metro quadrado. No entanto, apesar dos seus efeitos desastrosos, a indústria automobilística não para de crescer, movimentando uma articulada cadeia produtiva que envolve diferentes setores (refinarias de petróleo, postos de gasolina, fabricantes de peças, montadoras, revendedoras de automóveis etc.), os quais atuam no sentido de pressionar as políticas públicas para que o mercado automotivo mantenha-se aquecido, sobretudo nos momentos de crise econômica, criando medidas para estimular o consumo<sup>10</sup> da motorização privada através de incentivos fiscais e a reestruturação do espaço.

Tendo em vista que as demandas de deslocamento no espaço urbano-metropolitano são cada vez maiores, então

[...] a demanda efetiva por automóveis (assim como produtos de petróleo, construção de autoestradas, construção suburbanas etc.) tem sido criada e expandida através da reorganização total da forma edificada metropolitana, de tal modo que é, de todo, senão impossível, viver uma vida social “normal” sem um carro. (HARVEY, 1982, p. 232).

Contudo, a expansão do espaço viário produz

8 Resolução nº 97 publicada no dia 27/10/2015 pela Câmara de Comércio Exterior no Diário Oficial da União. Disponível em: <<https://bit.ly/3b7F2Zc>>. Acesso em 30 out. 2015.

9 Esta célebre frase é do ex-prefeito de Bogotá Enrique Peñalosa (2016–2019). Criador do Transmilênio, moderno sistema de BRT em operação na capital colombiana, Peñalosa foi presidente do conselho diretor do *Institute for Transportation and Development Policy* – ITDP (2009-2015). Disponível em: <<https://bit.ly/39W84KT>> Acesso em 10 de junho de 2013.

10 É válido ressaltar que, apesar da facilidade em adquirir veículos automotores por meio de financiamentos, o Brasil é considerado o país onde é mais caro se comprar um automóvel no mundo, devido à alta carga tributária e à acentuada margem de lucro das montadoras, que garantem uma boa parte do seu lucro mundial com as vendas realizadas em território nacional. Para maiores informações sobre os custos do automóvel no Brasil, consultar matéria publicada no *Pragmatismo Político*. Disponível em: <<https://goo.gl/KdVe7r>>. Acesso em: 20 mar. 2014.

uma fluidez provisória no trânsito, pois a oferta desta infraestrutura é sempre inferior à demanda de veículos individuais motorizados que nele circulam ou estacionam,<sup>11</sup> visto que a frota de automóveis continua a crescer de forma desproporcional à capacidade viária existente, por isso é preciso desconstruir a ideia de que as vias são espaços infinitos como as estradas que aparecem nas propagandas de carros.

Os veículos competem pelo espaço nas vias. No Brasil, o veículo mais comum, o automóvel, tem 1,6m de largura e 4,5m de comprimento. Sua área física estática é de 7,2 m<sup>2</sup>, mas quando ele se move, ocupa uma área muito maior, que pode chegar a 50 m<sup>2</sup> no caso de circular a 30 km/h em uma cidade. Isto significa que são necessários relativamente poucos automóveis para causar lentidão e congestionamento (VASCONCELLOS, 2013, p. 12-13).

Portanto, é preciso “reinventar a mobilidade para continuar móvel” (KAUFMANN *et al.*, 2011). Segundo essa perspectiva, a mobilidade deveria nos reaproximar das pessoas e não criar distâncias que nos separam, e nos incentivar a romper com este modelo insustentável de mobilidade que nos impede de circular em nossas calçadas com segurança e que incomoda a nossa vizinhança com o barulho das buzinas e a fumaça que sai do carburador dos veículos, que nos afasta das centralidades e nos obriga a percorrer longos deslocamentos diários etc.

Logo, se contrapor ao modelo predominante pode ser um começo para se pensar coletivamente em uma mobilidade que tenha como finalidade resolver o problema da imobilidade causada pelos congestionamentos de veículos motorizados, reduzir o índice de mortalidade causado por acidentes de trânsito, diminuir a emissão de dióxido de carbono na atmosfera, inibir a expansão e fragmentação do tecido urbano e, definitivamente, contribuir para uma maior sociabilidade e coletividade do espaço público.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O modelo rodoviarista difundido por Robert Moses triunfa no Brasil. As rodovias favorecem a circulação de automóveis e prevalecem sobre os demais tipos de vias e de modais de transportes, causando profun-

<sup>11</sup> O veículo particular estacionado na via pública ocupa ainda mais espaço viário do que em movimento e apropria-se de áreas da cidade que poderiam ser destinadas a outros usos coletivos, como parques, praças etc. Além disso, como poucos logradouros são delimitados como zona azul ou possuem sistema de bilhetagem eletrônica (parquímetros), os veículos estacionados nas vias públicas são isentos de taxas.

dos impactos socioespaciais na estrutura urbana das metrópoles brasileiras. “A forma descentralizada de implantação de rodovias e os grandes investimentos feitos levaram à reconfiguração do espaço nacional, agora acessível por uma rede de rodovias” (VASCONCELLOS, 2014, p. 29).

Em consequência disso, o automóvel prevalece sobre os demais modais de transportes e adequou as cidades às suas necessidades de circulação e de expansão, acentuando a grave crise da mobilidade contemporânea e as desigualdades socioespaciais que se manifestam no urbano, visto que consiste em um bem individual que afeta o conjunto social, pois ocupa uma grande quantidade de espaço viário estando parado ou em movimento, além de acarretar profundos impactos ambientais com a emissão de dióxido de carbono na atmosfera.

Neste artigo, analisamos o quadro da mobilidade urbana de Fortaleza com ênfase na crise da mobilidade que se manifesta no número alarmante de vítimas em acidentes fatais de trânsito, segundo os dados divulgados em 2014 pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (2001-2012) e pelo aumento da frota de veículos motorizados em circulação segundo os dados do IPECE (2013), do Observatório das Metrópoles (2013; 2015) e do Detran-CE (2014). De acordo com as instituições supramencionadas, a frota de automóveis de Fortaleza tem aumentado a cada ano em uma proporção dez vezes maior que a população habitante em consequência da precarização do transporte coletivo e das intervenções viárias que estimulam a motorização privada nas grandes e médias cidades brasileiras.

Este panorama do crescimento da motorização privada da população brasileira é reflexo de uma crise paradigmática da mobilidade urbana que nos força a repensar o modelo viário que possuímos para além do para-brisa. Partindo da premissa que repensar a mobilidade é repensar a cidade em que vivemos, esta ação pode ser um passo importante em direção à construção de uma cidade que não seja apenas um lugar de passagem, mas um lugar em que diferentes tipos de mobilidades e de deslocamentos coexistem de forma democrática.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARBOSA, Jorge Luiz. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (Orgs). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA/ITDP, p. 43-56, 2016.
- BENJAMIM, Walter. **Rua de mão única**. 6ª reimp. São Paulo: Editora Brasiliense, 2011.

- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**: a aventura da modernidade. 4ª reimp. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- COSTA, C. *et al.* A Copa de 2014 em Fortaleza: obras de mobilidade urbana e transformações na configuração espacial metropolitana. In: COSTA, C. *et al.* (orgs.) Fortaleza: os impactos da Copa do Mundo 2014. **Fortaleza**. Expressão gráfica, p 57-82, 2015.
- COUTO, Mia. **Mulheres de cinzas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- DAMIANI, Amélia Luisa. Urbanização crítica e produção do espaço. In: Grupo de Estudos Urbanos (Org). **Cidades**. v. 6, n. 10. Expressão Popular/Unesp, p. 307-339, 2009.
- FERRARI, Terezinha. **Fabrilização da cidade e ideologia da circulação**. 2. ed. São Paulo: Outras Expressões, 184 p., 2012.
- FLORENTINO, Renata. Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição. In: **E-metropolis**, n. 7, Ano 02, dez. 2011, p. 44-56.
- GALVÃO, O. J. D. A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica. In: **Planejamento e políticas públicas**, n. 13, jun/1996.
- GORZ, A. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora, p. 73-82, 2005.
- GOVERNO ESTADUAL DO CEARÁ**. Estatísticas Detran-CE (2016). Disponível em: <<https://portaldetran.com.br/category/detran-ce-ceara/>>. Acesso em: 30 out. 2017.
- GOVERNO FEDERAL DO BRASIL**. Camex aprova redução da alíquota do Imposto de Importação para carros elétricos e movidos a células de combustível. Disponível em: <<https://bit.ly/3b7F2Zc>>. Acesso em: 30 out. 2015.
- HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. In: **Espaço e Debates**. São Paulo, n. 6, p. 06-35, 1982.
- IPECE. Relatório RME. In: **Projeto Governança Urbana no Brasil**. Março/2013.
- KAUFMANN, V.; LANDRIÈVE, S.; STÉPHANIE, V-G; GAY, C.; Réinventer la mobilité pour rester mobile. 2011. In: KAUFMANN, V. *et al.* (Orgs). **Mobile Immobile**: Quels choix, quels droits pour 2030. L'aube.
- MARTINS, Sérgio. Metrôpoles e automóveis: além da indústria, aquém do urbano. In: **Espaço e Economia** (Revista Brasileira de Geografia Econômica). ano III, nº 5, 36p. 2014.
- OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Retrato da Segurança Viária no Brasil**. 2014. Disponível em: <<https://goo.gl/qS-TUYT>>. Acesso em: 20 ago. 2015.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Relatório de Pesquisa**: Crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrôpoles brasileiras 2001/2011. Rio de Janeiro, 2013. 32p.
- \_\_\_\_\_. **Estudo da motorização individual no Brasil** - Relatório 2015. Rio de Janeiro, 2014. 26p. Disponível em: <<https://goo.gl/NE2Vag>>. Acesso em: 10 dez. 2015.
- PALAST, Greg. A quebra forçada da General Motors: o que ninguém explica. **Carta Maior**. Karatina Peixoto (trad.). Disponível em: <<https://goo.gl/7t99wL>>. Acesso em 21 out. 2014.
- POR QUE o Brasil tem o carro mais caro do Mundo?, **Pragmatismo Político** Disponível em: <<https://goo.gl/KdVe7r>>. Acesso em: 20 mar. 2014.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA**. Relatório Anual de Segurança Viária de Fortaleza - 2017. Disponível em: <<https://www.unifor.br/web/osv/estatisticas>>. Acesso em 20 set. 2018
- RODRIGUES, Juciano Martins. Transformações urbanas e a crise da mobilidade urbana no Brasil: hipóteses sobre o caso do Rio de Janeiro no contexto dos megaeventos. In: **XIII Seminário Internacional RII**, Salvador, 20p. 2014.
- SILVA, José Borzacchiello da. Fortaleza: o centro e a cidade. In: FERREIRA, A.; RUA, J.; MARAFON, G. J.; SILVA, A. C. P.; (Orgs). **Metropolização do espaço**: gestão territorial e relações urbano-rurais. Rio de Janeiro. Editora Consequência, p. 109-130. 2013.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. O transporte urbano no Brasil. In: **Le Monde Diplomatique Brasil**. 01 jun. 2012. Disponível em: <<https://diplomatie.org.br/o-transporte-urbano-no-brasil/>>. Acesso em: 05 ago. 2014.
- \_\_\_\_\_. Os custos dos congestionamentos urbanos. In: **Mobilidade sustentável**: para um Brasil mais competitivo. Brasília: NTU, p. 10-15, 2013.
- \_\_\_\_\_. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente. Barueri: Editora Manole, 2014.
- \_\_\_\_\_. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (Orgs). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: IPEA/ITDP. p. 57-80, 2016.
- LOBO, Renato. A cidade avançada não é aquela em que os pobres andam de carro, mas aquela em que os ricos usam transporte público. **Viatrolebus**, 24 jun. de 2012. Disponível em: <<https://bit.ly/39W84KT>>> Acesso em 10 de junho de 2013. ■

Erick Omena

# Vulnerabilidade socioeconômica à crise COVID-19

o turismo como fator de alto risco

## Resumo

*Este artigo constrói indicadores de alta vulnerabilidade nacional e municipal à crise econômica associada à pandemia COVID-19. Tais indicadores se baseiam em dados macroeconômicos relativos ao grau de dependência frente à atividade mais diretamente impactada pela interrupção de fluxos de pessoas, de acordo com a literatura que tem tratado das consequências da pandemia: o turismo e setores afins. Os resultados demonstram que os territórios mais vulneráveis no Brasil e no mundo tendem a ser aqueles de pequenas dimensões, altamente conectados com centros globais de emissão de turistas e dependentes de atrativos naturais excepcionalmente valorizados, subsidiando assim a indicação de diretrizes para ações mitigatórias.*

COVID-19

Pandemia

Crise

Vulnerabilidade

Desigualdades

## Abstract

*This paper builds indexes of high national and municipal vulnerability to the economic crisis associated with the COVID-19 pandemic. Such indexes are based on macroeconomic data regarding the level of dependency on the most impacted activity, according to the recent specialized literature: tourism and related sectors. Results demonstrate that the most vulnerable territories, in Brazil and in the world, tend to be those with small physical dimensions, highly connected to global tourist generating centres and highly dependent on natural attractions. These results underpin guidelines for mitigation actions, presented in the concluding section.*

COVID-19

Pandemic

Crisis

Vulnerability

Inequality

## INTRODUÇÃO

Há pelo menos um século a dinâmica desigual e combinada do desenvolvimento territorial capitalista tem sido estudada (Demier, 2007). Alguns autores também analisaram as variações territoriais da implementação de políticas neoliberais no mundo (Brenner, Peck e Theodore, 2012). Porém, considerações sobre tais desigualdades são, sobretudo, referenciadas em contextos de expansão econômica, sendo mais raramente tratadas em momentos disruptivos excepcionais (Scheidt, 2017; Klein, 2009). A reflexão sobre tais peculiaridades e suas consequências se tornou especialmente relevante quando a epidemia COVID-19, inicialmente restrita à região de Hubei na China, rapidamente se transformou em uma pandemia, com consequências econômicas, sociais e políticas em todo o planeta.

Neste âmbito, o presente texto tem por objetivo identificar os territórios de mais alta vulnerabilidade socioeconômica frente aos impactos da pandemia COVID-19. Para tanto, o artigo se encontra dividido em três partes, para além desta introdução. Primeiramente, explora-se a bibliografia produzida recentemente sobre as consequências da pandemia. Em seguida, são apresentados os índices de vulnerabilidade nacional e municipal à crise, com base em informações macroeconômicas sobre o grau de concentração territorial da atividade econômica entendida pela literatura como mais frágil às restrições de mobilidade, isto é, o turismo. Por último, sugerem-se algumas diretrizes para ações mitigatórias.

## DESIGUALDADE E EFEITOS SOCIOECONÔMICOS DA PANDEMIA COVID-19

### Efeitos imediatos

Estimativas recentes indicam que o número de vítimas da pandemia COVID-19 poderá variar entre pouco mais de 1 milhão e 40 milhões de pessoas em todo o mundo, dependendo da rapidez e do grau de adoção de medidas de isolamento social adotadas (Walker et al., 2020). Porém, conforme ressaltado por Butler (2020) e Harvey (2020), embora a atuação do vírus não faça distinção entre seres humanos, as formas de combatê-lo não deixam de ser articuladas a partir de estruturas inevitavelmente permeadas por distinções de classe, raça, gênero e nacionalidade.

Por si só, a pressão neoliberal por austeridade nos últimos 40 anos e a consequente fragilização dos sis-

temas públicos de saúde reduziram as possibilidades de respostas mais efetivas e equânimes à pandemia (Harvey, 2020; Davis, 2020; Badiou, 2020). Complementarmente, a inexistência de sistemas universalizados em países populosos, como os EUA, faz com que as camadas mais pobres não tenham acesso gratuito a tratamento médico, reforçando esta tendência (Davis, 2020). Sabe-se, ainda, que mais de 70% da força de trabalho mundial empregada nos sistemas de saúde são compostas por mulheres (ILO, 2020) e que em muitos dos países de capitalismo avançado grande parcela destes trabalhadores é formada por minorias étnicas e imigrantes, fazendo com que estes grupos estejam mais expostos (Mueller, 2020).

Contudo, as desigualdades são particularmente explicitadas pelo fato de a prática protetiva do autoconfinamento ter se tornado um privilégio das classes mais abastadas. Embora a quarentena tenha diminuído a circulação em todos os estratos, os mais ricos puderam aderir às restrições mais rapidamente e em maiores proporções. Isso porque aqueles que trabalham em serviços essenciais – parcial ou totalmente excluídos das restrições de mobilidade – são também os mais mal remunerados e com piores condições de trabalho (Valentino-DeVries et al., 2020). Ao mesmo tempo, no âmbito das relações exteriores, as desigualdades se expressam na utilização do poder econômico dos EUA para canalizar quase exclusivamente para aquele país os benefícios de uma futura vacina (Butler, 2020) e os equipamentos médicos de combate à pandemia, como respiradores e máscaras, deixando países pobres sem condições mínimas de reação (BBC, 2020). Em seu conjunto, tais observações corroboram a já observada relevância da exclusão baseada em atributos de nacionalidade, classe, raça e gênero para a manutenção de desigualdades duráveis (Tilly, 1999).

### Efeitos da crise econômica

Não obstante a indubitável gravidade destes impactos imediatos, espera-se uma catástrofe ainda mais abrangente causada pela consequente retração da economia mundial, cuja fragilidade já vinha sendo explicitada por diversos estudos (Harvey, 2018). Neste sentido, Han (2020) vê a crise sanitária como apenas a última gota d'água, o prelúdio de um *crash* maior. Harvey (2020) demonstra que uma depressão é de fato inevitável, pois os dois principais pilares do processo de recuperação da crise de 2007-2008 foram atingidos em cheio, isto é, a acelerada industrialização e urbanização chinesa e o consumismo efêmero mundial. Este último, em particular, permitia ciclos de acumulação cada vez mais acelerados, que vinham

servindo de base para a expansão econômica, mas que foram agora bruscamente freados. O resultado deverá ser uma retração entre 5% e 20% da economia global (Sumner et al., 2020). Para o Brasil, a expectativa é de uma retração de pelo menos 5% do PIB, em função não apenas da desaceleração do consumo, mas também pela queda dos preços do petróleo (The World Bank, 2020).

Algumas projeções dos impactos sociais decorrentes do que o Fundo Monetário Internacional chama de “pior crise econômica desde a Grande Depressão” de 1929 também vêm sendo divulgadas. Segundo a Organização Internacional do Trabalho (OIT), 81% da força de trabalho mundial reside em países com quarentena obrigatória ou recomendada, acarretando a perda de ao menos 25 milhões de empregos – que, caso confirmada, se sobreporia ao desemprego gerado pela crise de 2007-2008. Contudo, conforme observado pela própria instituição, este é um número bastante subestimado e o impacto deverá ser bem maior (ILO, 2020). De fato, somente nos EUA, entre o início da pandemia e a última semana de abril, foram realizadas mais de 26 milhões de requisições de seguro-desemprego – o equivalente a mais de 15% da população ocupada naquele país, batendo todos os recordes históricos (Riotta, 2020). Espera-se que algo em torno de 500 milhões de pessoas passem a viver em condição de pobreza no mundo (Sumner et al, 2020).

Estes impactos também estão longe de serem sentidos de forma equânime. A OIT prevê que o desemprego mais intenso será sentido nos setores de comércio varejista e no de turismo e serviços de alimentação, em função de suas altas concentrações de trabalhadores informais, precarizados, de baixa qualificação e menor remuneração (IOL, 2020). A Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) corrobora esta fragilidade ao indicar que o turismo já é a atividade mais afetada na região, ressaltando que 99% de suas pessoas jurídicas são classificadas como micro ou pequenas empresas e empregam 77% do total da força de trabalho do setor (CEPAL, 2020). Harvey enxerga esta atividade no epicentro da catástrofe socioeconômica e reconhece sua completa ruína, tanto por conta de seu anterior protagonismo na retomada do crescimento pós-2007-2008 quanto pelos efeitos mais drásticos sentidos por seus agentes em função das restrições de movimento impostas pela quarentena. Segundo ele:

As visitas internacionais aumentaram de 800 milhões para 1,4 bilhão entre 2010 e 2018. Esta forma de consumismo instantâneo exigiu investimentos maciços em infraestruturas de aeroportos e companhias aéreas, hotéis e restaurantes, par-

ques temáticos e eventos culturais, etc. *Este local de acumulação de capital está morto*: as companhias aéreas estão perto da falência, os hotéis estão vazios e o desemprego em massa no setor hoteleiro é iminente. Comer fora não é uma boa ideia e os restaurantes e bares fecharam em muitos lugares [...] Eventos como festivais culturais, torneios de futebol e basquete, concertos, convenções empresariais e profissionais, e até reuniões políticas em torno de eleições foram cancelados. *Estas formas de “consumismo experiencial baseado em eventos” foram extintas* (Harvey, 2020, p. 20, grifo nosso).

Análises sobre a realidade brasileira revelam um diagnóstico semelhante. Dados de localização de celulares no país demonstram que lugares relacionados às atividades descritas como “recreação e comércio” (restaurantes, cafés, shoppings, parques temáticos, museus, cinemas e bibliotecas) e “parques” (parques nacionais, praias públicas, marinas e praças), isto é, exatamente aqueles mais comumente visitados por turistas e de consumo mais efêmero, foram os mais impactados, sendo os únicos com redução de fluxo de pessoas acima de 70%. No mesmo período, supermercados, farmácias e locais de trabalho apresentaram a menor redução de visitas, em torno de 35% (Google, 2020).

Consequentemente, o setor do turismo no Brasil já registra as mais drásticas perdas. Apenas na segunda quinzena de março de 2020 foi registrada uma queda de seu faturamento de 84% em relação ao mesmo período do ano anterior (Tondo, 2020). Até o início do mês de abril, ao menos 60 grandes hotéis do Rio de Janeiro – a segunda cidade mais visitada por turistas no país – já estavam fechados (Magalhães, 2020). A demanda por viagens aéreas no país registrou uma queda de 90% (Dyniewicz, 2020).

O fato de o setor de turismo ser o mais impactado acentua o problema da distribuição desigual das consequências sociais, uma vez que este é, também no Brasil, uma atividade com peculiar predomínio de pequenos e fragmentados capitais e alta concentração de mão de obra precarizada. Assim, para além da aguda vulnerabilidade setorial, há ainda um alto grau de vulnerabilidade das pessoas nele empregadas.

## MENSURANDO A VULNERABILIDADE SOCIOECONÔMICA

Tendo em vista a peculiar fragilidade do setor de turismo e afins frente à crise econômica que apenas se inicia, é logicamente pertinente esperar que os territórios mais atingidos sejam aqueles onde tais atividades

são predominantes. Faz-se fundamental identificá-los, pois isto poderá subsidiar políticas públicas que atendam prioritariamente às áreas mais necessitadas.

Com este objetivo em mente, a presente seção apresenta alguns indicadores que mensuram o grau de vulnerabilidade socioeconômica à depressão econômica associada à pandemia COVID-19. Tais indicadores são construídos com base no grau de dependência de economias nacionais e locais frente às atividades mais vulneráveis à brusca redução de deslocamentos populacionais. Assim, baseando-se nas análises e dados apresentados anteriormente, parte-se da seguinte premissa: quanto maior o predomínio do turismo em um dado território, maior será sua vulnerabilidade.

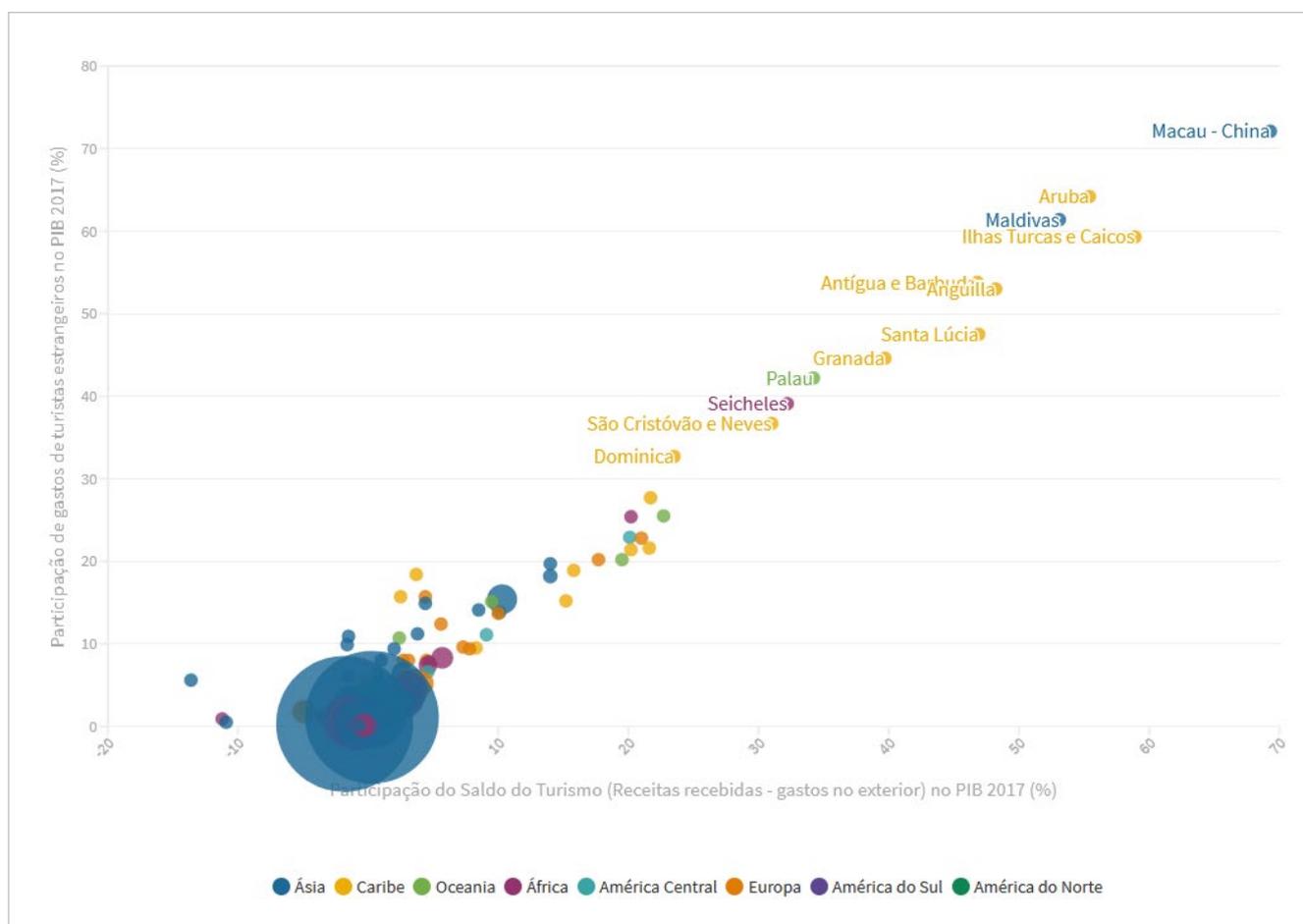
### Países muito vulneráveis

Primeiramente, o indicador de vulnerabilidade à crise COVID-19 foi construído e aplicado no âmbito internacional, sendo composto por informações disponibilizadas pela Organização Mundial do Turismo (OMT) indicativas do grau de dependência dos países em relação às receitas provenientes do turismo internacional, na esteira de iniciativas similares re-

centes (Gaffney & Eeckles). Conforme demonstra o Gráfico 1 abaixo, a principal medida desta dependência é representada pelo volume de gastos de turistas estrangeiros em um dado país e sua magnitude frente ao PIB nacional, visualizada a partir do eixo vertical. Como fator de ponderação, acrescenta-se ainda a mensuração do tamanho do saldo decorrente da contabilização de receitas recebidas de e enviadas para outros países em função dos fluxos turísticos internacionais, representada no eixo horizontal. Esta última permite perceber se grandes volumes de receitas advindas do turismo internacional, indicados pelo eixo vertical, são eventualmente compensados por gastos de turistas nacionais no exterior. Desta forma, países com saldos positivos no eixo horizontal (mais à direita) são aqueles predominantemente receptores, enquanto saldos negativos (mais à esquerda) indicam economias majoritariamente emissoras de turistas. Por último, o tamanho dos pontos representa a magnitude populacional de cada país, enquanto a cor indica a localização continental.

Portanto, quanto maior a proximidade do canto superior direito, maior será o grau de vulnerabilidade. E quanto menor o ponto de representação no gráfico, maior a tendência ao agravamento do grau

**Figura 1:** Vulnerabilidade nacional à crise econômica desencadeada pela pandemia COVID-19



de vulnerabilidade indicado pelo parâmetro anterior.

Os resultados indicam seis países – Macau, Aruba, Maldivas, Ilhas Turcas e Caicos, Antígua e Barbuda e Anguilla – em condição de extrema vulnerabilidade frente à crise econômica gerada pela pandemia COVID-19, por apresentarem volume de gastos de turistas estrangeiros correspondente a mais da metade de seus PIBs. Embora em condições relativamente menos fragilizadas, outras seis nações – Santa Lúcia, Granada, Palau, Seicheles, São Cristóvão e Neves e Dominica – apresentam alta vulnerabilidade, por estarem situados na faixa entre 30% e 50%.

Algumas características chamam atenção: praticamente todos os países são pequenas ilhas, com população inferior a 500 mil habitantes e com turismo predominantemente baseado em atrativos naturais. Em ambos os grupos há o predomínio de nações caribenhas, que sozinhas representam dois terços do total. A exceção é Macau, um protetorado continental chinês com mais de meio milhão de habitantes. Este é o único caso no mundo a ter quase três quartos de sua economia baseada em receitas oriundas de turistas – em geral atraídos não pelas belezas naturais locais, mas por seus cassinos.

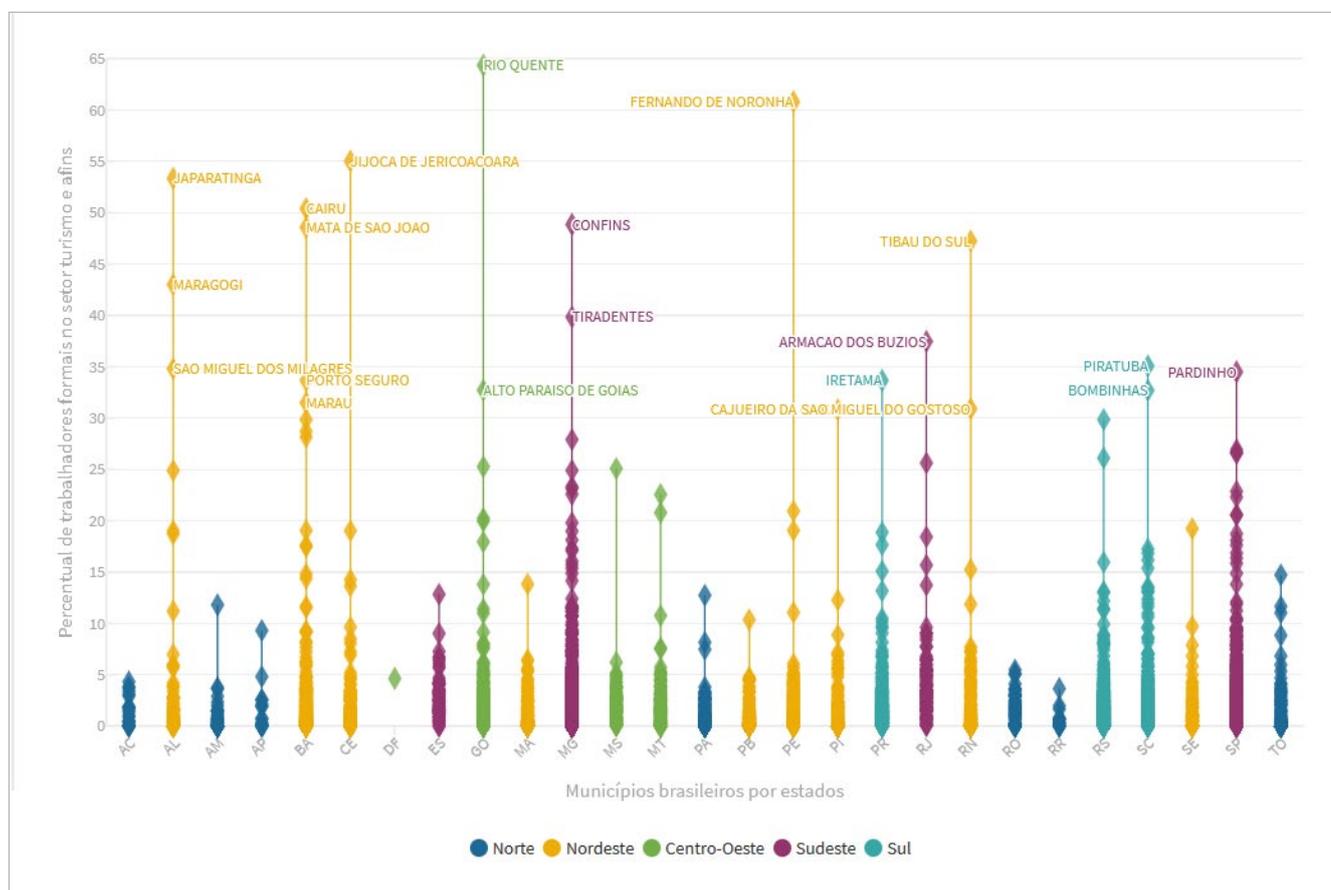
Portanto, os países mais vulneráveis à grande depressão que se inicia são aqueles de pequenas dimensões físicas, contingentes populacionais diminutos e

excessivamente dependentes dos gastos de turistas estrangeiros em seus territórios. A abrupta interrupção de linhas aéreas e marítimas decorrente da quarentena de combate à pandemia tende a causar nestes países impactos bem acima da média no que se refere aos padrões de aumento do desemprego, de deterioração da renda do trabalho e de aumento do contingente populacional em condições de pobreza e miséria. É provável que um dos principais resultados seja o retorno de substanciais parcelas da população a uma economia de subsistência e às áreas rurais. E também é razoável esperar desdobramentos políticos como o aumento do descontentamento da população local e da utilização de meios coercitivos para a contenção de tensões sociais.

### Municípios brasileiros muito vulneráveis

A dependência do setor de turismo como parâmetro medidor do grau de vulnerabilidade também foi considerada no ambiente brasileiro, com o objetivo de identificar quais são aqueles municípios muito vulneráveis à atual depressão econômica global. Contudo, neste caso, não há dados de desempenho setorial detalhados disponíveis para o nível municipal. Assim, optou-se pela utilização das informações presentes na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS),

**Figura 2:** Vulnerabilidade municipal à crise econômica desencadeada pela pandemia COVID-19



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em dados da RAIS-Ministério do Trabalho (Brasil, 2018). Para maiores detalhes, ver versão ampliada disponível em <https://public.flourish.studio/story/265683/>

publicada pelo Ministério do Trabalho. Foram selecionados os dados referentes à população municipal empregada nas atividades entendidas como mais vulneráveis por dependerem mais fundamentalmente do fluxo e presença de consumidores (representadas pelas categorias “transporte aéreo”, “alojamento”, “alimentação” e “agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas”). Em seguida, verificou-se a proporção desta população dentro do total de vínculos empregatícios em cada município, conformando assim o indicador de vulnerabilidade municipal à crise econômica COVID-19, sintetizado no Gráfico 2.

O indicador posiciona os municípios ao longo do eixo vertical de acordo com o grau de participação do conjunto dos setores selecionados no total de vínculos locais. O eixo horizontal dispõe os municípios segundo as unidades federativas, enquanto as diferentes cores representam as grandes regiões do país. Com base neste conjunto de parâmetros, os municípios mais vulneráveis estão destacados com seus respectivos nomes por extenso.

Primeiramente, há um grupo de cinco municípios – Rio Quente (GO), Fernando de Noronha (PE), Jijoca de Jericoacoara (CE), Japaratinga (AL) e Cairu (BA) – onde o número de empregados do setor de turismo e afins representa mais de 50% do total de vínculos, indicando uma extrema vulnerabilidade destas cidades. Algumas semelhanças são identificadas: todos são de porte pequeno, com população menor que 20 mil habitantes. Ao mesmo tempo, são excepcionalmente bem conectados, com acesso à infraestrutura de transportes e hoteleira desenvolvida – quase todos contam com aeroportos e grandes resorts. E, com exceção de Rio Quente, estão todos situados na costa da Região Nordeste.

Em um segundo nível, forma-se um grupo de 16 municípios que possuem trabalhadores do turismo e afins representando entre 30% e 50% do total da força de trabalho formal local, caracterizando assim um nível ainda alto de vulnerabilidade. Entretanto, este conjunto é mais heterogêneo do que o primeiro: embora a maioria seja de cidades pequenas, há um município com mais de 100 mil habitantes – Porto Seguro (BA) – e quatro com população entre 20 mil e 50 mil habitantes – Mata de São João (BA), Armação dos Búzios (RJ), Maragogi (AL) e Marauá (BA). A conjunção da alta dependência do setor de turismo com contingentes populacionais maiores pode fazer com que a alta vulnerabilidade se torne um problema com implicações para além do âmbito local. Corroborando este diagnóstico o fato de haver uma concentração destes municípios na Bahia, indicando implicações possivelmente mais profundas naquele estado.

Entretanto, o problema de alta vulnerabilidade

nas demais cidades – Confins (MG), Tibau do Sul (RN), Tiradentes (MG), São Miguel dos Milagres (AL), Piratuba (SC), Pardinho (SP), Iretama (PR), Bombinhas (SC), Alto Paraíso de Goiás (GO), Cajuí da Praia (PI) e São Miguel do Gostoso (RN) – não deve ser negligenciado. Algumas são especialmente frágeis por dependerem de um único grande empreendimento – as melhores ilustrações desta condição são os casos de resorts nas estâncias termais de Piratuba e Iretama.

Apesar das distinções entre os dois grupos e entre seus subgrupos, vale ressaltar características comuns. Os 21 municípios identificados agrupam um total de mais de 42 mil trabalhadores formais empregados no setor de turismo e afins. Os efeitos diretos da rápida perda destes empregos e da renda do trabalho associada deveriam ser substanciais. Há que se atentar também para os efeitos multiplicadores destas perdas, que se estenderão à montante e à jusante na cadeia produtiva. Pode ocorrer um retorno substantivo de suas populações a atividades de subsistência, em função da ausência de alternativas gerada pelo encolhimento do mercado de trabalho. Esses municípios serão ainda particularmente afetados por uma aguda queda de arrecadação tributária.

Diante deste quadro, conclui-se que a região nordeste precisará de atenção especial por possuir a maioria absoluta de municípios em extrema ou alta vulnerabilidade, com destaque para o estado da Bahia. Por outro lado, a região norte não registrou nenhum município extremamente ou altamente vulnerável.

## DIRETRIZES DE AÇÃO

Através de revisão bibliográfica e da construção do indicador de vulnerabilidade socioeconômica, o presente trabalho pôde identificar os territórios, populações e setores de maior fragilidade frente aos desafios impostos pela crise econômica global associada à pandemia COVID-19, em diferentes escalas. O reconhecimento de tais desigualdades permite considerar frentes de ações prioritárias para atender às necessidades mais urgentes. À guisa de conclusão, são indicados os principais fundamentos que deverão balizar a administração pública na mitigação dos efeitos sociais do que deverá ser a maior depressão econômica em um século:

- Visão heurística do problema e coordenação global: a extensão socioespacial da crise exige uma compreensão totalizante do fenômeno. Agentes posicionados em diferentes pontos do espectro político-ideológico reconhecem a importância da articulação de respostas supranacionais (IMF, 2020; ILO, 2020;

CEPAL, 2020; Zizek, 2020). Ações de cunho meramente local, regional e até mesmo nacional tendem a ter efeitos reduzidos caso não sejam integradas em políticas públicas de maior fôlego espaço-temporal.

- Protagonismo do investimento público: conforme observado por diferentes fontes (Harvey, 2020; Badiou, 2020; CEPAL, 2020; IMF, 2020), não será possível vislumbrar a amenização de impactos sem um maciço volume de dinheiro público. A visão fragmentada e com fins meramente lucrativos de agentes privados e a atual interrupção das cadeias produtivas de diversos setores não permitem uma resposta baseada em tradicionais estímulos neoliberais ao mercado (isenções fiscais a empresários, privatização, desregulamentação etc.). A estatização de empresas estratégicas e a adoção de instrumentos fiscais e monetários menos conservadores com vistas a ações amplamente coordenadas e ao estímulo direto à demanda agregada devem passar a ser as ferramentas-chave nesse processo de recuperação. A suspensão ou cancelamento de dívidas de países e municípios mais vulneráveis e a transferência direta de recursos serão fundamentais.

- Priorização dos mais vulneráveis: Devido à aguda desigualdade socioespacial e à consequente variação do grau de vulnerabilidade, é preciso priorizar ações voltadas para o atendimento das necessidades dos territórios e populações mais fragilizados. A suspensão de dívidas e a transferência de recursos devem ser primeiramente direcionadas aos países e municípios mais vulneráveis e aos trabalhadores informais, seguidos pelos trabalhadores formais e microempresários.

- Adaptação das atividades turísticas: faz-se necessário repensar as práticas do setor mais afetado. A utilização de hotéis para abrigar profissionais da saúde, pacientes e população de rua, financiada através de recursos públicos, é uma opção mais imediata. A organização de eventos virtuais a partir destes espaços é outra opção. Além disso, ao longo do processo gradual de reestabelecimento da circulação de pessoas, mercados turísticos locais dependentes de deslocamentos mais curtos deverão ser priorizados.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BADIOU, Alain. Sobre a situação epidêmica. In Davis, Mike. et al., **Coronavírus e a luta de classes. Brasil: Terra Sem Amos**, 2020, pp. 35-42.

BRASIL. RAIS Vínculos. **Ministério do Trabalho e Emprego**, 2018. Disponível em: [http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged\\_rais\\_vinculo\\_id/caged\\_rais\\_vinculo\\_basico\\_tab.php](http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_rais_vinculo_id/caged_rais_vinculo_basico_tab.php). Acesso em 15 maio de 2020.

BRENNER, N., PECK, J. & THEODORE, N. Após a neoliberalização? **Cadernos Metrópole**, v.13, n. 26, 2012, pp. 15-39.

BUTLER, Judith. El capitalismo tiene sus limites. In G. Agamben et al., **Sopa de Wuhan** (pp. 59-65). Buenos Aires: ASPO (Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio), 2020.

CEPAL. América Latina y el Caribe ante la pandemia del COVID-19: Efectos económicos y sociales. **Informe Especial COVID-19**, n 1, 3 abr. de 2020. Disponível em: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45337/4/S2000264\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45337/4/S2000264_es.pdf). Acesso em: 26 maio de 2020.

CORONAVÍRUS: EUA são acusados de 'pirataria' e 'desvio' de equipamentos que iriam para Alemanha, França e Brasil. **BBC News Brasil**, 4 abr. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-52166245>. Acesso em 26 maio de 2020.

DEMIER, Felipe. A lei do desenvolvimento desigual e combinado de Leon Trotsky e a intelectualidade brasileira: breves comentários sobre uma relação pouco conhecida. **Revista Outubro**, nº 16, 2007, p.75-107.

DYNIWICZ, Luciana. Setor aéreo sofrerá ao menos até 2023. **O Estado de São Paulo**, 19 abr. de 2020. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2020/04/19/setor-aereo-sofrera-ao-menos-ate-2023.htm>. Acesso em 26 maio de 2020.

GAFFNEY, C. & ECKLES, B. Tourism Risk in the Americas. **Journal of Latin American Geography** 19(3), 2020. No prelo.

GOOGLE. COVID-19 Community Mobility Report, 29 mar. 2020. Disponível em: [https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-03-29\\_BR\\_Mobility\\_Report\\_en.pdf](https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-03-29_BR_Mobility_Report_en.pdf). Acesso em 26 maio de 2020.

HAN, Byung-Chul. O coronavírus de hoje e o mundo de amanhã, segundo o filósofo Byung-Chul Han. **El País**, 22 mar. De 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/ideas/2020-03-22/o-coronavirus-de-hoje-e-o-mundo-de-amanha-segundo-o-filosofo-byung-chul-han.html>. Acesso em 26 maio de 2020.

HARVEY, David. **A Loucura da Razão Econômica**. São Paulo: Boitempo, 2018.

HARVEY, David. Política anticapitalista em tempos de COVID-19 In Davis, Mike et al., **Coronavírus e a luta de classes**. Brasil: Terra Sem Amos, 2020, pp. 13-24..

ILO. ILO Monitor: COVID-19 and the world of work. Second edition Updated estimates and analysis, 7 abr. 2020. Disponível em:

- [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms\\_740877.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_740877.pdf). Acesso em 26 maio de 2020.
- IMF. Chapter 1: The great lockdown. **World Economic Outlook**, abr. 2020. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>. Acesso em 26 maio de 2020.
- KLEIN, N. **The Shock Doctrine: The Rise of Disaster Capitalism**. New York, USA, Metropolitan Books, 2009.
- MAGALHÃES, Luiz Ernesto. Em meio à pandemia de coronavírus, Rio tem cerca de 60 hotéis fechados. **O Globo**, 6 abr. de 2020. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/em-meio-pandemia-de-coronavirus-rio-tem-cerca-de-60-hotéis-fechados-1-24353876>. Acesso em 26 maio de 2020.
- MUELLER, Benjamin. Eight U.K. Doctors Died From Coronavirus. All Were Immigrants. **The New York Times**, 8 abr. De 2020. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2020/04/08/world/europe/coronavirus-doctors-immigrants.html>. Acesso em 26 maio de 2020.
- OMT. Macroeconomic indicators related to international tourism 2014 - 2018 (01.2020). **Elibrary**, 2020. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/suppl/10.5555/unwtot-fb0000320520142018202001>. Acesso em 26 maio de 2020.
- RIOTTA, Chris. Coronavirus: US unemployment hits another record high after 4.4m more workers file for jobless aid. **The Independent**, 23 abr. 2020. Disponível em <https://www.independent.co.uk/news/world/americas/us-unemployment-jobless-aid-coronavirus-latest-figures-a9480056.html>. Acesso em 26 maio de 2020.
- SCHEIDEL, W. **The Great Leveler: Violence and the History of Inequality from the Stone Age to the Twenty-First Century**, Princeton: Princeton University Press, 2017.
- SUMNER, A., HOY, C. & ORTIZ-JUAREZ, E. Estimates of the impact of COVID-19 on global poverty. WIDER Working Paper 2020/43. **United Nations University**, abr. 2020. Disponível em: <https://www.wider.unu.edu/sites/default/files/Publications/Working-paper/PDF/wp2020-43.pdf>. Acesso em 26 maio de 2020.
- THE WORLD BANK. The Economy in the Time of Covid-19, 12 abr. de 2020. Disponível em <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33555/9781464815706.pdf?sequence=5>. Acesso em 26 maio de 2020.
- TILLY, C. **Durable Inequality**. Berkeley: University of California Press, 1999.
- TONDO, Stephanie. Coronavírus: turismo será o setor mais afetado pela crise e levará mais tempo para se recuperar. **O Globo**, 12 abr. de 2020. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/coronavirus-turismo-sera-setor-mais-afetado-pela-crise-levara-mais-tempo-para-se-recuperar-1-24366522>. Acesso em 26 maio de 2020.
- WALKER, P.G.T. et al. Report 12: The Global Impact of COVID-19 and Strategies for Mitigation and Suppression. **Imperial College COVID-19 Response Team**, 26 mar. de 2020. Disponível em <https://www.imperial.ac.uk/media/imperial-college/medicine/mrc-gida/2020-03-26-COVID19-Report-12.pdf>. Acesso em 26 maio de 2020.
- VALENTINO-DEVRIES, J., LU, D. & DANCE, G.J.X. Location Data Says It All: Staying at Home During Coronavirus Is a Luxury. **The New York Times**, 3 abr. de 2020. Disponível em <https://www.nytimes.com/interactive/2020/04/03/us/coronavirus-stay-home-rich-poor.html>. Acesso em 26 maio de 2020.
- ZIZEK S (2020) Um golpe como “Kill Bill” no capitalismo. In Davis, Mike. et al., **Coronavírus e a luta de classes**. Brasil: Terra Sem Amos, 2020, pp. 43-47. ■

Lessandro Lessa Rodrigues  
Jupira Gomes de Mendonça

# Operações urbanas consorciadas Betim/MG

a tradução de um novo modelo de governança urbana na capital da indústria automotiva mineira

## Resumo

A cidade de Betim, localizada na Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH, tornou-se o território da modernização da indústria mineira com a instalação da FIAT Automóveis, nos anos 1970. A chegada da grande indústria gerou mudanças no espaço urbano local e, conseqüentemente, na forma de geri-lo. As recentes operações urbanas consorciadas aprovadas no município, que são voltadas para o incremento da atividade industrial na cidade, indicam uma nova postura do poder público local e da iniciativa privada frente ao desafio de continuar preparando o território para o desenvolvimento econômico. O artigo tem por objetivo explorar o uso deste instrumento urbanístico e sua relação com o modelo de governança adotado na cidade.

Governança urbana

Urbanização

Industrialização

Operação urbana consorciada

## Abstract

The city of Betim, located in the Metropolitan Region of Belo Horizonte - RMBH, has become the industry's modernization territory of Minas Gerais with the establishment of FIAT Automóveis, in the 1970's. The grand industry's arrival has generated changes in the local urban space and, consequently, how to manage it. The recent approved urban public and private partnerships - PPP, which are aimed at increasing industrial activity in the city, indicate a new posture of local government and private sector on how to deal with the challenge to continue preparing local territory for economic development. This essay aims to explore the use of urban PPP and its relationship with the governance model adopted in the city.

Urban governance

Urbanization

Industrialization

Urban public and private partnership

## INTRODUÇÃO

Este texto procura apontar a relação existente no município de Betim, Minas Gerais, entre desenvolvimento econômico, governança urbana e implementação das operações urbanas consorciadas. Desde o início da última década, o poder público municipal tem estabelecido parcerias com o setor privado no intuito de viabilizar a oferta da infraestrutura necessária ao setor produtivo na cidade. O instrumento utilizado para o estabelecimento de tais parcerias tem sido as operações urbanas consorciadas, e neste texto será estudada a OUC Bacía do Córrego do Pintado, instituída pela Lei Municipal 6.147, de 28 de Dezembro de 2016.

Diferentemente do que ocorreu no passado, quando o poder público financiou a instalação da atividade industrial na cidade (Diniz, 1981), os dias de hoje são de escassez de recursos financeiros. Estes, nos últimos anos, têm sido apenas suficientes para o custeio da máquina administrativa e a manutenção da cidade e dos serviços públicos em geral, com destaque para saúde e educação. Assim, investimentos em infraestrutura urbana para a acomodação de atividades produtivas têm sido viabilizados por meio de barganhas com a iniciativa privada, conforme será aqui apresentado.

A novidade na experiência betinense, entretanto, não está no simples estabelecimento da relação apontada entre desenvolvimento econômico, gestão

municipal e aplicação do instrumento urbanístico citado. Em verdade, o que tem despertado interesse sobre o modelo em curso no município mineiro é que os investimentos financeiros necessários para a viabilização das operações são feitos integralmente pela iniciativa privada. Diferentemente do que tem sido a regra em outros municípios e motivo de críticas por parte de diversos autores, com destaque para Fix (2004), as operações urbanas consorciadas betinenses se estruturam de tal forma que cabe à iniciativa privada os investimentos financeiros necessários para sua realização. Ao poder público municipal cabe alterar a legislação, promovendo a mudança de uso do solo e de parâmetros de ocupação, abrindo o caminho para novos empreendimentos imobiliários, industriais e residenciais. Neste caso, não se trata de realizar obras públicas como “âncora” para o empreendimento privado, mas de viabilizar o empreendimento por meio de alterações na legislação urbanística, com importantes concessões.

## INDUSTRIALIZAÇÃO, URBANIZAÇÃO E GESTÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE BETIM

Os anos finais da década de 1960 e os iniciais de 1970 viram a chegada de duas empresas que mudaram não somente a economia e o espaço urbano betinense, como outros aspectos da vida no município.

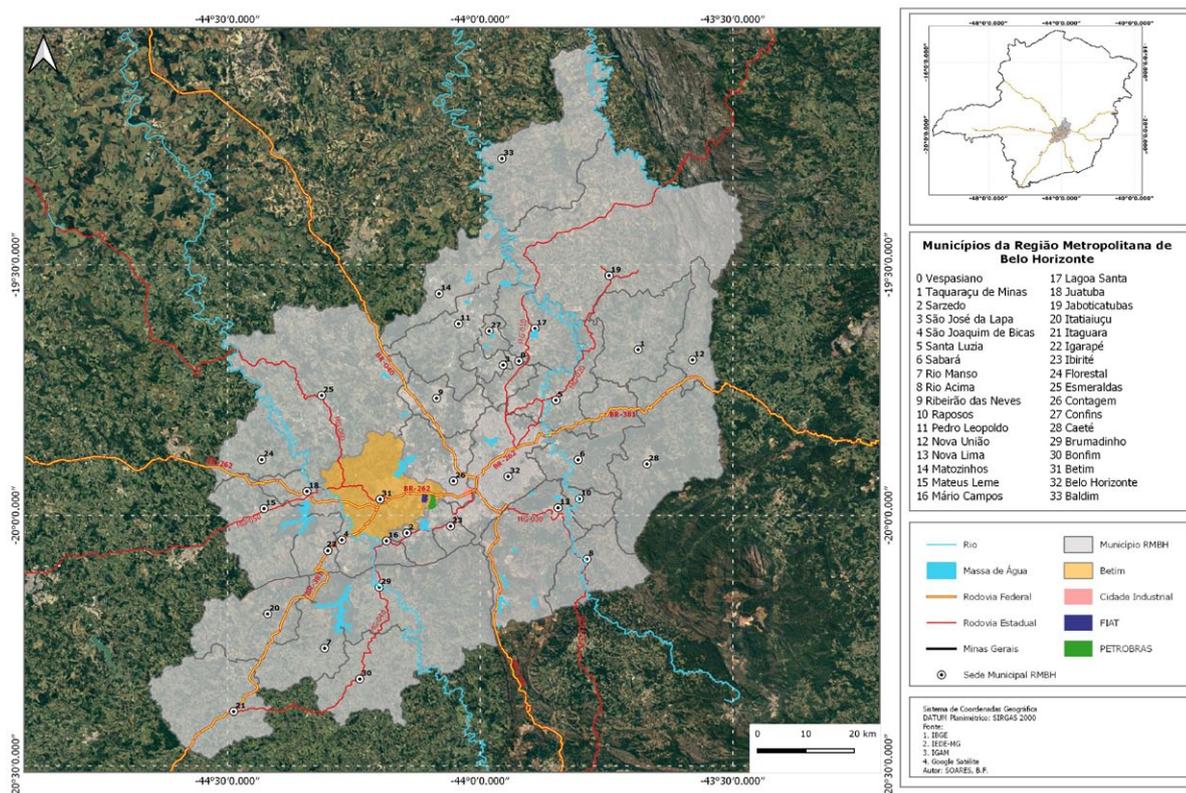


Figura 1:  
Mapa Localização  
Betim na RMBH

A Refinaria Gabriel Passos - REGAP, em 1968, e a FIAT Automóveis, em 1976, fizeram com que Betim, definitivamente, passasse a atender a estratégias de indústrias que focam o mercado nacional e mundial. Se até então a ocupação do território ainda era esparsa e decorrente de situações distintas, a partir de então a ocupação do eixo industrial às margens da BR-381 (no sentido oeste metropolitano) adquire corpo, estimula a criação de novos parcelamentos e cria um mercado imobiliário definitivo e próprio no município (CEURB, 1994), promovendo a urbanização intensiva que acompanha processos de industrialização.<sup>1</sup>

As indústrias que passaram a se instalar no município a partir de então respondiam a lógicas externas de desenvolvimento: no caso da REGAP, à estratégia de expansão das atividades de refino da Petrobras, que procurava atender à demanda de Minas Gerais; no caso da FIAT, assim como da FMB e KRUPP, multinacionais que chegaram no mesmo período, trata-se do resultado do processo de transformação da economia mundial e conseqüente deslocamento da produção industrial para países periféricos. Sassen (1998) adverte para a existência de tipos distintos de lugares em decorrência do processo de globalização econômica em curso a partir daquela década. Entre outros, ela escreve sobre as zonas de processamento das exportações. Estas seriam os locais para onde a produção das grandes corporações multinacionais se deslocou a fim de conseguir mão de obra barata e, em alguns casos, isenções fiscais, como ocorreu em Betim com a FIAT e a KRUPP (ver também Diniz, 1981).

O modelo neoliberal, que era implantado nos países centrais, gerava impactos também na forma de atuação do Estado, os quais só seriam percebidos no Brasil anos mais tarde, em decorrência do regime político vigente à época. Por aqui, conforme argumentam Ribeiro e Ferreira (2018), o caminho adotado era inverso, com grande concentração política, administrativa e financeira no governo central. A mudança ocorrerá a partir dos anos 1980, com o fim da ditadura e promulgação da Constituição Federal de 1988. Daquele momento em diante, o país volta ao regime democrático, assim como passa a privilegiar a instância local como arena adequada à discussão dos problemas e potencialidades existentes nos municípios, criando as condições para um novo tipo de governança urbana.

Do ponto de vista econômico, a globalização ge-

rou uma nova lógica de produção industrial, que acomodava transformações das técnicas produtivas, das relações sociais, da organização global da produção (*just in time*), das relações entre mercados e produto e das vantagens de competitividade, fossem elas territoriais ou sociais (Preteceille, 1994). Esses processos alcançam a FIAT, em Betim, em fins dos anos 1980 e início dos anos 1990, quando a empresa introduz seu processo de reestruturação produtiva (Crocco, 2000). A partir daquele período, ela passa a trabalhar de forma a atender à lógica da *produção industrial renovada* (Preteceille, 1994) que implicou: a vinda para Betim de fornecedores antes localizados fora do território municipal e algumas vezes fora de Minas Gerais; a necessidade de construção de novos distritos industriais na cidade; e, na FIAT, a implantação do sistema *just in time* de produção, a automatização da linha de produção e a terceirização de serviços e de profissionais, entre outros.<sup>2</sup>

A aglomeração produtiva decorrente da reestruturação do modelo FIAT gerou impactos diversos em Betim. Devido a ela, novos distritos industriais têm sido implantados no município. Só na última década, três foram criados, os quais, sozinhos, mais que dobraram as áreas industriais disponíveis. Da mesma forma, a infraestrutura relacionada à mobilidade urbana tem sido continuamente ampliada na cidade.

As alterações, entretanto, não se restringem à área de interesse direto desta empresa. É fato que do ponto de vista social a estrutura da cidade também tem passado por mudanças significativas, refletidas no grande crescimento populacional. Se em 1970 o município contava com uma população total de 35.174 habitantes, hoje as estatísticas do IBGE apontam uma população estimada em 432.575 habitantes.

De acordo com Souza e Brito (2008), grande parte dos novos moradores do vetor oeste da RMBH (onde se situa Betim) é proveniente do interior de Minas Gerais. Esses migrantes têm baixos níveis de escolaridade e rendimento; muitos deles foram expulsos da capital, em um segundo movimento migratório, pelo processo de seleção presente nos grandes centros urbanos, e buscaram nos municípios vizinhos, com destaque para Betim, uma alternativa mais barata de moradia. Esses novos betinenses foram ocupar os espaços periféricos, que não contavam com infraestrutura e serviços urbanos e ficavam separados fisicamente do núcleo tradicional da cidade.

2 As aglomerações espaciais de produtores decorrentes deste processo acabaram gerando a implantação de determinados serviços empresariais, de atividades educacionais e de pesquisa necessárias ao sucesso do modelo econômico, como sugere Boddy (1990).

1 Para o estudo dos processos de urbanização no Brasil e na América Latina, veja-se, entre outros, Singer (1973), Jaramillo e Cuervo (1994) e Oliveira (2003).

As necessidades de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos, que eram precariamente ofertados nesses espaços acabaram por gerar uma nova agenda urbana, transformada em plataforma eleitoral. Assim, na busca de suporte político para sua agenda, estes novos betinenses viram na ruptura com a classe política até então dominante a alternativa possível. A partir daquele momento eles abriram caminho para coalizões políticas que acomodassem seus interesses à agenda local.

Coalizões encabeçadas por partidos progressistas incorporaram a permeabilidade do governo à população como um diferencial, abrindo espaço para a participação popular na ação governamental inaugurada no Brasil no início dos anos 1990. A essa nova forma de atuação do estado, Jouve (2005) denominou *governança urbana*, uma noção, segundo ele, polissêmica, que serve para designar a transformação ocorrida nos marcos e no conteúdo das políticas urbanas. Aqui, assumimos a noção de governança como resultado de interações político-administrativas, em que, no plano local, as políticas urbanas “colocam-se na articulação entre as dinâmicas econômicas situadas na escala internacional, um sistema institucional nacional e uma estruturação de poder local que integra diferentes grupos sociais” (Jouve, 2005, p. 71).

O novo modelo de gestão, que em Betim se iniciou a partir de 1993 com a eleição do Partido dos Trabalhadores para o executivo municipal, estimulava também a parceria do setor público com o setor privado, o que abriu caminho para, nas décadas seguintes, ser conferida maior permeabilidade do governo local betinense ao setor empresarial. Com a perda da capacidade municipal de investimento em infraestrutura e serviços urbanos, os recursos financeiros privados, seus planos e necessidades têm tomado espaço na agenda local. A partir de 2010 a legislação urbanística municipal complementar ao Plano Diretor passa a ser regulamentada, e instrumentos como a Outorga Onerosa do Direito de Construir, a Transferência do Direito de Construir e as Operações Urbanas Consorciadas são instituídos na cidade, pavimentando o caminho para o fortalecimento da parceria público-privada.

Nessa nova etapa, os grandes investimentos têm sido feitos pela iniciativa privada, diferentemente da fase anterior aos anos 2000, quando ainda o poder público arcava com alguns custos da infraestrutura necessária ao funcionamento da atividade produtiva na cidade, por exemplo, com a construção do Distrito Industrial de Bandeirinhas, em 1996. Mais recentemente, a partir do início da última década, os investimentos de grande porte têm sido feitos pela iniciativa privada. O Distrito Industrial Parque Tori-

no, o Parque Industrial de Betim, o Distrito Industrial Mondovi, assim como o Parque Industrial do Paraopeba, todos implantados após 2010, são exemplos dessa nova etapa, na qual o setor empresarial, por meio de agentes imobiliários diversos, tem feito os investimentos na infraestrutura logística necessária à indústria na cidade, em especial à FIAT.

Em 2012, a Lei Municipal 5.245/2012 regulamentou as Operações Urbanas Consorciadas (OUC), possibilitando o uso de um instrumento capaz de fazer alterações significativas na estrutura urbana municipal. Desde então, três operações foram aprovadas na cidade, as quais viabilizaram a expansão territorial de áreas voltadas para atividades de impacto na cidade, em especial a industrial e atividades de apoio.

A análise da OUC Bacia do Córrego do Pintado, apresentada mais adiante, permite observar a particularidade desse novo modelo de gestão urbana em Betim.

## O AMBIENTE PARA A MUDANÇA DO MODELO DE AÇÃO GOVERNAMENTAL

As parcerias público-privadas para intervenções no espaço urbano foram institucionalizadas pela Lei Municipal nº 5.245/2012, que implementou a Operação Urbana Consorciada como instrumento urbanístico, em conformidade com o art. 84 da Lei Municipal nº 7.574/2007 (Plano Diretor Municipal). Este, por sua vez, trouxe para o regramento urbanístico local aquilo que já estava previsto no Estatuto da Cidade.

As operações urbanas consorciadas viabilizam modificações estruturais no espaço urbano a partir de acordos entre os setores público, privado e comunitário. As mudanças em questão se relacionam, na maior parte das vezes, com a flexibilização de parâmetros estabelecidos na legislação urbanística municipal, assim como com a construção de infraestrutura urbana que ajude a viabilizar empreendimentos imobiliários diversos. Esta tem sido a alternativa adotada pelo poder público municipal para manter o território betinense atrativo para a FIAT Automóveis e suas fornecedoras.

Em momento anterior, quando a municipalidade começou a ter acesso aos recursos financeiros gerados pela presença da FIAT, o impacto gerado sobre as finanças públicas foi substancial tanto na arrecadação quanto na despesa, confirmando o argumento de Santos (2006). Se por um lado os impostos gerados pelo incremento da produção industrial local fizeram engordar os cofres municipais, por outro, novos

gastos se fizeram necessários para adequar a cidade à nova realidade social.

A arrecadação municipal, especialmente em decorrência dos repasses estaduais de ICMS, passou a crescer significativamente ano a ano até se transformar na segunda maior de Minas Gerais. Mesmo assim, o orçamento municipal nunca foi suficiente para fazer face às distorções geradas pelo processo de urbanização que acompanhou a chegada das indústrias. Além disto, a manutenção da infraestrutura urbana adequada às necessidades da produção industrial gera custos expressivos.

Nos anos 1990, os esforços municipais haviam sido direcionados para obras de infraestrutura urbana, construção de equipamentos públicos, em especial os de saúde e educação, e oferta de serviços públicos em áreas onde antes eles não existiam, incluindo grandes projetos viários. Assim, de forma direta e indireta, o orçamento municipal atendia aos interesses da produção na cidade.

Com o passar dos anos aquela condição fiscal foi se alterando, apesar de o orçamento ter sido crescente (com quedas pontuais) desde então. Os investimentos realizados, particularmente aqueles em equipamentos sociais, geraram custos relacionados à sua manutenção e ao seu funcionamento. Assim, em 2019, de um orçamento de quase R\$ 2 bilhões, apenas 2% foram investidos em obras e instalações públicas.

Atualmente o orçamento está quase 100% comprometido com o pagamento da folha de pessoal, o funcionamento dos equipamentos públicos, a manutenção da cidade e o pagamento da dívida. Nesta conjuntura, a alternativa para os investimentos em infraestrutura urbana voltada para a produção tem sido a parceria com a iniciativa privada.

Assim, o modelo de ação governamental apresentado por Jouve (2005) parece se tornar realidade no território betinense. No primeiro momento, ainda nos anos 1990, com o primeiro governo democrático popular, a prática do orçamento participativo trouxe o setor comunitário diretamente para a disputa dos recursos orçamentários municipais. Naquele período, de 1993 a 2000, o orçamento anual municipal era discutido e definido em assembleias populares organizadas pela Prefeitura. Foi nas assembleias do orçamento participativo que grande parte do investimento para dotar a cidade de infraestrutura urbana foi decidida. Ali, o modelo de governança, com maior permeabilidade do governo à população, encontrava eco em um orçamento relativamente farto em recursos para investimentos e ainda pouco comprometido com o custeio da máquina pública, ainda que os recursos nunca tenham sido suficientes o bastante para

zerar o déficit de infraestrutura urbana gerado pela rápida ocupação de grande parte da cidade.

A aproximação do setor privado no modelo de governança urbana em curso no município consolidou-se a partir de 2010. Na década anterior, o governo municipal conseguiu realizar grandes obras de infraestrutura, com utilização de recursos oriundos do Banco Mundial e do Governo Federal. Assim, as obras de saneamento do Rio Betim, por exemplo, foram realizadas entre 2001 e 2008, por meio de empréstimo internacional, além de outras tantas com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

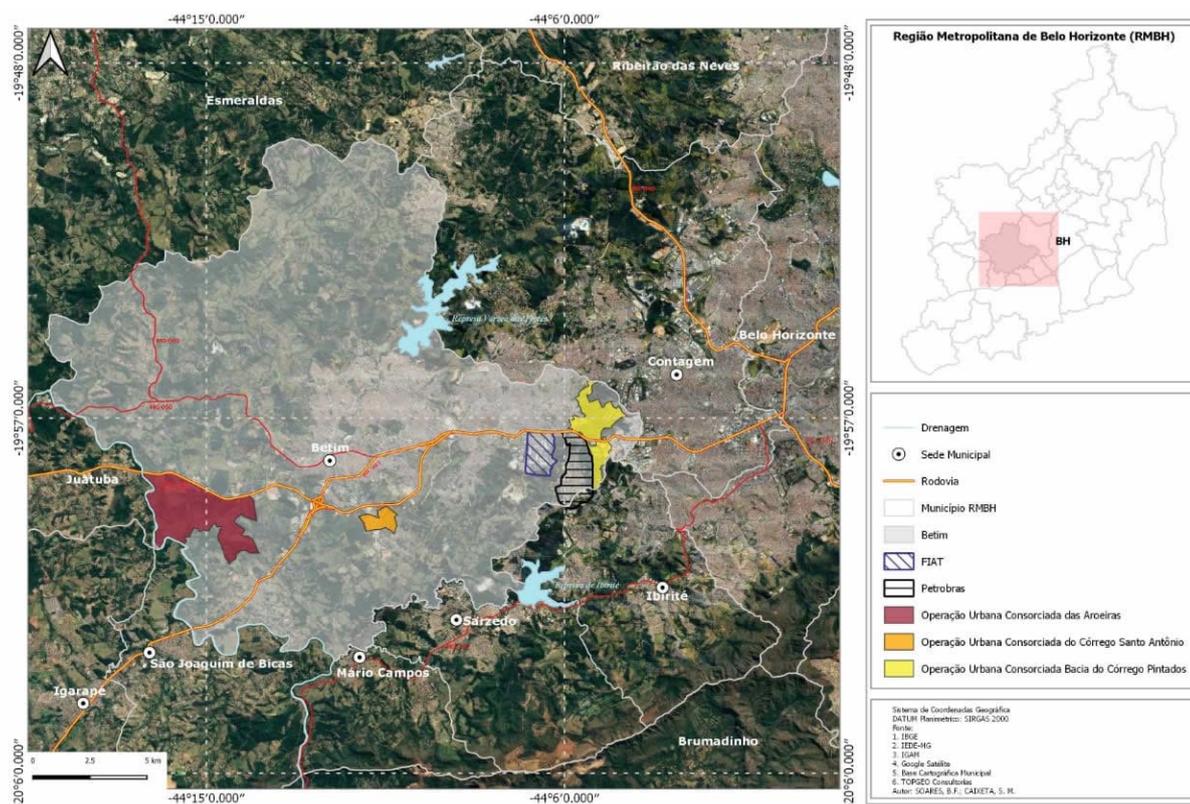
## OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA EM UM NOVO MODELO DE GESTÃO

Em resumo, desde 2012, o poder público municipal tem estabelecido parcerias com a iniciativa privada no intuito de viabilizar infraestrutura logística para a produção industrial na cidade. A partir daquele momento, a Prefeitura e seus parceiros vinculados ao setor de desenvolvimento imobiliário têm produzido distritos voltados para o atendimento das necessidades do *modelo industrial renovado* (Preteceille, 1994). É desta forma que Betim tem conseguido se manter atrativa para empresas que participam do processo produtivo flexível da montadora italiana.

Naquele ano, houve duas operações urbanas consorciadas aprovadas na cidade com o intuito de produzir áreas para a instalação de atividades especiais. Uma delas localizada em Bandeirinhas, parte sul da cidade, e outra às margens da BR-262, na divisa com o município de Juatuba. Nestes espaços são permitidos, pela legislação urbanística municipal, os usos industriais, comerciais e de serviços de grande porte. Nelas, o uso residencial não é permitido, sendo seu objetivo exclusivo o atendimento direto do setor produtivo.

Em 2016, foi aprovada a Operação Urbana Consorciada da Bacia do Córrego do Pintado (Lei Municipal 6.147/2016). Diferentemente das anteriores, esta operação incorpora dentro dos seus limites o uso residencial. Entretanto, a maior parte da área abrangida pela OUC é voltada para as atividades especiais, nos moldes das duas anteriores.

Localizado a poucos metros da planta da montadora italiana, o território inserido nessa Operação já tem sido ocupado por fornecedoras da companhia. Os treze investidores parceiros na OUC são proprietários das terras, que totalizam 4.259.555 m<sup>2</sup>. Destes, quase um terço está situado ao sul da BR-381, em



**Figura 2:**  
 Mapa de  
 localização  
 das Operações  
 Urbanas  
 Consorciadas  
 em Betim-MG

área confrontada pela REGAP a oeste, pelo D.I. Parque Torino a leste e pelo município de Ibirité ao sul. O restante fica entre a BR-381, ao sul, e a Via Expressa Leste-Oeste, ao norte, a qual liga Betim a Belo Horizonte. É limitado ainda, a oeste, pela região de Teresópolis e, a leste, por bairros que dividem Betim de Contagem. Esta área é cortada transversalmente por linha férrea. Este território, que até então constituía um vazio urbano, remanescente dos loteamentos aprovados nos anos 1940, 1950 e 1960, está inserido em um espaço urbano complexo, onde o uso do solo é variado e a ocupação adensada. A região de Teresópolis foi ocupada por imigrantes, grande parte dela de forma espontânea, a partir da chegada da FIAT Automóveis. Da mesma forma, as áreas industriais vizinhas foram sendo ocupadas em decorrência da instalação da REGAP e da própria FIAT, que atraíram grande número de fornecedoras.

No caso dessa Operação Urbana, talvez pela característica do entorno, houve interesse dos empreendedores em reservar área para o uso residencial, o que constitui novidade, considerando as duas outras OUC já aprovadas na cidade. Nessa, a construção de avenidas estruturantes, previstas no plano diretor desde 2007, é parte da contrapartida dos investidores para a alteração de parâmetros de uso e de ocupação do solo concedida pelo poder público, com reversão da preservação ambiental anteriormente gravada. A novidade presente na experiência betinense, e que se

repete nas três primeiras OUC aprovadas no município, é que todo o aporte financeiro para a viabilização das mesmas é feito com recursos privados.

Na Operação Urbana Consorciada do Córrego do Pintado, os investidores privados assumem, desde o início, os riscos envolvidos no empreendimento imobiliário. Eles arcam com o investimento financeiro necessário para a construção da infraestrutura viária, implantação de água, esgoto e iluminação pública, além de outras contrapartidas previstas na lei. No segundo momento, com os parâmetros de uso e ocupação do solo alterados, eles constroem os edifícios a serem utilizados pela montadora e seus fornecedores, ou outros interessados, em sistema *built to suit*. O modelo pressupõe que os compradores ou inquilinos não imobilizem recursos na construção de suas estruturas produtivas. Assim, os investidores, além de produzirem terrenos, têm construído edifícios industriais de acordo com a necessidade dos clientes.

As finalidades e interesses na realização dessa OUC são amplos. A partir da leitura do texto da lei que a instituiu é possível resumir alguns desdobramentos esperados da sua execução. Em primeiro lugar, há interesse por parte dos investidores, assim como da própria municipalidade, na implantação de sistema viário estruturante, capaz de incrementar a conexão da região onde a Operação está inserida com o restante da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A partir do aumento previsto de conectividade

de, espera-se que haja o fortalecimento do potencial da região para acomodar atividades produtivas vinculadas à FIAT Automóveis e mesmo a criação de uma nova centralidade metropolitana.

O modelo de produção *just in time*, utilizado pela montadora, não convive em harmonia com a ocorrência de paralisações nos principais acessos da planta, com destaque para a BR-381 e a Via Expressa Leste-Oeste, importantes meios de conexão da capital do estado com outras regiões do país. Esses são os dois corredores utilizados por fornecedores FIAT. Assim, o sistema viário apresentado no plano urbanístico da OUC oferece novas opções para a chegada e saída da empresa.

O texto da lei que instituiu a operação, especificamente em seu artigo quarto, elenca as finalidades da mesma. Dentre elas, algumas exercem especial apelo junto ao setor produtivo<sup>3</sup>:

I – implantar a Via das Indústrias; II – implantar sistema viário secundário, na área limite da operação urbana consorciada, de forma a permitir a conexão leste-oeste naquela porção do município, em consonância com o Plano Diretor Municipal; IV – criar condições para incremento da conectividade metropolitana através de alternativas de deslocamento; VII – desenvolver áreas destinadas às atividades produtivas industriais, comerciais e de prestação de serviços, criando postos de trabalho e gerando incremento na arrecadação municipal; e XI – potencializar as atividades produtivas locais através do estabelecimento de novas alternativas de deslocamento e consequente suporte logístico (Lei Municipal nº 6.147/2016).

A construção da Via das Indústrias, já prevista no Plano Diretor Municipal desde 2007, assim como das vias que deverão ligar a região de Teresópolis ao município de Contagem, constitui objetivo da Operação, ao mesmo tempo em que estabelece os meios para atingir os demais fins acima elencados.

A transformação daquele vazio urbano, classificado no Plano Diretor de 2007 como área de interesse ambiental pelas suas características topográficas e hídricas, em um território destinado à produção e à moradia, assim como em alternativa de deslocamento para os fornecedores FIAT, tem custos financeiros

<sup>3</sup> Importante também observar a relação estabelecida entre tais finalidades e o cumprimento de diretrizes já previstas no Plano Diretor Municipal desde 2007, e que ainda não haviam sido implementadas até 2016.

elevados, que são assumidos pelos empreendedores, os quais são também responsáveis pelas demais contrapartidas definidas no texto da lei:

I – transferência para o domínio do município de área não inferior a 5% (cinco por cento) da área definida como ZRM (Zona Residencial Mista), situada dentro dos limites da área da Operação Urbana Consorciada, para usos institucionais; II – execução das obras viárias previstas no Plano Urbanístico; III – manutenção das obras viárias, pelo período de 5 (cinco) anos, a partir do cumprimento da finalidade de uso das mesmas e aceite por parte do Executivo Municipal; IV – transferência ao domínio do município de área não inferior a 10% (dez por cento), situada dentro dos limites da área da operação urbana consorciada, destinada a áreas verdes; V – construção de equipamento público, com valor igual a 5% (cinco por cento) das áreas indicadas como ZAE (Zona de Atividades Especiais) no Plano Urbanístico, de acordo com avaliação oficial da Prefeitura Municipal de Betim; VI – cercamento das áreas verdes resultantes da operação urbana consorciada; e VII – transferência ao domínio da municipalidade das áreas correspondentes ao sistema viário (Lei Municipal nº 6.147/2016, Art. 7º).

Retiradas as áreas destinadas ao uso coletivo, quais sejam, vias, áreas verdes e áreas reservadas para construção de equipamentos, o que sobra será transformado em espaço para atividades econômicas e residenciais, em um solo altamente valorizado pela transformação de área de interesse ambiental em área para uso industrial, incluindo serviços e apoio, e residencial.

Já estão em funcionamento dois galpões industriais, nos quais se instalaram dois fornecedores da FIAT, ambos no setor norte da Operação, construídos pela Gatti Engenharia, em terrenos de sua propriedade. A empresa é líder no processo de constituição da OUC, proprietária de significativo pedaço de uma área total que ela mesma delimitou para a Operação e sócia responsável pela construção de um outro distrito industrial, Parque Torino. Este último, aprovado em 2012, já está com sua infraestrutura urbana completamente instalada e conta com seis galpões industriais já em funcionamento, somando um total aproximado de 100.000 m<sup>2</sup> de área útil.

Em 2013, a Gatti Engenharia iniciou estudos de viabilidade para a aquisição de parte do terreno que hoje conforma a Operação Urbana Consorciada do

Córrego do Pintado. À época, foi demonstrado para a empresa que a legislação urbanística em vigor não permitia a transformação do terreno em um novo distrito industrial, nos moldes do que havia sido feito no Parque Torino, distrito industrial de sua propriedade e vizinho. A alternativa apresentada à Gatti foi a modelagem de uma Operação Urbana Consorciada, como o que já havia sido feito na cidade em 2012.

A ideia foi aceita pela empresa, que passou a trabalhar para viabilizar o projeto. Sua parceira foi a TOPGEO Consultoria Ltda., que já havia realizado com ela o Parque Torino e que exercia influência sobre outros proprietários de terras localizadas na região. Foi ela quem saiu em busca dos demais parceiros, ao todo 13 proprietários de terras.

Formalmente responsável pela operação, a TOPGEO Consultoria Ltda., sediada no bairro Jardim Piemont Sul, vizinho à área, na divisa de Betim com o município de Contagem, articulou os parceiros privados para viabilizar a Operação. Ela assina a totalidade dos projetos de infraestrutura e realiza grande parte das obras, que envolvem a execução do sistema viário previsto no plano urbanístico. Empresa originalmente vinculada ao setor de agrimensura, transformou-se em um grupo de empresas voltadas para o desenvolvimento urbano, mantendo ainda um braço relacionado à sua origem e outros vinculados à execução de obras de infraestrutura urbana e comercialização de imóveis.

Entre os parceiros, cabe salientar também a participação da PHV Engenharia, construtora sediada em Belo Horizonte, desde 1997. A empresa é atualmente considerada uma das 30 maiores do país em seu ramo de atuação, segundo o *Ranking ITC*, segundo informa o sítio *web* da empresa. O destaque a ela cabe ser dado, pois o total do seu quinhão na área da Operação foi gravado como ZRM, o que permite a lucrativa inovação do uso residencial, algo pioneiro na experiência das operações urbanas betinenses, que até então eram voltadas exclusivamente ao uso industrial.

A inserção em uma vizinhança densamente ocupada por uma população que chegou a Betim majoritariamente após a instalação da montadora italiana e empresas que gravitam no seu entorno e da REGAP parece ter feito com que a construtora vislumbasse uma oportunidade de negócio. Para além da densidade ocupacional, há que se considerar o baixo padrão construtivo da região, que resulta da faixa de renda dessa população e da forma espontânea como ela se consolidou, o que acabou conferindo à mesma a imagem de espaço periférico à sede de Betim e também Belo Horizonte. Assim, a constituição de

uma nova centralidade em território betinense, capaz de suprir a região de produtos, serviços e moradia de melhor qualidade parece ter saltado aos olhos da construtora, que trabalha na perspectiva de convencer um novo público a residir na região e não somente trabalhar nela.

Essa possibilidade tem reflexo no conteúdo da lei que instituiu a Operação. O artigo quarto incorpora o uso residencial, a inserção metropolitana e a constituição de uma nova centralidade no território municipal como finalidades da lei. Com isso, os interesses desse parceiro específico são absorvidos pelo instrumento legal, e, junto com a permissão do uso residencial, indicando a participação das empresas parceiras na formulação do texto legal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Operação Urbana Consorciada do Córrego do Pintado, em Betim, pode ser compreendida como o resumo das atuais condições de governança em um município que, ademais, foi transformado nas últimas décadas pela atividade econômica industrial. São anos de uma realidade imposta por uma lógica econômica externa. As escalas global e nacional têm se imposto em um território que até os anos 1970 respondia a interesses de grupos dominantes locais e, quando muito, regionais. Fruto de mudanças econômicas globais, a industrialização betinense tem transformado diversas dimensões da vida na cidade.

Durante um período da história recente de Betim, o orçamento público conseguiu absorver, em parte, as necessidades das indústrias e das pessoas que chegavam. Nos últimos anos, em especial na última década, isso já não tem sido mais possível, e o modelo de *governança urbana*, nos moldes do que apresenta Jouve (2005), tem se imposto na cidade, com uma permeabilidade cada vez maior da ação estatal à iniciativa privada. Esta financia as grandes intervenções em infraestrutura urbana em curso na cidade, direcionando os planos e esforços municipais aos seus próprios interesses. Os grupos políticos locais, independentemente de coloração partidária, em uma conjuntura cada vez mais estrangulada por uma realidade fiscal adversa, têm apostado nas parcerias com o setor empresarial para governar.

A questão que se impõe, entretanto, é se o dinheiro injetado pelo setor privado em algum momento se prestará a reverter as distorções sociais geradas pela sua ação no território municipal, ou se continuará, na promessa de desenvolvimento, a gerar mais distorções que aquelas já experimentadas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BODDY, M. Reestruturação industrial: pós-fordismo e novos espaços industriais: uma crítica. In: Valladares, L. e Preteceille, E.(eds.). **Reestruturação urbana tendências e desafios**. São Paulo: Nobel; (Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de Janeiro), 1990.
- BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 4.574/ 2007. Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor do Município de Betim. Betim, MG, 2007.
- BRASIL, Betim. Lei nº 5.254/2012. Institui a operação urbana consorciada do Córrego Santo Antônio, e dá outras providências. Município de Betim. Betim, MG, 2012.
- BRASIL, Betim. Lei nº 5.255/2012. Institui a operação urbana consorciada das Aroeiras, e dá outras providências. Município de Betim. Betim, MG, 2012.
- BRASIL, Betim. Lei nº 6.147/2016. Institui a operação urbana consorciada do Córrego do Pintado, e dá outras providências. Município de Betim. Betim, MG, 2016.
- CEURB – Centro de Estudos Urbanos da Universidade Federal de Minas Gerais. **Relatório Final do Projeto Desenvolvimento Urbano de Betim**. Belo Horizonte, 1994.
- CROCCO, M. A. et al. **O arranjo produtivo da rede FIAT de fornecedores**. Belo Horizonte: CEDEPLAR, UFMG, 2000.
- DINIZ, C. C. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1981.
- FIX, M. A. 'fórmula mágica' da parceria público-privada: operações urbanas em São Paulo. In: SCHICCHI; BENFATI (Org.). **Urbanismo: dossiê São Paulo - Rio de Janeiro**. Campinas: PUCCAMP/PROURB, 2004. p.185-198.
- JARAMILLO, S. e CUERVO, L. M. Tendências recentes e principais mudanças na estrutura espacial dos países latinoamericanos. In: VALLADARES, L. e PRETECEILLE, E.(eds.) **Reestruturação urbana tendências e desafios**. São Paulo: Nobel; (Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de Janeiro), 1990.
- JOUBE, B. **Cuestiones sobre gobernanza urbana**. Barcelona: Fundació Carles Pi i Sunyer d'Estudis Autònoms i Locals, 2005.
- OLIVEIRA, F. de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.
- PRETECEILLE, E. Cidade globais e segmentação social. In: RIBEIRO, L. C. de Q. e SANTOS JÚNIOR, O. A. dos (Org.) **Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; FERREIRA, Carlos Henrique Carvalho. **Notas Sobre uma Problemática para o Brasil em Torno dos Conceitos de Economia Política da Cidade e Regimes Urbanos**. Sem data, mimeo. Texto para Discussão Interna. Observatório das Metrópoles. RJ, 2018.
- SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: NPBEL, 1998.
- SINGER, P. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.
- SOUZA, J. de; BRITO, F. **Expansão Urbana de Belo Horizonte e da RMBH: A mobilidade residencial e o processo de periferização, nos anos 80 e 90**. Disponível em: <https://diamantina.cedeplar.ufmg.br/portal/download/diamantina-2008/D08A011.pdf>. ■

**Lessandro Lessa Rodrigues** é professor e coordenador do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Itaúna, doutorando no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFMG. [lessandrolessa@klr276.com](mailto:lessandrolessa@klr276.com)

**Jupira Gomes de Mendonça** é professora titular aposentada, vinculada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFMG, pesquisadora do CNPq e do Observatório das Metrópoles. [jupira@gmail.com](mailto:jupira@gmail.com)

Amanda Costa da Silva Sousa  
Marcela Dimenstein

# Experimentando a cidade através do teatro

a técnica de Augusto Boal aplicada entre mulheres venezuelanas refugiadas em João Pessoa/PB

 Respiração

Este ensaio fotográfico foi produzido a partir da seleção de fotografias feitas para a Oficina de Teatro com Mulheres Venezuelanas, realizada em 2019, com apoio da Casa das Artes de João Pessoa e da Aldeia Infantil SOS Mangabeira. A oficina foi ministrada pela teatróloga Amanda Costa da Silva Sousa e utilizada como objeto de estudo em seu Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo.

Atualmente, registra-se o mais alto índice de migração da história. Segundo a ACNUR (Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados), este índice atinge o número de 68,5 milhões de pessoas, que por diversos motivos saem de seus países de origem procurando melhores condições de vida. Conflitos armados e crise política, como vivenciados na Venezuela nos dias atuais, são fatores desencadeadores, entre outros, da migração.

Nos últimos anos, quase 178 mil venezuelanos procuraram abrigo no

Brasil (ACNUR, 2019). No estado de Roraima, fronteiro com a Venezuela, pode-se encontrar a maior concentração de migrantes venezuelanos no país.

Diante da emergência decretada nas cidades de Pacaraima e Boa Vista, foi proposto em 2017 um processo de interiorização de imigrantes para outras capitais do Brasil. O projeto de interiorização está neste momento na sua 29ª etapa. Na Paraíba, a chegada das primeiras famílias venezuelanas ocorreu em julho de 2018, e hoje já registramos a 7ª versão do processo de interiorização no estado.

O processo de migração não é fácil, principalmente para mulheres, crianças e idosos. No caso das mulheres, as dificuldades se agravam, pois muitas deixam seus filhos pequenos para trás ou estão grávidas durante a travessia, além de sofrerem abusos físicos e sexuais.

Nesse cenário de extrema vulnerabilidade, acreditamos que utilizando as técnicas do Teatro do Oprimido de

## Amanda Costa da Silva Sousa

é teatróloga licenciada pela Faculdade de Artes do Paraná em 2011 e Arquiteta e Urbanista graduada pelo Instituto de Educação Superior da Paraíba em 2019. Atualmente é curadora da Estação Cabo Branco - Ciência, Cultura e Arte.

amanda.projete@gmail.com

## Marcela Dimenstein

é arquiteta e urbanista graduada pela UFPB em 2011, mestre pelo PPGAU/UFPB em 2014 e doutoranda pelo PPGAU/UFRN desde 2017. Atualmente é professora assistente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de João Pessoa e do Instituto de Educação Superior da Paraíba.

mmarcelad@gmail.com

Augusto Boal podemos desenvolver um trabalho de vivência e troca de experiência com essas pessoas. A intenção da técnica é fazer com que uma determinada pessoa que esteja passando por dificuldades tenha subsídios para analisar ações, refletir, criar soluções e encontrar possibilidades de reagir ao problema, tudo isso em um ato cênico. O foco da oficina foi a empregabilidade, principal problema relatado pelas mulheres participantes.

A Oficina de Teatro com Mulheres Venezuelanas aconteceu durante três sábados do mês de agosto de 2019. Os encontros buscaram trabalhar as seguintes questões: a consciência corporal, a necessidade da respiração, a proximidade e o contato físico, a ideia de coletividade, as memórias afetivas vivenciadas por elas, a espacialização do corpo na cidade e a criação de personagens através da imagem e palavra.

Baseado na ética e solidariedade, o Teatro do Oprimido nos possibilitou, por meio da prática de jogos teatrais e dinâmicas cênicas, trilhar caminhos para chegar ao objetivo das mulheres venezuelanas. Logo, este ensaio busca contribuir com reflexões sobre o uso do espaço na cidade, começando pelo processo de caminhar, usar os transportes públicos e interagir com as pessoas, criando uma rede de contatos e conseqüentemente de empregabilidade. Para Boal (1998), “no teatro tudo é verdade, até a mentira”, e, ao encenar um problema, o ator é estimulado a reagir também na vida real.

Consciência  
corporal



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BOAL, Augusto. **200 exercícios e jogos para o ator e o não ator com vontade de dizer algo através do teatro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.
- BOAL, Augusto. **Jogos para atores e não atores**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- BOAL, Augusto. **Teatro do Oprimido e outras poéticas políticas**. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 2012.
- FREIRE, Paulo. **Educação e Mudança**. São Paulo: Paz e Terra, 2011.
- MARINUCCI, Roberto. O mal-estar da ética no âmbito das migrações. **Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana**. 2017. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1980-85852017000200007](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1980-85852017000200007)>. Acesso em 15 de jun. de 2019.
- MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. **Refúgio em número, 2018**. Disponível em: <[http://www.acnur.org/portugues/wp-content/uploads/2018/04/refugio-emnumeros\\_1104.pdf](http://www.acnur.org/portugues/wp-content/uploads/2018/04/refugio-emnumeros_1104.pdf)>. Acesso em 15 de jun. de 2019.
- NETO, José Alves de Freitas. Nós e a crise dos venezuelanos. **Jornal da Unicamp**, 2018. Disponível em: <<https://www.unicamp.br/unicamp/ju/artigos/jose-alves-de-freitas-neto/nos-e-crise-dos-venezuelanos>>. Acesso em: 01 mai. 2019. ■





Contato



Concentração



Coletividade



Memórias afetivas

Compartilhando experiências



Especialização do corpo na cidade





Novos contatos e possibilidades de emprego

Pertencimento à cidade



Criação de personagens através da palavra

Todas as fotografias deste ensaio foram feitas pelo grupo de fotografia “Paraibando”, representados por Dalvacir Gomes e Elizenda Sobreira.



Criação de personagens através da imagem

Ana Cristina da Silva Morais

# Mar [autoconstruído] e montanha

um olhar sobre as comunas populares de Medellín

O Metrocable rasgando o mar de autoconstruções, talvez essa seja a característica mais marcante na paisagem montanhosa da Medellín contemporânea. As diferentes intervenções urbanas nas comunas populares da cidade colombiana – das quais as mais conhecidas são o Metrocable, as escadas rolantes e os Parques Biblioteca – marcam na paisagem a transformação que a cidade vem passando nos últimos quinze anos. Ainda mais, são parte fundamental nesse processo de mudança, afastando Medellín da forte imagem de cidade violenta, berço do tráfico de drogas, da exclusão e da pobreza e alçando-a, internacionalmente, como bom exemplo para a transformação de cenários com alta precariedade urbana.

Este ensaio apresenta uma sequência de fotos das comunas populares de Medellín a partir do olhar de uma bra-

sileira habituada com a paisagem autoconstruída paulistana. Ainda que com suas particularidades, como as grandes intervenções urbanas e as montanhas, as imagens a seguir trazem uma sensação de reconhecimento latino-americano da cidade popular periférica: as cores, as autoconstruções com tijolos baianos ou *ladrillos huecos*, o avanço sobre as áreas de preservação ambiental e assim por diante. Suscitar essa sensação é o objetivo deste ensaio.

As fotos a seguir foram tiradas nos meses de fevereiro e março de 2017 durante um estágio de pesquisa realizado dentro da Iniciação Científica *Avanços e impasses da participação social no projeto La Herrera à luz da política urbana e habitacional recente, Medellín - Colômbia*, financiada pela FAPESP e orientada pelas professoras Maria de Lourdes Zuquim, FAUUSP-Brasil, e Liliana Sanchez, UdeA-Colômbia. ■

1. Zona Nordeste a partir da Linha K do Metrocable, sistema público de transporte por teleféricos de Medellín. A Linha K, inaugurada em 2004, foi a primeira grande intervenção urbana de uma série na Zona Nordeste. Com sua implantação, diminui-se o tempo de deslocamento de seus moradores, melhorando a qualidade de vida e transformando a relação que a população da área estabelece com o resto da cidade.

## Ana Cristina da Silva Morais

moradora do Capão Redondo na periferia de São Paulo, arquiteta e urbanista pela FAUUSP, foi bolsista de Iniciação Científica FAPESP entre os anos de 2016 e 2018. Desde 2019, trabalha no Centro de Direitos Humanos e Educação Popular de Campo Limpo (CDHEP).

anacmorais@gmail.com

2. Vale do Aburrá a partir da Estação Andalucía da Linha K do Metrocable. A Linha K possui quatro estações e está interligada à Linha Azul do Metrô, a mais importante da cidade, e a outra linha do Metrocable, a Linha L, que leva ao Parque Arví, área do cinturão verde da Região Metropolitana do Vale do Aburrá.



3. Vale do Aburrá a partir da Estação Santo Domingo Savio da Linha K do Metrocable.



5. Pôr do sol a partir da Intervenção Urbana La Herrera, projeto de urbanização de assentamento precário implantado entre 2009 e 2013 como parte do Projeto Urbano Integral da Zona Nordeste (PUI-nor).



4. Tempestade. Estação Andalucía da Linha K do Metrocable.

6. Ponte El Mirador e Intervenção Urbana La Herrera, Comuna 2. *ocable.*



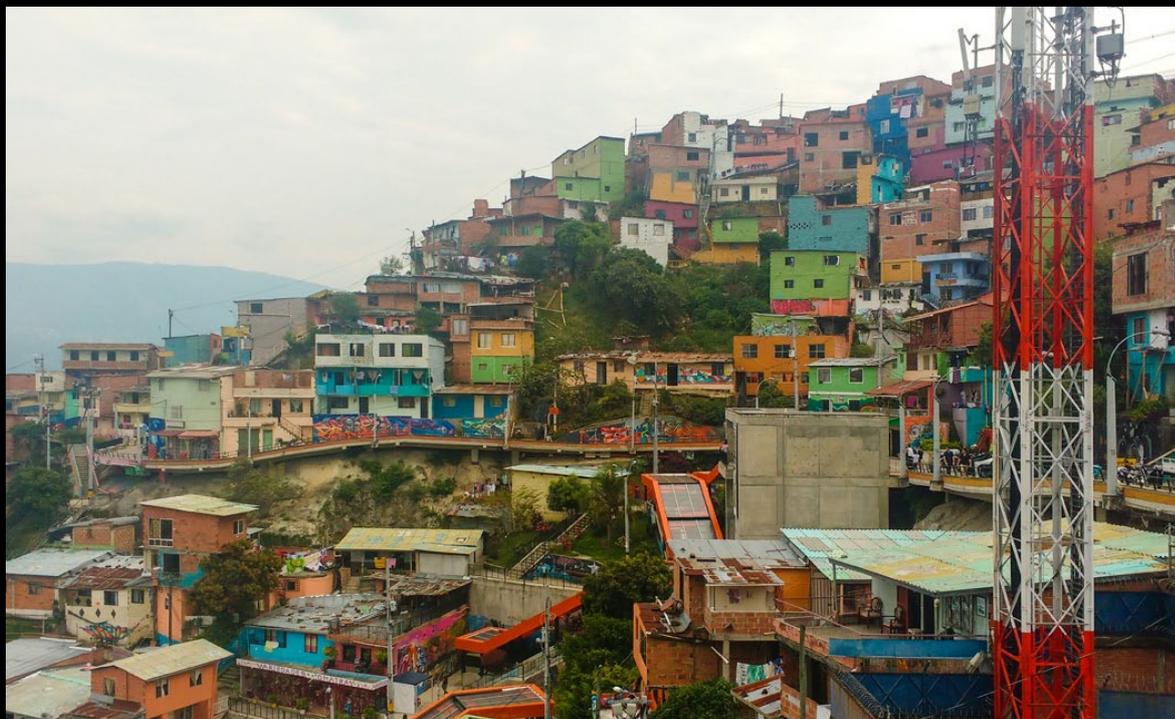
7. Vuela 108, Intervenção Urbana La Herrera, Comuna 2. *ocable.*



8. Parque Biblioteca España, a mais icônica obra arquitetônica das intervenções recentes em Medellín. Desde 2015, a biblioteca está fechada por apresentar problemas estruturais e de impermeabilização, por isso foi parcialmente desmontada. Em 2020, antes do início da pandemia de COVID-19 na Colômbia, a Prefeitura de Medellín divulgou um Plano de Recuperação da biblioteca, prevendo, respectivamente, licitações, obras e reinauguração do equipamento para 2020, 2021 e 2022.

9. Linha J do Metrocable a partir da Estação La Aurora. A Linha J possui quatro estações e está interligada à Linha B do Metrô, na Zona Oeste da cidade.

10. Comuna 13 e suas escadas rolantes, área de intervenção do Projeto Urbano Integral da Zona Centro-oeste. Nos últimos anos, a Comuna 13 virou um dos destinos mais populares da cidade para turistas estrangeiros.*cable.*



11. Comuna 13 e suas escadas rolantes. Além das escadas rolantes, a área é conhecida pelos diversos murais de grafites desenhados por artistas locais.

12. Vale do Aburrá a partir da Comuna 13.

REALIZAÇÃO



APOIOS

