

@metropolis

42

ano 11 | setembro 2020



**Revista
Eletrônica
de Estudos
Urbanos
e Regionais**

revista eletrônica *e-metropolis*

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

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

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

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

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

E-mail:
emetropolis@bservatoriodasmetropoles.net

Website:
www.emetropolis.net

editor-chefe

Prof^o 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^a Dr^a. Ana Lúcia Rodrigues (DCS/UEM)

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

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

Prof Dr. Carlos Vainer (IPPUR/UFRJ)

Prof^a Dr^a. Claudia Ribeiro Pfeiffer (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Emilio Pradilla Cobos (UAM do México)

Prof^a Dr^a. Fania Fridman (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Frederico Araujo (IPPUR/UFRJ)

Prof^a Dr^a. Héléne Rivière d'Arc (IHEAL)

Prof Dr. Henri Acserald (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Hermes MagalhãesTavares (IPPUR/UFRJ)

Prof^a Dr^a. Inaiá Maria Moreira Carvalho (UFB)

Prof Dr. João Seixas (ICS)

Prof Dr. Jorge Natal (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Jose Luis Coraggio (UNGS/Argentina)

Prof^a Dr^a. Lúcia Maria Machado Bógus (FAU/USP)

Prof^a Dr^a. Luciana Corrêa do Lago (IPPUR/UFRJ)

Prof^a Dr^a. Luciana Teixeira Andrade (PUC-Minas)

Prof Dr. Luciano Fedozzi (IFCH/UFRGS)

Prof Dr. Luiz Antonio Machado (IUPERJ)

Prof Dr. Manuel Villaverde Cabral (ICS)

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

Prof^a Dr^a. Márcia Leite (PPCIS/UERJ)

Prof^a Dr^a. Maria Julieta Nunes (IPPUR/UFRJ)

Prof^a Dr^a. Maria 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^a Dr^a. Rosa Moura (IPARDES)

Ms. Rosetta Mammarella (NERU/FEE)

Prof Dr. Sergio de Azevedo (LESCE/UENF)

Prof^a Dr^a. Simaia do Socorro Sales das Mercês (NAEA/UFPA)

Prof^a Dr^a Sol Garson (PPED/IE/UFRJ)

Prof^a Dr^a. Suzana Pasternak (FAU/USP)

Editorial

nº 42 ▪ ano 11 | setembro de 2020

No editorial da primeira *e-metropolis*, publicada em maio de 2010, escrevemos que aquela iniciativa se tratava de um passo rumo à concretização do objetivo de democratizar o acesso e a divulgação do conhecimento acadêmico no âmbito dos Estudos Urbanos e Regionais. Estamos, hoje, com a publicação do número 42, dando mais um desses passos com a certeza de que, mais do que concretizar esse objetivo, esses passos foram dados para abrir caminhos. A condução da *e-metropolis* sempre foi orientada por esse objetivo, mas também fundamentada na ideia de diálogo e de abertura às contribuições de outras áreas do conhecimento.

Com o número agora publicado, reforçamos essa política editorial com um agradecimento especial a todas e todos que nos acompanharam na construção desse caminho ao longo dos últimos 10 anos. Fica um agradecimento especial à Paula Sobrino, profissional de design responsável pelo desenvolvimento da identidade visual da revista e da diagramação de todos os números, e também a todos os artistas que nos apresentaram com as ilustrações incríveis que compõem nossas 42 capas e ajudam a contar nossa história.

No artigo de capa desta edição, contamos com a colaboração de Matheus Bartholomeu, Regina Tunes e Sandra Lencioni, com o artigo *Megarregião Rio de Janeiro–São Paulo e o surto de COVID-19: desigualdades espaciais no contexto da globalização*. Neste artigo, os autores buscam compreender a disseminação espacial do surto de COVID-19 no território definido como megarregião Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP), através da análise dos dados de óbito por essa doença até 10 de junho de 2020.

No artigo *Austeridade fiscal, finan-*

ceirização e saneamento urbano: notas preliminares a um debate necessário, Lucas Hungaro e Renan Almeida tratam de um caso de déficit histórico da provisão de serviços de saneamento e sua articulação com o processo de financeirização do setor. A partir do caso da COPASA-MG, a análise traz evidências sobre como a austeridade fiscal, aliada ao avanço da financeirização, pode acarretar uma diminuição nos investimentos no setor de saneamento.

Também com a financeirização como pano de fundo, Lorenzo Valfré e Marcelo Ribeiro se debruçam sobre transformações nas estratégias da incorporação imobiliária residencial presentes em anúncios imobiliários. Dessa forma, no artigo intitulado *Um jeito de morar ou de investir? Transformações nas estratégias da incorporação imobiliária na era da financeirização*, os autores apontam para a primazia de informações financeiras em detrimento de informações de projeto e, em suma, da sobreposição do valor de uso da moradia por seu valor de troca.

Com o artigo *A contribuição das estratégias de mobilidade corporativa (sustentável) no âmbito do planejamento urbano*, Carolina Grangeia, Luan Santos e Nelio Pizzolato trazem a discussão sobre as novas estratégias empresariais que buscam a sustentabilidade e a gestão da mobilidade como diferencial de mercado, acreditando nos potenciais benefícios destas estratégias por meio do desenvolvimento de um Plano de Mobilidade Corporativa.

No artigo, *A Sociedade do Espetáculo e a cidade contemporânea: apontamentos para uma leitura geográfica de Guy Debord*, com o qual encerramos nossa seção de artigos desta edição, Rodrigo Fernandes e Ulisses Fernandes visitam a obra do teórico francês para discutir sua importância para cidades

atuais, suas idealizações, bem como suas configurações mercadológicas de molde capitalista.

A relevante obra *Construir e Habitar: Ética Para Uma Cidade Aberta*, de Richard Sennett, é objeto da resenha produzida por Rogério Rodrigues, que destaca a importância da reflexão deste autor para a compreensão de nossas cidades para além da questão instrumental.

Nesta edição, temos o prazer de publicar uma entrevista com Jamie Peck, um dos mais influentes geógrafos da atualidade. Nesta entrevista, realizada por Fernanda Pernasetti, o professor titular do Departamento de Geografia da University of British Columbia (UBC) fala sobre a influência da cultura teórica flexível e não-dogmática da geografia crítica sobre o seu pensamento, que se destacou por abordar o tema do neoliberalismo a partir de um forte compromisso com o trabalho empírico. Ele ressalta a importância de se investigar as formas com que a hegemonia neoliberal conseguiu se reconstruir, enquanto um modo de “governança de emergência”, que não existe sozinho, mas está profundamente arraigado em outras estruturas de poder.

No texto, *As concertinas na cidade: sobre hospitalidade e hostilidade em Belo Horizonte*, Fábio Tozi, professor da UFMG, reflete sobre a expansão e o uso de concertinas dentro do debate acerca das estratégias e do mercado de segurança, bem como o papel regulador do ente municipal, apoiando-se em um conjunto de imagens que ilustram a estética militarizada da paisagem belo-horizontina.

Encerramos este número com as imagens do ensaio fotográfico *Presen-tear com o “inútil”: a cidade, o espaço e o tempo*. Nele, Thais de Almeida Gonçalves reflete sobre formas de se perceber os usos da cidade para além das exigências de produtividade e da mercantilização, através de uma leitura de uma intervenção no espaço público, que busca justamente subverter, mesmo que simbolicamente, estas lógicas.

Por fim, agradecemos todas as autoras e autores que contribuíram com a construção deste número e convidamos todas e todos a colaborarem com o projeto coletivo da *e-metropolis*, através da submissão de seus trabalhos. ■

Índice

nº 42 ▪ ano 11 | setembro de 2020

Capa

- 06** **Megarregião Rio de Janeiro - São Paulo e o surto de COVID-19: desigualdades espaciais no contexto da globalização**

Rio de Janeiro - São Paulo mega-region and the COVID-19 outbreak: spatial inequalities in the globalization framework

Por Matheus C. Bartholomeu, Regina Tunes e Sandra Lencioni

Artigos

- 21** **Austeridade fiscal, financeirização e saneamento urbano: notas preliminares a um debate necessário**

Fiscal austerity, financialization, and urban water and sewage services: preliminary notes on a necessary debate

Por Lucas Hungaro e Renan P. Almeida

- 32** **Um jeito de morar ou de investir? Transformações nas estratégias da incorporação imobiliária na era da financeirização**

A way of living or investing? Recent changes in the real estate development's strategies in the era of financialization

Por Lorenzo Gonçalves Valfré e Marcelo Gomes Ribeiro

- 41** **A contribuição das estratégias de mobilidade corporativa (sustentável) no âmbito do planejamento urbano**

The contribution of corporate mobility strategies (sustainable) in the context of urban planning

Por Carolina da Silva Grangeia, Luan Santos e Nelio Pizzolato

- 50** **A Sociedade do Espetáculo e a cidade contemporânea: apontamentos para uma leitura geográfica de Guy Debord**

The Society of the Spectacle and the contemporary city: notes for a geographic reading of Guy Debord

Por Rodrigo Fernandes e Ulisses da Silva Fernandes

Resenha

- 59** **Apontamentos para construir e habitar cidades abertas: para além de proposição instrumental nas relações dos sujeitos com as cidades**

Notes to build and inhabit open cities: beyond instrumental proposition in the relations of subjects with cities

Por Rogério Rodrigues

Entrevista

- 62** **Neoliberalismo realmente existente, estruturas de poder e ação política - uma conversa com Jamie Peck**

Actually existing neoliberalism, power structures and political action - a conversation with Jamie Peck

Por Fernanda Pernasetti

Especial

- 70** **As concertinas na cidade: sobre hospitalidade e hostilidade em Belo Horizonte**

Concertinas in the city: about hospitality and hostility in Belo Horizonte

Por Fábio Tozi

Ensaio

- 75** **Presentear com o “inútil”: a cidade, o espaço e o tempo**

Giving the “useless”:
city, space and time

Por Thais de Almeida Gonçalves

ficha técnica

A ilustração de capa é do arquiteto e urbanista
Renato Mãozão
r.maozao@gmail.com

Projeto gráfico e diagramação
Paula Sobrino
paulasobrino@gmail.com

Revisão
Aline Castilho
alinecastilho1@hotmail.com

capa

Matheus C. Bartholomeu
Regina Tunes
Sandra Lencioni

Megarregião Rio de Janeiro-São Paulo e o surto de COVID-19

desigualdades espaciais no contexto da globalização

RESUMO

A compreensão da disseminação espacial do surto de COVID-19 na megarregião Rio de Janeiro (RJ) - São Paulo (SP) é o objetivo deste artigo. Para isso, analisamos, para os municípios que compõem essa região, os dados de casos e óbitos por essa doença desde o registro mais antigo, em 26 de fevereiro de 2020, em São Paulo, até 10 de junho de 2020. A análise evidencia um primeiro momento em que se ressalta a integração da megarregião com os territórios-rede em escala global que foram primeiramente acometidos pela pandemia. A partir daí, percebemos a constituição de um território-zona de disseminação da enfermidade que, em oposição à ideia de homogeneização, apresenta uma significativa diferenciação entre os municípios, reafirmando o desenvolvimento geográfico desigual.

Palavras-chave: COVID-19; Megarregião Rio de Janeiro (RJ) - São Paulo (SP); Homogeneização; Diferenciação; Rede urbana.

ABSTRACT

This paper's objective is to comprehend COVID-19's spread in the Rio de Janeiro (RJ, Brazil) - São Paulo (SP, Brazil) mega-region. To do so, we analyze the region's municipalities' data on cases and deaths by this disease, since its oldest confirmation on February 26th, 2020, until June 10th, 2020. Such analysis reveals a first moment that highlights the integration of this mega-region with the network-territories at the global scale that were struck first by the pandemics. From that on, we observe the constitution of a zone-territory of COVID-19's spread which, opposite to the idea of equalization, presents a remarkable differentiation among the municipalities, reaffirming the uneven geographical development.

Keywords: COVID-19; Rio de Janeiro (RJ) - São Paulo (SP) mega-region; Equalization; Differentiation; Urban network.

INTRODUÇÃO

A segunda década do século XXI está se fechando com um desafio imprevisível: conter a pandemia da doença infecciosa causada por um novo vírus a atacar o corpo humano, o coronavírus da síndrome respiratória aguda grave 2, cuja sigla em inglês é SARS-CoV-2. A enfermidade causada por esse vírus, a qual é referida por COVID-19 (da sigla em inglês para *coronavirus disease 2019*), guarda relação com o fenômeno da globalização contemporânea, o que tem sido extensivamente discutido nos meios acadêmico, político e jornalístico. Trata-se de uma relação absolutamente pertinente, tendo em vista a escala global do contágio, já que desde 13 de maio de 2020, 188 países ou territórios nacionais já registraram a presença da doença¹, menos de seis meses depois do caso mais antigo já descoberto, em Wuhan (Hubei, China), em 17 de novembro de 2019. Além disso, em 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) passou a classificar a epidemia de COVID-19 como uma pandemia, devido aos níveis alarmantes de propagação, gravidade e de inação².

A Geografia, envolta desde sua institucionalização com questões que envolvem o ser humano e o meio ambiente – ainda que essas questões tenham se desenvolvido por caminhos muitas vezes divergentes –, hoje oferece um olhar abrangente sobre esse problema. Trata-se de questões que cobram dos pesquisadores um pensamento integrador acerca da sociedade e da natureza. Afinal, como afirma Badiou (2020), uma “epidemia tem de complexo o fato de ser, sempre, um ponto de articulação entre determinações naturais e determinações sociais”³.

Ao produzir o espaço social, o ser humano altera as condições ambientais a que estava previamente submetido. Neste sentido, o convívio com espécies selvagens, que tiveram seu hábitat tomado pelas populações humanas, ou mesmo a criação industrial de animais domesticados, que potencializa a replicação e mutação de vírus, são maneiras pelas quais há uma possibilidade razoável de introdução no corpo humano de um vírus existente em outras espécies (porém, nelas, geralmente controlado)⁴. “Não há, deste ponto de vista, algo como um desastre verdadeiramente natural. Os vírus certamente sofrem mutações todo o tempo, mas as circunstâncias em que uma mutação

se torna ameaçadora à vida depende de ações humanas.” (HARVEY, 2020)

Em junho, o Brasil se consolidou como o país com o maior número de novos casos diários confirmados de COVID-19, com mais de 20 mil registros por dia desde o fim de maio⁵. Porém, este cenário é, na verdade, significativamente pior, considerando que o país sequer está entre os 100 primeiros na estatística dos que mais realizam testes em relação à própria população⁶. Além disso, há outros problemas, como a falta de insumos básicos para a testagem e a lentidão no processamento dos exames moleculares, cuja fila de espera na rede pública já estava na casa de dois milhões ao fim do mês de maio⁷. Esses fatores têm gerado grande subnotificação da doença no Brasil. Estima-se que, em 10 de junho, o número real de casos esteja compreendido entre 3,6 e 5,1 milhões, bem maior do que os quase 800 mil oficiais⁸.

Esses dados sustentam as preocupações recentes da OMS com a COVID-19 no Brasil, o segundo país mais afetado do mundo e o primeiro da América do Sul, a qual foi classificada pela entidade como um novo “epicentro” da pandemia em 22 de maio. Cabe, antes de prosseguir, abriremos um parêntese para discutir o emprego do termo “epicentro” para designar o local onde os efeitos da pandemia da COVID-19 estão momentaneamente mais fortes. Tomou-se este termo emprestado das geociências, para as quais ele representa a projeção, na superfície terrestre, do centro de um terremoto, a partir de onde as ondas sísmicas se propagam. Todavia, essa metáfora não é ideal para transpor para o caso da COVID-19, porque uma pandemia não irradia a partir de um único ponto. Manifestando a mesma posição que a nossa, Zimmer (2020) ressalta que um surto epidêmico “poderia facilmente passar apressadamente por grandes cidades, espalhar-se em outro local e depois retornar, num vaivém longo e fatal. É mais como uma rede do que como um terremoto”.

No Brasil, além de algumas regiões metropolitanas duramente acometidas pela COVID-19, há outra unidade regional específica cujos números da doença saltam aos olhos: trata-se da megaregião Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP), que abrange um conjunto de municípios fortemente integrados à dinâmica das duas metrópoles em questão. Porém, esses municípios não se limitam a suas respectivas regiões metropolitanas. A megaregião Rio de Janeiro–São

1 Segundo dados do Johns Hopkins University Center for Systems Science and Engineering (2020a).

2 Segundo comunicado da OMS (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2020).

3 É de responsabilidade dos autores deste artigo a tradução desta e de todas as demais citações diretas originalmente em língua estrangeira.

4 A respeito disso, ver Schatzmayr (2001) e Ribeiro (2020).

5 Segundo informações do Johns Hopkins University Center for Systems Science and Engineering (2020b).

6 Segundo dados da plataforma Worldometer (COVID-19 CORONAVIRUS, 2020).

7 Segundo informações de Vasconcelos (2020).

8 Segundo estimativa de Alves *et al.* ([2020]).

Paulo abarca, no estado de São Paulo, os municípios que compõem a Macrometrópole Paulista, conforme definida pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A (EMPLASA). No estado do Rio de Janeiro, ela abrange diversos municípios dispostos em eixos delineados por importantes rodovias, notadamente as rodovias federais BR-040, BR-101, BR-116 e BR-393. Por sua vez, em Minas Gerais, ela compreende alguns municípios do Sul do estado e da Zona da Mata.

O Mapa 1 mostra a delimitação da megaregião Rio de Janeiro–São Paulo, além de apresentar os casos acumulados de COVID-19 por município⁹. Ressalta-se que dos 772.416 casos confirmados no Brasil até 10 de junho, 217.283 (28,1%) estão nessa megaregião. Em relação a óbitos, no mesmo período, tal recorte regional concentra 16.513 das 39.680 mortes

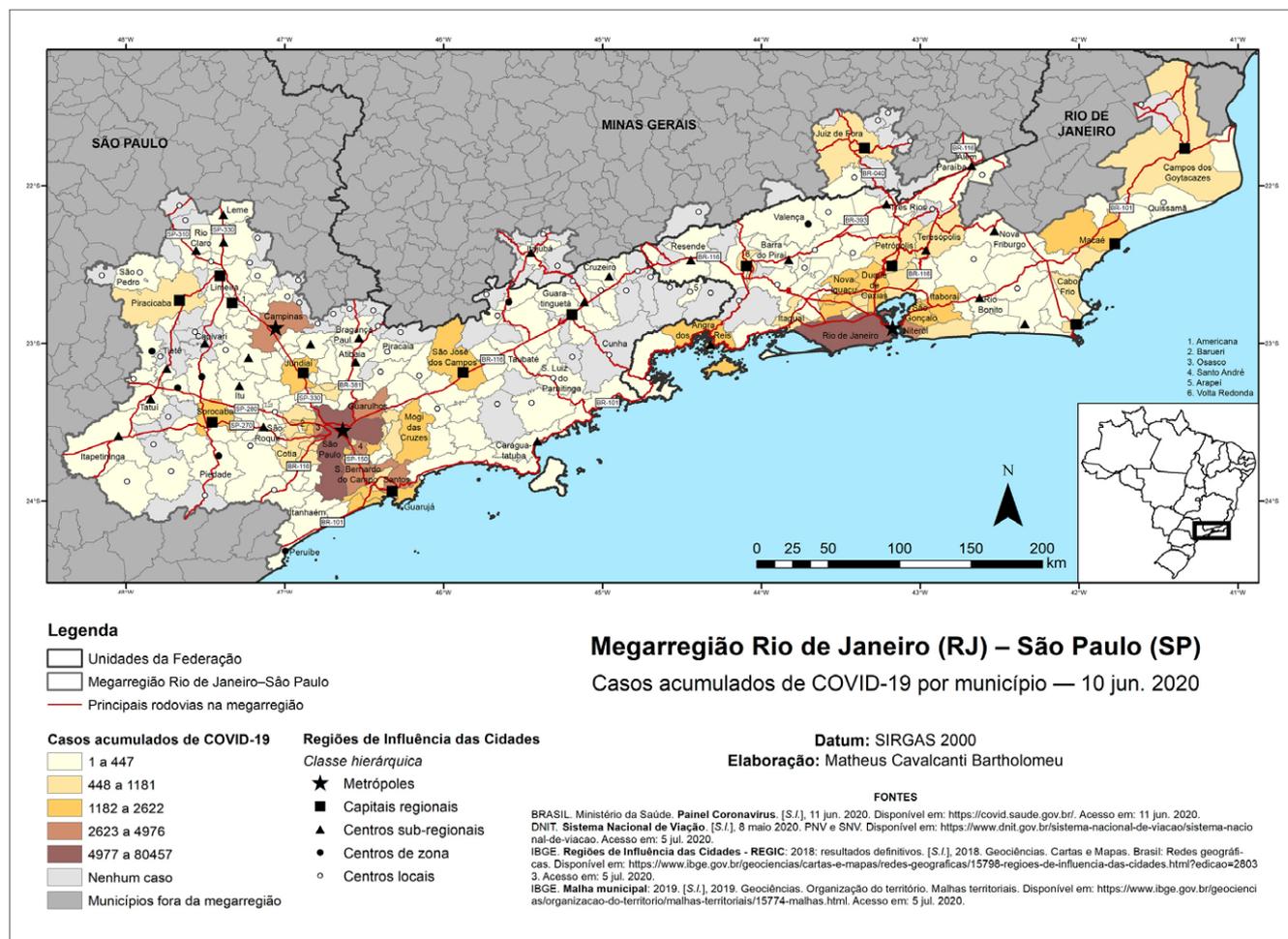
por COVID-19 registradas no país (41,6%)¹⁰. Considerando que os municípios da megaregião somam 24,6% da população nacional e apenas 1% da área territorial do país, notamos o peso elevado da megaregião Rio de Janeiro–São Paulo no número relativo de casos e, principalmente, no de óbitos no Brasil, o que sugere uma concentração da enfermidade nessa região em relação às demais áreas do país.¹¹

Nossa referência para a análise da COVID-19 na megaregião abrange desde o primeiro caso documentado, em 26 de fevereiro, até 10 de junho de 2020. Embora, como já comentamos, haja subnotificação da epidemia no Brasil, os dados reunidos permitem revelar as principais tendências da evolução da doença na megaregião. Desse modo, seu exame é capaz de cumprir os objetivos imediatos de nossa pesquisa e os objetivos científicos mais gerais para maior compreensão da epidemia. A respeito disso, é preciso anunciar que este artigo objetiva examinar o surto de COVID-19 na megaregião Rio de Janeiro–

9 Esta delimitação tem sido proposta e desenvolvida desde 2015 pelo projeto de pesquisa “A megaregião Rio de Janeiro–São Paulo”, coordenado pela Prof.^a Dr.^a Sandra Lencioni dentro da linha de pesquisa “Metropolização e o desenvolvimento urbano: dinâmicas, escalas e estratégias” do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia Observatório das Metrôpoles. A delimitação atualmente utilizada data de novembro de 2018 e sua metodologia pode ser consultada em Bartholomeu (2019).

10 Segundo dados do Ministério da Saúde (BRASIL, 2020).
11 Os municípios sem indicação de classe hierárquica referente às Regiões de Influência das Cidades fazem parte de arranjos populacionais, dos quais apenas as cidades-núcleo são classificadas.

Mapa 1: Casos acumulados de COVID-19 por município na megaregião Rio de Janeiro (RJ) - São Paulo (SP), em 10 de junho de 2020



ro–São Paulo na sua relação com a homogeneização e a diferenciação presentes no desenvolvimento geográfico desigual dessa região. A fim de perseguir esta meta, o presente texto se divide em dois itens. Primeiramente, discutimos a globalização da epidemia de COVID-19 e sua chegada ao Brasil e à megaregião Rio de Janeiro–São Paulo. Em seguida, nossa atenção se volta à tarefa de entender a disseminação desigual da doença na megaregião.

A GLOBALIZAÇÃO DA EPIDEMIA DE COVID-19 É A CHEGADA À MEGAREGIÃO RIO DE JANEIRO–SÃO PAULO

O processo de globalização contemporânea revela sobretudo uma face de cunho neoliberal, que submete mais e mais regiões do globo à sua lógica. Na atualidade do processo de globalização, o poder de agentes não estatais que operam nas escalas supranacionais se expressa de maneira ainda maior. Isso ocorre porque eles adquirem uma facilidade crescente e mais corriqueira de transcender os territórios restritos dos Estados nacionais e promover fluxos (de dinheiro, mercadorias, insumos, pessoas, informação etc.) por meio da construção e utilização de redes transnacionais (SHEPPARD, 2016, p. 63)

Essa integração do mundo em rede explica como a infecção de um ou poucos indivíduos por uma cepa viral que transpõe a barreira da espécie se difunde a tantos outros seres humanos por toda a Terra, transformando-se numa pandemia. Com relação a isso, existe, primeiramente, um fator inerente ao SARS-CoV-2, que é sua altíssima capacidade infecciosa: ele é transmitido fundamentalmente pela inalação, ingestão ou contato com os olhos de gotículas expelidas pelas vias aéreas de uma pessoa contaminada. Entretanto, a demonstração de sintomas da COVID-19 nem sempre ocorre antes de o indivíduo infectado ser capaz de produzir uma carga viral suficiente para contagiar outros. Isso dificulta a identificação e isolamento dos doentes.

Dadas essas características, aglomerações de pessoas e condições sanitárias adversas desempenham um papel significativo como ambiente propício à propagação desse tipo de doença. Todavia, o conjunto de fenômenos que permitiu que o surto inicial da COVID-19 em Wuhan se transformasse em uma pandemia é, acima de tudo, um produto da globalização. Neste processo, podemos perceber a preponderância alcançada pela China no mercado mundial, fortemente inserida e integrada na rede de fluxos globais.

Liu (2020) faz uma análise muito pertinente da amplitude da integração mundial promovida pela globalização ao mostrar por que mesmo Wuhan – uma cidade no interior da China, considerada de “segundo escalão” entre as cidades chinesas, apesar de conformar uma metrópole com mais de 11 milhões de habitantes – foi capaz de ser a origem de uma epidemia que se reproduziu pelo planeta em tão pouco tempo. Mesmo que as ligações diretas de Wuhan com outros pontos do mundo sejam menos numerosas do que a das chamadas cidades globais chinesas, trata-se de um centro internacional de produção automobilística e de educação superior. Além disso, principalmente após o estabelecimento de uma zona de processamento de exportação, em 2001, Wuhan tornou-se um entroncamento logístico importante, tanto para fluxos domésticos quanto para internacionais.

Ainda segundo Liu (2020), o primeiro grupo de pessoas a levar o vírus para o exterior era formado por pessoas de classe média, como turistas, sujeitos residentes no exterior que foram visitar familiares em Wuhan, trabalhadores de multinacionais deslocando-se entre filiais e empresários em viagens de negócios. “O que todas essas histórias têm em comum é o quão ordinárias são: é o intercâmbio global contemporâneo no que tem de mais prosaico. As viagens de e para inúmeras outras cidades na Ásia e Europa, para reuniões de negócio e turismo, seguem um padrão muito similar.” Elas apontam “para a maneira completamente mundana pela qual incontáveis pontos nodais ao redor do mundo [...] estão entrelaçados mais estreitamente do que nunca por meio de circuitos globais de comércio, educação e turismo” (LIU, 2020).

Mesmo que hoje em dia a globalização alcance e integre mais estreitamente cada vez mais espaços, existem aqueles que são mais privilegiados pela estrutura econômica global em rede. Estes espaços podem ser identificados como sendo as megaregiões. Diversas correntes de pensamento têm trabalhado com este conceito, identificando megaregiões em todos os continentes, exceto a Antártida. Essas correntes vão desde aquelas mais alinhadas ao neoliberalismo e a sua busca frenética por competitividade global – cujos representantes veem nas megaregiões o novo paradigma do planejamento regional e a ponta de lança da prosperidade econômica global num cenário de competição acirrada – até grupos de pensadores radicalmente críticos ao neoliberalismo. De qualquer maneira, todos concordam que uma megaregião é uma região de ampla escala que abarca diversas cidades e áreas metropolitanas com um enorme contingente populacional e concentração e

atração de infraestruturas inter-regionais (SASSEN, 2007). Concordando com Sassen, Lencioni sugere uma caracterização sintética: trata-se de “uma macroestrutura fortemente integrada pelo capital e pelo trabalho, na qual as cidades e os arredores estão bastante conectados, além de apresentar fortes vínculos com a dinâmica global” (LENCIONI, 2015, p. 61).

Em virtude dessa alta conectividade com o resto do mundo, era de se esperar que, com a evolução do contágio para fora da China, as megarregiões fossem intensamente atingidas pela COVID-19. Porém, para que esses casos iniciais evoluam em uma epidemia mais ou menos grave existe uma grande dependência de outros fatores, como a desigualdade social, a capacidade do sistema de saúde em lidar com o alto volume de doentes, além da efetividade, urgência, duração e intensidade das medidas de prevenção ao contágio adotadas. Cabe lembrar que o SARS-CoV-2 chegou ao Brasil em meio a orientações conflitantes do governo federal e de parte dos governos estaduais e municipais, num contexto de crise política cada vez mais aprofundada.

Dessa maneira, acreditamos que as orientações negacionistas sobre a doença, em grande parte veiculadas pelo poder executivo federal, somada a fatores como a desigualdade social – que nega às populações mais pobres o direito a melhores condições de saneamento e atendimento médico e o direito de praticar um distanciamento físico adequado, ou mesmo algum distanciamento –, comprometeram os índices de isolamento verificados no país¹². Decerto, isso contribuiu para os altos números de casos de COVID-19 registrados. Fazemos aqui uma breve digressão para que conste que aquilo que tem sido chamado pelo senso comum de distanciamento ou isolamento social como medida preventiva contra o surto infeccioso na verdade não deve ser chamado assim. Trata-se, de fato, de distanciamento ou isolamento físico, afinal há outras formas de se relacionar socialmente que prescindem do contato físico.

Discutir como a COVID-19 chega ao Brasil e à megarregião Rio de Janeiro–São Paulo, portanto, significa compreender a inserção deste espaço na rede global que permite a transmissão do vírus. Para ilustrar isso, saibamos que, em 2019, desembarcaram no Brasil 11.697.463 passageiros de voos regulares internacionais. Os quatro aeroportos da megarregião que receberam voos regulares internacionais de passageiros no último ano somaram 9.780.148 pessoas – cujos voos foram provenientes de 31 países diferentes

–, o que representa 83,6% do total mencionado¹³.

Ademais, esta região conta com os três aeroportos brasileiros que mais receberam passageiros de outros países em 2019: o Aeroporto Internacional de Guarulhos/Cumbica – Governador André Franco Montoro, em Guarulhos, na Região Metropolitana de São Paulo (7.193.066 passageiros); o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim, na cidade do Rio de Janeiro (2.141.266 passageiros); e o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, no interior do estado de São Paulo (443.248 passageiros)¹⁴. Esses dados revelam a enorme expressividade da megarregião Rio de Janeiro–São Paulo no conjunto dos fluxos globais de pessoas que chegam ao país.

Sendo assim, não é de se admirar que os primeiros casos confirmados de COVID-19 no Brasil tenham justamente chegado ao país pelos aeroportos de Guarulhos (primeira confirmação em 26 de fevereiro, seguida de outras cinco) e do Galeão (primeira confirmação em 5 de março). Uma parte bastante significativa destes primeiros casos veio importada da Europa, mormente da Itália¹⁵, mas vale notar que quando “os primeiros voos começaram a ser suspensos [em 17 de março], o estado de SP tinha 164 doentes notificados em nove cidades [...]. Passados 23 dias (08/04), já eram 6.708 casos em 132 cidades paulistas.” (AGUIAR, 2020, p. 58) Esta evolução rápida ilustra bem a diferença dos ritmos de transmissão do SARS-CoV-2 entre os primeiros casos, que costumam ser poucos e vir importados de outros países, e os casos subsequentes, já decorrentes da chamada transmissão comunitária, quando não se consegue mais identificar todos os transmissores e, portanto, monitorar o percurso de todas as transmissões.

Nesta transição de dinâmicas, podemos perceber um aspecto perverso da sociedade no enfrentamento da pandemia. Aguiar (2020) mostra que o vírus chegou ao Brasil pelos corpos de indivíduos das classes médias e altas. Segundo Haesbaert (2020), esses indivíduos são sujeitos multiterritorializados, no sentido de que transitam livre e tranquilamente sobre os territórios dos fluxos globais de negócio e turismo. No entanto, aos indivíduos destas classes o direito ao distanciamento físico preventivo é garantido, em detrimento deste direito para as classes mais pobres. A estas impõe-se o risco do deslocamento e, consequen-

12 A respeito disso, ver matéria do Estadão sobre as taxas de isolamento para contenção da epidemia de COVID-19 no Brasil (MONITOR..., 2020).

13 Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (2020).

14 Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (2020).

15 Segundo informações de Aguiar (2020) e do portal sobre o COVID-19 da Sanar Saúde (2020).

temente, o risco de uma exposição mais provável ao vírus. Esta condição de negação do direito ao distanciamento e, portanto, do direito à saúde, cumpre a função de manter certa normalidade dos fluxos de abastecimento domiciliar, entre outros fluxos que garantem a reprodução da vida dos mais ricos, à custa da interrupção de vidas dos mais pobres.

DESIGUALDADES ESPACIAIS E A DISSEMINAÇÃO DA COVID-19 NA MEGARREGIÃO RIO DE JANEIRO-SÃO PAULO

A velocidade de disseminação da COVID-19 e sua propagação via rede de transportes de todo tipo a diferentes pontos do globo, vale reafirmar, são duas características marcantes dessa pandemia num contexto de globalização neoliberal. Essas características nos permitem afirmar que a pandemia observa um padrão de difusão em rede. No Brasil, este padrão é composto, primeiramente, pelos aeroportos internacionais, notadamente os localizados na megarregião Rio de Janeiro-São Paulo. Em seguida, vários lugares são absorvidos pelo movimento de expansão da doença, conformando um território-rede, o qual compreende nós distantes que se conectam de forma descontínua, dinâmica e móvel, como diria Haesbaert (2016).

A difusão espacial da COVID-19 pelo Brasil se deu, em escala regional, principalmente pelo transporte terrestre e, na Amazônia, também pelo transporte fluvial. Em escala local, por sua vez, essa expansão da área de abrangência deve-se aos contatos físicos, em especial na cotidianidade da vida urbana. Essa conjugação de dinâmicas de contágio combina a já aludida lógica reticular do território à sua lógica zonal, em que a característica fundamental é a contiguidade espacial. Territórios-rede e territórios-zona, como aponta Haesbaert (2016), não devem ser vistos como manifestações distintas e duais. Eles se combinam na dinâmica territorial. No caso em exame, da megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, é impossível não salientar a pertinência do conceito de região para a análise da difusão espacial da doença.

A combinação das lógicas reticular e zonal no padrão de dispersão da COVID-19 já é, por si, um indicador de que essa dispersão não ocorre de maneira homogênea. Pelo contrário, uma análise mais precisa da difusão espacial dos casos e dos óbitos na megarregião Rio de Janeiro-São Paulo evidencia um desenvolvimento geográfico desigual. Segundo Smith, o desenvolvimento desigual, que “é a marca da geografia do capitalismo” (2008, p. 4), é determina-

do por duas tendências no que se refere à produção capitalista do espaço: uma tendência para a homogeneização e outra, para a diferenciação. “Em ação, esta contradição, que emana do núcleo do modo capitalista de produção, inscreve-se na paisagem como o padrão subsistente do desenvolvimento desigual.” (SMITH, 2008, p. 133). Em sentido mais ou menos análogo, Santos e Silveira (2005) afirmam que não é possível compreender nenhum fenômeno concreto da Geografia desconectado da combinação dialética das ações de diferenciação.

Ao falar em desenvolvimento desigual é importante chamarmos atenção para a palavra “desigual”. Não estamos falando em diferença, afinal, diferença não é sinônimo literal de desigualdade, ainda que se situem no mesmo plano conceitual, já que ambas têm um valor relativo. As diferenças podem ter origem em algo natural, como a diferença entre a água do mar e a água de rios. A água do mar é salgada, enquanto a de rios nós a adjetivamos de doce por oposição àquela. No entanto, essa diferença não expressa uma desigualdade. Uma desigualdade define-se, em essência, por uma relação de dominação e subordinação.

Entretanto, além de as diferenças serem inerentes à natureza das coisas, elas também existem na sociedade. Neste caso, as diferenças podem, sim, gerar uma desigualdade. No exemplo dado acima, a diferença não guarda relação alguma com a desigualdade. Afinal, esta não pode ser naturalizada, já que se refere “à repartição de poder e de riqueza, ao acesso a direitos, a recursos e recompensas, materiais ou simbólicas” (CUNHA; DURAND, 2016, p. 180). A desigualdade tem, portanto, uma dimensão social e política. Dito de outra forma, a desigualdade é uma produção social; ela está relacionada com a hierarquia entre objetos, sujeitos, grupos sociais ou fenômenos. Portanto, uma diferença ou um conjunto de diferenças podem acabar sendo a base da produção de uma desigualdade pela ação da sociedade.

Retomemos a discussão sobre as tendências para a diferenciação e para a homogeneização. A procura infundável de anulação (ou aniquilação) do espaço pelo tempo resulta dessa tendência para a homogeneização inerente à geografia do capitalismo. “O capital, por sua natureza, tende a superar toda barreira espacial. Por conseguinte, a criação das condições físicas de troca – os meios de comunicação e transportes – se converte para ele em uma medida totalmente distinta, em uma necessidade: a anulação do espaço pelo tempo.” (MARX, 1978, p. 13) Por extensão, a percepção de que estamos todos em conexão num mundo globalizado é igualmente resultante da tendência para a homogeneização.

No caso da pandemia de COVID-19, esta tendência tem sido representada pelo chavão midiático de que “estamos todos no mesmo barco”, isto é, todos sofreremos igualmente as consequências dessa pandemia, já que teríamos a mesma chance de contágio e o mesmo risco de morte. Essa ideia dá a entender que existe uma homogeneidade social e espacial na dispersão da enfermidade provocada pelo novo coronavírus, uma vez que ela atingiu praticamente todas as regiões do mundo, incluindo a grande maioria dos municípios brasileiros¹⁶. Essa é uma percepção que a própria noção de “pandemia” traz consigo.

Todavia, não estamos no mesmo barco. Esta não é nem de longe uma boa metáfora para o que estamos vivenciando. Não existe um padrão de homogeneidade na distribuição de casos de COVID-19 e de óbitos por essa doença. Além disso, sequer a própria disseminação é homogênea, porque o espaço é diferenciado e as condições de enfrentar e conter essa epidemia também são diversas. A consciência de que o desenvolvimento geográfico é desigual é o que possibilita deduzir isso.

O exame das informações sobre o surto de COVID-19 na megaregião Rio de Janeiro–São Paulo nos permite enxergar diferenças significativas na disseminação da doença. Uma primeira diferença pode ser evidenciada no Mapa 1, já apresentado, que expressa o número de casos acumulados por município. Trata-se da flagrante disparidade do total de ocorrências de COVID-19 nos municípios de São Paulo e do Rio de Janeiro em relação ao restante da megaregião. Em 10 de junho, ambos ocupavam os dois primeiros lugares neste quesito, inclusive considerando todo o Brasil, com 80.457 e 38.960 casos, respectivamente. Isto representa 55% das 217.283 pessoas acometidas pela enfermidade na megaregião até essa data. Essa porcentagem se torna ainda mais relevante se considerarmos que os dois municípios juntos somam 36,7% da população desta região, o que mostra uma incidência verdadeiramente superior da doença nos dois núcleos metropolitanos que dão nome à megaregião Rio de Janeiro–São Paulo¹⁷.

Além dos municípios de São Paulo e do Rio de Janeiro, o Mapa 1 mostra que a maior ocorrência de casos de COVID-19 na megaregião está, em geral, nos municípios das regiões metropolitanas. Essa percepção é indicativa de mais uma diferença na distribuição dos casos de COVID-19, pelo menos até o

16 Segundo o Ministério da Saúde (BRASIL, 2020), em 10 de junho de 2020, 4.501 municípios brasileiros já apresentavam confirmação de pelo menos um caso de COVID-19, o que representa 80,8% do total de municípios do país. Além disso, 2.060 municípios haviam registrado algum óbito pela doença, o que soma 37% do total.

17 Segundo dados do Ministério da Saúde (BRASIL, 2020).

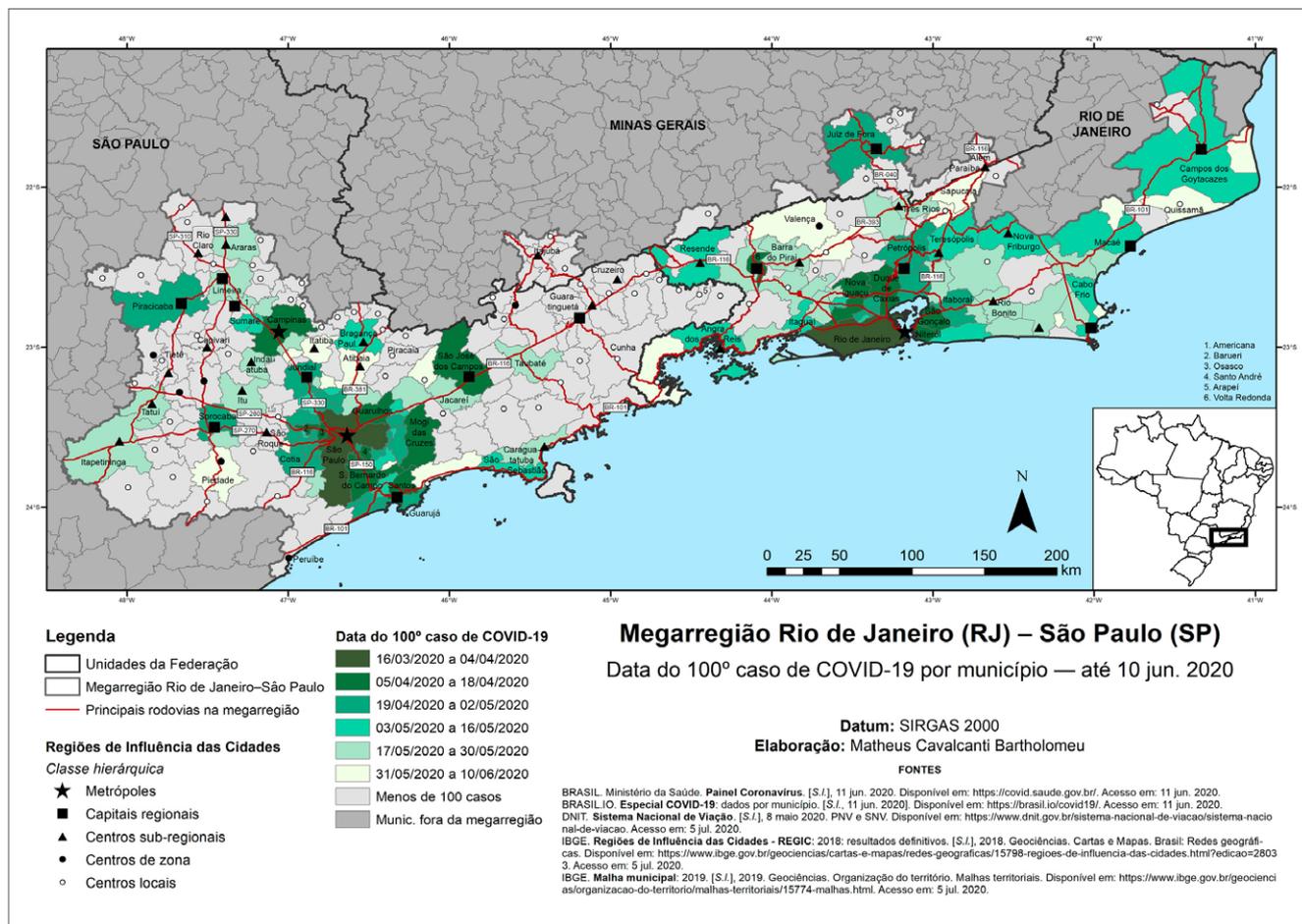
início de junho, a saber: a diferença entre as regiões metropolitanas e o interior, o que sugere que a epidemia começou como um fenômeno eminentemente metropolitano, tanto na megaregião como no país como um todo. Apesar disso, já se percebe uma tendência cada vez mais forte de interiorização da epidemia no Brasil¹⁸. Embora ainda tímida em relação aos números absolutos das metrópoles, a intensificação dessa tendência pode causar graves problemas aos sistemas de saúde das cidades interioranas, que costumam contar com pouquíssima infraestrutura clínica e hospitalar.

O Mapa 1 ainda registra uma marcante relação entre o número de casos de COVID-19 e a hierarquia urbana das cidades da megaregião Rio de Janeiro–São Paulo. Podemos notar a coincidência entre os municípios com maior número de ocorrências da doença e as cidades de nível mais alto na rede urbana. Esta hierarquia toma de empréstimo os resultados da mais recente pesquisa de Regiões de Influência das Cidades (REGIC), datada de 2018, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A REGIC classifica as cidades e arranjos populacionais brasileiros em vários níveis hierárquicos, reunidos em cinco grupos: metrópoles, capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona e centros locais. É imediatamente perceptível que além de São Paulo e Rio de Janeiro, que lideram o número de casos por município na megaregião, a única outra cidade classificada como metrópole, Campinas, também registra um número expressivo de casos em 10 de junho: 3.121 confirmações. Além disso, são poucas as chamadas capitais regionais que ocupam o estrato mais baixo de casos indicado no Mapa 1.

A relação com a hierarquia urbana também pode ser evidenciada pelo Mapa 2, que revela a data em que foram confirmados os cem primeiros casos de COVID-19 em cada município da megaregião. Estas datas estão agrupadas em seis períodos¹⁹. Além disso, retratamos a data em que foram atingidos cem casos, porque se trata de um número mais expressivo, que permite acompanhar a evolução geral da dissemi-

18 Segundo nota técnica do Instituto de Comunicação e Informação Científica e Tecnológica em Saúde (MONITORA-COVID-19, 2020).

19 O primeiro período estende-se de 16 de março a 4 de abril, o que corresponde a parte da 12ª semana epidemiológica de 2020 e às 13ª e 14ª semanas inteiras. O segundo período vai de 5 a 18 de abril, compreendendo a 15ª e a 16ª semana epidemiológica. O terceiro período tem início em 19 de abril e fim em 2 de maio; trata-se da 17ª e da 18ª semana. O quarto abrange os dias entre 3 e 16 de maio, correspondendo à 19ª e à 20ª semana epidemiológica. O quinto, entre 17 e 30 de maio, isto é, a 21ª e a 22ª semana. Por fim, o sexto compreende o período entre 31 de maio e 10 de junho, o que é a 23ª e parte da 24ª semana epidemiológica.



Mapa 2:
 Data do 100º caso de COVID-19 por município na megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, até 10 de junho de 2020

nação da doença.

Examinando o mapa²⁰, conseguimos perceber com clareza que quanto maior é o nível da cidade na hierarquia urbana estabelecida pela REGIC, maior tende a ser a precocidade dos cem primeiros casos. Os municípios de São Paulo e do Rio de Janeiro foram os que apresentaram os cem primeiros casos com maior antecedência, entre os dias de 16 de março e 4 de abril. O mapa revela que a tendência em seguida foi de a doença se difundir primeiramente nos principais municípios dessas regiões metropolitanas. Daí, o surto se deu nos demais municípios das regiões metropolitanas, em municípios importantes no entorno dessas regiões e em outros de alta hierarquia não pertencentes a conjuntos metropolitanos. Só então a COVID-19 parece ter avançado e estar avançando pelo restante dos municípios da megarregião.

Esse padrão desigual de disseminação da COVID-19 mostra que não existe uma homogeneidade no espriamento da enfermidade, como se a epidemia efetuasse um movimento contínuo de difusão

das metrôpoles em direção às áreas circundantes mais próximas e depois às mais distantes. Esta é uma interpretação equivocada, bastante semelhante àquela que a ideia de epicentro dá a entender. Um olhar mais acurado sobre o mapa revela que esse padrão é heterogêneo.

Os municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro que apresentaram os cem primeiros casos de COVID-19 logo depois da capital, isto é, no período de 5 a 18 de abril, foram Niterói, Nova Iguaçu, Duque de Caxias e São Gonçalo, todos na metade leste deste conjunto metropolitano. Além deles, no estado do Rio de Janeiro, Volta Redonda também atingiu esse número de ocorrências no período. Na Região Metropolitana de São Paulo, três municípios do ABCD Paulista – Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema – confirmaram pelo menos cem casos neste transcurso, além de Guarulhos e Osasco, entre outros. Fora desta região metropolitana, chegaram a cem casos nessas datas apenas Santos, Campinas e São José dos Campos.

Vale observarmos que possíveis obstáculos naturais entre cidades, como o mar e a serra, não foram impeditivos para a disseminação da COVID-19. É, respectivamente, o exemplo da Baía de Guanabara, entre o Rio de Janeiro e Niterói, e a Serra do Mar, en-

²⁰ Os municípios sem indicação de classe hierárquica referente às Regiões de Influência das Cidades fazem parte de arranjos populacionais, dos quais apenas as cidades-núcleo são classificadas.

tre São Paulo e Santos. Os quatro municípios registram grande número de casos da doença. Da mesma maneira, precisamos lembrar que esses “obstáculos” também não impediram o crescimento de estreitas relações entre essas cidades desde o período colonial.

Sendo assim, não é na proximidade territorial ou na ausência de “obstáculos” naturais que necessariamente reside o modelo de avanço da epidemia. Para exemplificar, municípios vizinhos ao Rio de Janeiro, como Nilópolis, ou a São Paulo, como Cajamar, não apenas possuem muito menos casos da doença como também só chegaram aos cem primeiros no quarto período evidenciado no mapa, entre 3 e 16 de maio. Isso nos permite confirmar que não é somente a simples contiguidade territorial que explica o padrão de propagação da doença entre municípios, mas fundamentalmente o nível em que eles estão na rede de cidades. Esse posicionamento é relativo ao lugar que a cidade ocupa na gestão do território, à intensidade das relações que ela estabelece com outras cidades e à rede de influência que ela abarca, como evidenciado pela REGIC.

Examinando o ritmo dos casos de COVID-19 na megaregião, podemos dizer que o padrão de disseminação se aproxima, do ponto de vista da análise espacial, do que Smith (2000) denomina como “saltar escadas”. O autor, ao analisar uma sequência de escadas que vai do corpo ao globo, passando pela casa, pela comunidade, pela cidade, pela região e pela nação, destaca que a escala não possa ser entendida como algo neutro, advindo de uma métrica do espaço, isto é, algo predeterminado. A escala também não é procedente de uma seleção metodológica arbitrária do pesquisador. Os fenômenos sociais e políticos produzem a sua própria escala a partir de conexões que podem ser tanto distintas, sem uma determinação clara, quanto predefinidas (SMITH, 2000, p. 144). Com base nessa concepção, poderíamos afirmar que a difusão espacial da COVID-19, ao conectar o que está mais distante, muitas vezes, de forma mais intensa do que o que está mais próximo, salta escadas, ao mesmo tempo que cria sua própria escala geográfica.

A compreensão do salto de escadas em conjunto com a dinâmica da rede de relações entre as cidades permite entender a propagação desigual da epidemia. Três casos notáveis, já que se trata de municípios fora das Regiões Metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro, são os de Campinas (SP) e São José dos Campos (SP), distantes, cada, cerca de 90 km da cidade de São Paulo em direções distintas, e de Volta Redonda (RJ), a quase 130 km da cidade do Rio de Janeiro. Esses três municípios ultrapassavam mil casos confirmados em 10 de junho e chegaram aos cem primeiros já no período entre 5 e 18 de abril.

No terceiro período, compreendido entre 19 de

abril e 2 de maio, foi a vez de outros municípios fora das Regiões Metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro atingirem cem casos, alguns ainda mais distantes dessas duas cidades. Juiz de Fora foi até 10 de junho o único município de Minas Gerais na megaregião Rio de Janeiro–São Paulo a alcançar este número. Na Baixada Santista, no estado de São Paulo, o mesmo ocorreu com três municípios: Guarujá, São Vicente e Praia Grande. Além disso, o centésimo caso em municípios deste estado também foi confirmado em Sorocaba, Jundiaí e Piracicaba. Nas Regiões Metropolitanas mencionadas, em seu turno, foram diversos os municípios que apresentaram a primeira centena de ocorrências de COVID-19 no período, incluindo Petrópolis, classificada pela REGIC de 2018 como uma capital regional, mas desde 2019 reincluída na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Chama atenção o avanço da epidemia no quarto período, compreendido entre 3 e 16 de maio, porque alcançou Campos dos Goytacazes, distante 265 km do Rio de Janeiro, além de Macaé e Cabo Frio, no mesmo eixo, em direção ao litoral norte do estado do Rio de Janeiro. As três cidades, com destaque maior para Campos dos Goytacazes, são importantes capitais regionais e têm relações estreitas com o Rio de Janeiro, em grande parte devido à economia do petróleo e ao turismo. Os demais municípios do eixo em questão só apresentaram cem casos nos dois períodos seguintes, entre 17 e 30 de maio e de 31 de maio a 10 de junho.

A relação entre a rede de cidades e a disseminação da COVID-19 fica mais evidente se percebermos que as três metrópoles da megaregião: São Paulo, Rio de Janeiro e Campinas apresentaram os cem primeiros casos da doença logo nos dois primeiros períodos. Além disso, fora das respectivas regiões metropolitanas, a maior parte das cidades que atingiram essa primeira centena de casos até o quarto período ocupa a posição de capital regional na hierarquização da REGIC. As capitais regionais apresentam capacidade de gestão apenas inferior à das metrópoles e exercem importante influência regional. É o caso de Santos, Volta Redonda, São José dos Campos, Juiz de Fora, Sorocaba, Jundiaí, Piracicaba, Petrópolis, Cabo Frio, Campos dos Goytacazes e Macaé.

Reforçando ainda mais a relação mencionada no parágrafo anterior, podemos também notar correlação entre os níveis hierárquicos menos elevados e a intensidade de difusão da doença. Os centros sub-regionais são cidades que detêm atividades menos complexas de gestão do território e que possuem uma rede de influência menor do que a das capitais regionais. A maioria deles chegou a cem casos da epidemia durante o quarto ou o quinto período, isto é, de 3 a

16 ou de 17 a 30 de maio. Os centros de zona, por sua vez, ocupam o nível inferior ao dos centros regionais e se caracterizam por serem cidades de menor porte que exercem funções elementares de gestão do território. Aqueles que chegaram a registrar cem casos – Piedade (SP) e Valença (RJ) – o fizeram apenas no sexto período, entre 31 de maio e 10 de junho. Por fim, o grosso dos centros locais, cidades cuja centralidade é circunscrita aos limites municipais, sequer chegou à primeira centena de ocorrências de COVID-19 até 10 de junho.

Em síntese, em relação à disseminação da doença na megarregião Rio de Janeiro–São Paulo, podemos evidenciar dois momentos diferentes. O primeiro momento é o de difusão do surto a partir das maiores metrópoles – São Paulo e Rio de Janeiro – para as regiões metropolitanas e, saltando escalas, para as cidades de maior importância da rede urbana na megarregião. É o caso, em São Paulo, da disseminação em Campinas e São José dos Campos, entre outras cidades, e no Rio de Janeiro, em Campos dos Goytacazes e outros municípios do eixo litorâneo norte. É também o caso da propagação em Juiz de Fora, que, apesar de se localizar em Minas Gerais, tem fortes relações com o Rio de Janeiro. Este primeiro momento reforça os eixos viários da megarregião. No segundo momento, a difusão da doença preenche, de forma desigual e na relação com a hierarquia urbana já destacada, os interstícios desses espaços.

Cabem ainda algumas considerações sobre a região do Vale do Paraíba, a partir dos Mapas 1 e 2. Ao longo da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), notamos um arrefecimento no número de casos entre São José dos Campos e Volta Redonda, incluindo diversos municípios entre Taubaté (SP) e Resende (RJ) que ainda não haviam alcançado o centésimo caso de COVID-19 até 10 de junho. Essa é uma região de cidades de pequeno porte, em sua maioria centros locais. Ainda assim, no Mapa 1, podemos verificar que há uma diferenciação, ainda que tímida, entre o número de casos nos municípios que estão nas imediações da rodovia e os demais. As estradas de rodagem, tanto em São Paulo como no Rio de Janeiro, se configuraram em vetores notáveis de propagação da COVID-19, a ponto de alguns geógrafos apelidarem o novo coronavírus de “caronavírus”, num trocadilho com a palavra “carona”.

Poderíamos ser induzidos a pensar que esse menor número de casos no Vale do Paraíba revelaria uma ruptura na megarregião Rio de Janeiro–São Paulo e, no limite, comprometeria a própria ideia de megarregião. Porém, essa interpretação é equivocada, já que supõe que uma megarregião se constitui pela contiguidade de processos e dinâmicas, o que a caracterizaria como um espaço basicamente

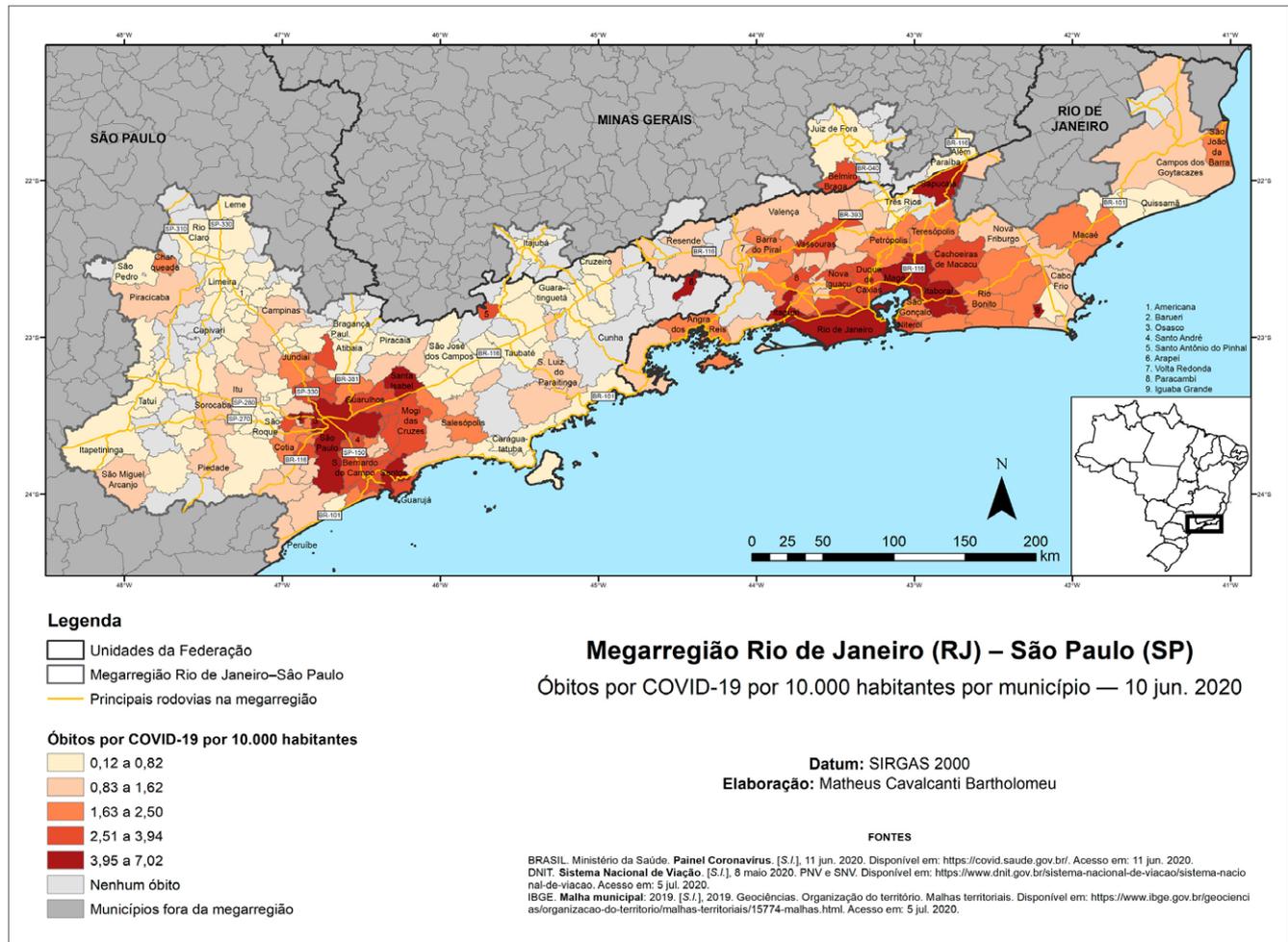
homogêneo.

Na verdade, uma megarregião se revela pela integração produtiva e pela rede de relações que aí são estabelecidas. Além do mais, nela se faz presente uma densa rede de fluxos de diversas naturezas e metrópoles com forte relação com a economia global. Os espaços naturais ou áreas de preservação ambiental, as áreas agrícolas e de pastagem e os centros locais, cuja rede de relações pouco extrapola as escalas mais imediatas, apesar de configurarem fragmentações no continuum da megarregião, não rompem com sua unidade. Essa unidade é garantida especialmente pelas atividades econômicas que se integram e se complementam. Os centros locais pouco integrados não comprometem a força das relações estabelecidas entre os lugares, mesmo que fiquem à margem deles.

Allen, Massey e Cochrane (2002) afirmam, corroborando com a ideia exposta aqui, que as regiões hoje precisam ser consideradas de forma descontínua, compostas por espaços com grande variabilidade interna e porosidade. Daí ser ocasional identificar “buracos” no contexto regional. Schafran (2014) também nos auxilia na compreensão dessa ideia. Para ele, como a megarregião abrange a noção de integração territorial, é de se imaginar que este processo não ocorra no mesmo ritmo em todos os lugares. Há espaços na megarregião em que tal integração é mais evidente, e outros em que é bem menos, afinal o desenvolvimento dessa unidade regional é também desigual.

Com o aumento da velocidade dos automóveis e a melhoria nas condições das estradas, a duração das viagens encurtou, dando a impressão de um encurtamento das distâncias. Se uma localidade podia, no passado, tirar vantagens de sua posição relativa entre duas cidades, colocando-se como ponto de pouso ou abastecimento, por exemplo, hoje em dia, com a velocidade dos transportes, essas vantagens têm deixado de existir. Pode-se ir de um lugar a outro percorrendo distâncias cada vez maiores em tempos cada vez menores, fazendo com que as cidades a meio caminho nem sejam percebidas.

A esta característica, Graham e Marvin (2002) dão o nome de “efeito túnel”. Esse efeito túnel, que pode ser identificado em relação aos fluxos da Rodovia Presidente Dutra, incide sobre o Vale do Paraíba e expressa o quanto se busca anular o espaço pelo tempo, como já comentamos. Os fluxos materiais ligados às atividades econômicas que partem de São Paulo rumo ao estado do Rio de Janeiro estão, em geral, buscando alcançar Volta Redonda e imediações, ou a região metropolitana do Rio de Janeiro ou ainda o litoral norte fluminense, até Campos dos Goytacazes. Os municípios do Vale do Paraíba, particularmente aqueles classificados como centros locais, não



Mapa 3: Óbitos por COVID-19 por 10.000 habitantes por município na megarregião Rio de Janeiro–São Paulo, em 10 de junho de 2020

possuem grande expressividade com respeito a tais fluxos.

Até agora, vimos discutindo as estatísticas e mapeamentos de casos de COVID-19 na megarregião Rio de Janeiro–São Paulo. Porém, também é importante considerar os dados de óbitos por essa doença. A propósito, existe uma expectativa de maior fidedignidade em relação às estatísticas de óbitos em comparação com as de casos, já que a testagem para identificação do contato com o SARS-CoV-2, que no Brasil tem sido deficiente, tem se concentrado principalmente em sujeitos apresentando sintomas graves, geralmente já dentro da rede hospitalar, em quadros que muitas vezes levam à morte²¹.

O Mapa 3²² revela que o padrão espacial de con-

centração dos óbitos se assemelha ao padrão dos casos, verificado no Mapa 1, assim como sua relação com a hierarquia urbana. Afinal, também é notório que um número elevado de óbitos ocorra nas cidades de maior nível hierárquico da megarregião segundo a REGIC. Por outro lado, o Mapa 1 mostra uma grande diferença em termos absolutos entre o número de casos dos municípios de São Paulo e do Rio de Janeiro e o número dos demais municípios de suas regiões metropolitanas. Isso não se pode dizer sobre os óbitos revelados no Mapa 3, que têm uma distribuição mais uniforme, em termos relativos, nessas duas regiões metropolitanas. Alguns municípios dessas regiões inclusive ocupam o grupo com maior número de mortes por 10 mil habitantes, no intervalo entre 3,95 e 7,02, junto com os núcleos metropolitanos. Esse é o caso de Barueri, Osasco e Santa Isabel, em São Paulo, e de Tanguá, Magé, Itaguaí, Guapimirim, Itaboraí e Mesquita, no Rio de Janeiro.

Como este último mapa trata os dados em relação ao contingente populacional, ele permite visibilizar situações que os números absolutos esconderiam, de modo que o padrão desigual se revela de forma mais intensa. No mapa em questão se destacam nas estatísticas de óbitos alguns municípios das Regiões Metro-

21 Esta afirmação é corroborada pelo dado da taxa de positividade dos testes no país, isto é, a porcentagem de testes que deram resultado positivo, a qual foi de 36% em junho. A recomendação da OMS é de que haja um volume bem maior de testagem, inclusive em indivíduos que sequer apresentem sintomas, para que a taxa não ultrapasse 5% de positividade. Estes dados compõem boletim da Rede de Pesquisa Solidária (COVID-19, 2020).

22 Os cálculos foram feitos com base na estimativa populacional para o ano de 2019 por município.

politanas de São Paulo e do Rio de Janeiro que se caracterizam por concentrar uma significativa parcela da classe trabalhadora. Parte dessa classe encontra-se impossibilitada de aderir ao isolamento físico dada a necessidade de deslocamento para o trabalho. Acrescentam-se a isso as estratégias de reprodução da vida por meio de diversos tipos de trabalho precário que se multiplicaram com a pandemia no contexto do chamado “capitalismo de plataforma” (SRNICEK, 2018), a exemplo da “uberização do trabalho”.

Para além das questões que envolvem diretamente as relações de trabalho, não podemos esquecer outros elementos significativos que também reafirmam a desigualdade: as condições de moradia; a falta de infraestrutura urbana básica, como redes insuficientes de saneamento básico e água encanada; que colocam essa população em elevado grau de vulnerabilidade ambiental e social. Ainda podemos apontar outro fator que leva à desigualdade no número de óbitos relativos, que é o acesso à saúde. Este, embora seja um direito constitucional, não é, de fato, assegurado.

Em geral, os dados sobre os casos de COVID-19 não necessariamente mostram essa correlação direta, mas a análise dos óbitos não pode desconsiderar as diferenças de acesso ao atendimento básico e ao especializado. Neste caso, o cruzamento dos dados de óbitos por COVID-19 com os dados de acesso a atendimento especializado, especialmente leitos de unidades de tratamento intensivo (UTI), revela um elemento perverso das condições de enfrentamento à doença. A maior parte dos infectados pelo SARS-CoV-2 apresenta apenas sintomas leves e não necessita de atendimento hospitalar especializado. No entanto, alguns casos evoluem para situações mais graves, geralmente associados à idade avançada e a comorbidades preexistentes, e levam rapidamente a um quadro de insuficiência respiratória aguda. Nesses casos, o atendimento em unidades hospitalares especializadas, especialmente em leitos de UTI equipados com ventiladores mecânicos pulmonares e com profissionais de saúde bem qualificados, é essencial para o tratamento da doença.

Na megaregião Rio de Janeiro–São Paulo, há significativas diferenças no número de leitos de UTI disponíveis. Dos 263 municípios que a compõem, 160 deles não possuem nenhum desses leitos, obrigando os moradores doentes a se deslocarem para outro município. Entre os municípios sem UTI estão alguns de destaque no Mapa 3, como Sapucaia (RJ), Tanguá (RJ), Magé (RJ), Guapimirim (RJ), Arapé (SP) e Iguaba Grande (RJ). Outros municípios que também apresentam números significativos de óbitos relativos possuem, por sua vez, poucos leitos de UTI em relação ao tamanho da população. É o caso, por exemplo, de municípios que fazem parte da Região

Metropolitana de São Paulo, como Barueri, Osasco e Santa Isabel, com pouco mais de um leito por 10 mil habitantes, e da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, como Itaguaí e Itaboraí, com menos de um leito a cada 10 mil habitantes²³.

Acesso a saúde e a condições adequadas de moradia e de trabalho se relaciona diretamente com a pobreza de parte significativa da população que reside em regiões metropolitanas, especialmente nas áreas mais periféricas. Como o Mapa 1 mostra, o número absoluto de casos de COVID-19 nesses espaços, ainda que elevado, geralmente não está entre os maiores. No entanto, o número relativo de óbitos é, sim, dos mais elevados, como revela o Mapa 3. Podemos entender, portanto, uma correlação entre a quantidade relativa de óbitos por COVID-19 e a pobreza, a desigualdade de acesso aos equipamentos de saúde e condições precárias de moradia e de trabalho.

Se, por um lado, há uma tendência, mesmo que só aparente, à homogeneização no que diz respeito à difusão da doença, por outro, há uma diferenciação significativa em relação às infecções e às mortes associadas à pandemia. É sabido que a associação entre pobreza e desigualdade diferencia o território e, no caso da disseminação espacial da COVID-19, essa associação diferencia também, de forma perversa, quem tem mais e quem tem menos chance de contágio e sobrevivência. O resultado mais dramático disso é a evidência de que no Brasil a variável idade, principal fator que define a entrada de uma pessoa no grupo de risco de morte por COVID-19, passou a ser menos determinante do que a classe social na averiguação de quem tem maior chance de vir a óbito se contrair a doença²⁴.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A relação previamente anunciada entre a globalização neoliberal e o surto de COVID-19 revela que, na sociedade brasileira, “o flagelo do desemprego, as habitações precárias para suportar quarentenas, as contaminações em transportes públicos lotados e a fragilidade do sistema de saúde são, exata e necessariamente, condições históricas de um modo de produção específico, o capitalismo” (MASCARO, 2020, p. 5). Além disso, também são produtos do capitalismo as diversas redes de circulação de pessoas e mercadorias pelo mundo, com incontáveis nós em crescente integração. Por essas redes, utilizadas coti-

23 Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2020).

24 Segundo informações da Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca (EM VEZ..., 2020).

dianamente pelos indivíduos em deslocamento entre diferentes cidades, de países muitas vezes distintos e distantes, também se deslocou o SARS-CoV-2.

Inicialmente restrito, pelo menos aparentemente, a um território-zona correspondente à cidade de Wuhan, o novo coronavírus muito rapidamente passou a circular pela imensa gama de territórios-rede dos fluxos globais. À medida que a COVID-19 ia sendo verificada em novos espaços, novos territórios-zona, nos quais se multiplicava em escala exponencial, impuseram-se, como tentativa geral de contenção do ritmo de contágio, várias quarentenas. Estas quarentenas paralisaram – sem dúvida, com exceções – o mundo. Uma paralisia provocada pelo que lhe é mais contraditório: o movimento, que permitiu a dispersão generalizada da doença.

Os efeitos da pandemia de COVID-19 têm se desdobrado em crises econômicas em inúmeros lugares. Retrações do produto interno bruto (PIB) em 2020 são esperadas nos Estados Unidos (-3,8%), na Zona do Euro (-5,7%), no Japão (-4,2%) e em muitos outros países. No Brasil, não se espera resultado diferente (-4,1%)²⁵, cujas consequências mais imediatas já são perceptíveis: queda no número de trabalhadores em contratos de trabalho formais, diminuição do poder de compra das famílias, entre outras. Além disso, há uma expectativa de agravamento da crise político-institucional que já existia mesmo antes da epidemia.

As interrupções que as medidas de contenção do surto de COVID-19 provocaram nas cadeias de valor, ou seja, na rede de relações de produção e circulação que envolve desde os fornecedores de insumos e matérias-primas, passando pelos fabricantes do produto final até os distribuidores e vendedores, já vêm se traduzindo em perdas econômicas substanciais. A dimensão da crise mostra que também têm sido negativamente afetados os investimentos em capital fixo, o comércio internacional, os restaurantes, os setores de hotelaria, turismo, eventos e entretenimento etc. O fato de que a megaregião Rio de Janeiro–São Paulo, o grande centro econômico do Brasil, seja um dos espaços mais afetados pela COVID-19 é ainda mais preocupante e põe em xeque as perspectivas de retomada do crescimento em curto e médio prazo.

Todavia, o desenvolvimento desigual do capitalismo sempre evidencia que as perdas de algumas frações do capital geralmente implicam ganhos de outras, como se vê atualmente com relação às plataformas digitais de entrega em domicílio de alimentos e outras mercadorias, além dos *softwares* de videoconferência e outros serviços *online*, principalmente. A perversidade dessa dinâmica reside na terceirização

dos ônus à classe trabalhadora, por meio de demissões em massa, precarização das relações trabalhistas, entre outras mazelas.

Porém, os problemas não se restringem apenas à esfera da economia. A epidemia de COVID-19 já matou uma enorme quantidade de pessoas, e o descaso com as medidas de contenção do contágio – descaso este muitas vezes fomentado pelos interesses empresariais – tem contribuído com a elevação desses números. A evidência de que os óbitos no Brasil e na megaregião estão se concentrando cada vez mais entre as populações mais pobres revela a face mais perversa da globalização da COVID-19, como poderia dizer Santos (2010). Trata-se, então, de uma dupla perversidade, já que a classe trabalhadora é não só a que mais sofre perdas econômicas, como também é a que mais morre.

Sendo assim, é preciso reafirmar que não estamos no mesmo barco, ainda que a tempestade que estejamos enfrentando seja a mesma. A homogeneização de qualquer fenômeno no capitalismo é só uma tendência que se faz acompanhar da heterogeneidade. Trata-se das duas tendências do desenvolvimento geográfico desigual aludidas por Smith (2008). Como também já dissemos, essa heterogeneidade não deve ser compreendida no seu sentido restrito, como mera diferença. Ela gira em torno, fundamentalmente, da noção de desigualdade, que é produzida socialmente e que atribui valor a cada pessoa ou objeto.

A propósito, mobilizar uma tríade trabalhada por Lefebvre (1974), composta pelos termos homogeneização, fragmentação e hierarquização, parece-nos de grande valia para outros estudos acerca da espacialidade da pandemia de COVID-19. Afinal, para além da ideia de Smith, que trata com propriedade os dois primeiros termos, a dimensão da desigualdade revela sempre uma hierarquização subjacente. No caso do surto da doença em questão no Brasil e na megaregião Rio de Janeiro–São Paulo, essa hierarquização se expressa tanto na concentração maior de casos e óbitos nas cidades mais importantes quanto de uma maneira muito cruel: escolhendo quem, na sociedade, é descartável. Nesse sentido, a emancipação social e a justiça espacial, pelas quais temos o dever de sempre buscar, não passam pela anulação das diferenças, mas sim e principalmente pela superação das desigualdades.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Sonia. COVID-19: a doença dos espaços de fluxos. *GEOgraphia*, Niterói, v. 22, n. 48, p. 51-74, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2020.v22i48>.

²⁵ Segundo estimativas de Brooks et al. (2020).

- a42848. Acesso em: 27 jun. 2020.
- ALVES, Domingos; GAETE, Rodrigo; MIYOSHI, Newton; CARCIOFI, Bruno; OLIVEIRA, Lariza; SANCHEZ, Tiago. Estimativa de casos de COVID-19. **COVID-19 Brasil**, [s.l.], [2020]. Disponível em: <https://ciis.fmrp.usp.br/covid19-subnotificacao/> Acesso em: 26 jun. 2020.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Dados estatísticos**. [S.l.], 19 abr. 2016. Última modificação: 19 jun. 2020. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 27 jun. 2020.
- ALLEN, John; MASSEY, Doreen; COCHRANE, Allan. **Rethinking the region**. With Julie Charlesworth, Gill Court, Nick Henry and Phil Sarre. London: Routledge, 1998.
- BADIOU, Alain. Sur la situation épidémique. **Quartier Général**, [s.l.], 26 mar. 2020. Disponível em: <https://qq.media/2020/03/26/sur-la-situation-epidémique-par-alain-badiou>. Acesso em: 24 jun. 2020.
- BARTHOLOMEU, Matheus C. As delimitações da unidade regional entre Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP): da megalópole à megaregião. In: CONGRESSO OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES 20 ANOS, 2018, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: IPPUR: Observatório das Metrópoles, 2019. p. 1049-1065. Disponível em: http://congressovinteanos.obseruatoriodasmetrolopes.net.br/wp-content/uploads/2019/06/01-3_MEGARREGIAO_00.pdf. Acesso em: 27 jun. 2020.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Painel Coronavírus**. [S.l.], 11 jun. 2020. Disponível em: <https://covid.saude.gov.br/>. Acesso em: 11 jun. 2020.
- BROOKS, Robin; RIBAKOVA, Elina; LANAU, Sergi; FORTUN, Jonathan; HILGENSTOCK, Benjamin. Sudden stop in emerging markets. **Capital Flows to Emerging Markets Report**. [S.l.], 9 abr. 2020. Disponível em: https://www.iif.com/Portals/0/Files/content/2_IIF2020_April_CFR.pdf. Acesso em: 21 jul. 2020.
- COVID-19: Políticas Públicas e as Respostas da Sociedade. [S.l.]: Rede de Pesquisa Solidária, boletim 13, 26 jun, 2020. Disponível em: <https://redepesquisasolidaria.org/boletins/boletim13/estrategias-diferenciadas-e-falta-de-padrao-nas-testagens-dificultam-o-enfrentamento-da-pandemia-enfraquecem-as-decisoes-de-flexibilizacao-e-aumentam-a-inseguranca-da-populacao/>. Acesso em: 18 jul. 2020.
- COVID-19 CORONAVIRUS pandemic. **Worldometer**, [s.l.], 11 jun. 2020. Disponível em: <https://www.worldometers.info/coronavirus>. Acesso em: 11 jun. 2020.
- CUNHA, Manuela Ivone P. da; DURAND, Jean-Yves. Vocabulário elementar da diferença e desigualdade: conceitos e problemas nas ciências sociais. In: JERÓNIMO, Patrícia (coord.). **Temas de investigação em direitos humanos para o século XXI**. Ed. comemorativa do 10^a aniversário do Mestrado em Direitos Humanos da Universidade do Minho. Braga: CIIDH, 2016. p. 179-195.
- EM VEZ da idade, classe social passa a definir quem morre de COVID no país. **Informe ENSP**. [S.l.], 12 maio 2020. Disponível em: <http://www.ensp.fiocruz.br/portal-ensp/informe/site/materia/detalhe/48894>. Acesso em: 27 jun. 2020.
- GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon. Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. London: Routledge, 2002.
- HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 9. ed. rev. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.
- HAESBAERT, Rogério. Desterritorialização sem limites: reflexões geográficas em tempos de pandemia (I). **AGB-Campinas**, [s.l.], 24 mar. 2020. Disponível em: <http://agbcampinas.com.br/site/2020/rogerio-haesbaert-desterritorializacao-sem-limites-reflexoes-geograficas-em-tempos-de-pandemia-i/>. Acesso em: 27 jun. 2020.
- HARVEY, David. Anti-capitalist politics in the time of COVID-19. **Reading Marx's Capital with David Harvey**. [S.l.], 19 Mar. 2020. Revised 22 Mar. 2020. Disponível em: <http://davidharvey.org/2020/03/anti-capitalist-politics-in-the-time-of-covid-19>. Acesso em: 24 jun. 2020.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influência das Cidades – REGIC: 2018: resultados definitivos**. [S.l.], 2018. Geociências. Cartas e mapas. Brasil: redes geográficas. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?edicao=28033&t=sobre>. Acesso em: 17 jul. 2020.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Leitos de UTI por município**. [S.l.], 8 jul. 2020. Disponível em: https://leitos-ibgedgc.hub.arcgis.com/datasets/2dfd385e7ded49c6b7f7929911806a20_7?geometry=-134.126%2C-41.782%2C31.285%2C15.270&orderBy=Nome_Estado&orderByAsc=false. Acesso em: 18 jul. 2020.
- LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço e a constituição de megaregiões. In: FERREIRA,

- Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de (org.). **Desafios da metropolização do espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. p. 35-68.
- MONITORACOV19-19. [S.l.]: Instituto de Comunicação e Informação Científica e Tecnológica em Saúde, nota técnica 4, 4 maio 2020. Disponível em: <https://bigdata-covid19.icict.fiocruz.br/>. Acesso em: 21 jul. 2020.
- JOHNS HOPKINS UNIVERSITY CENTER FOR SYSTEMS SCIENCE AND ENGINEERING. **COVID-19 data repository** [...]. Supported by ESRI Living Atlas Team and the Johns Hopkins University Applied Physics Lab (JHU APL). [S.l.], 11 jun. 2020a. Disponível em: <https://github.com/CSSEGISandData/COVID-19>. Acesso em: 11 jun. 2020.
- JOHNS HOPKINS UNIVERSITY CENTER FOR SYSTEMS SCIENCE AND ENGINEERING. **New cases of COVID-19 in world countries**. [S.l.], 11 jun. 2020b. Maps & Trends. Disponível em: <https://coronavirus.jhu.edu/data/new-cases>. Acesso em: 11 jun. 2020.
- LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.
- LIU, Andrew. "Chinese virus," world market. In: KINDIG, Jessie; KROTOV, Mark; ROTH, Marco (ed.). **There is no outside: COVID-19 dispatches**. London: Verso; [s.l.]: n+1 Books, 2020. cap. 1. *E-book*.
- MARX, Karl. **Elementos fundamentales para la crítica de la economía política: borrador (1857-1858)**. 10. ed. México: Siglo Veintiuno, 1978. v. 2.
- MASCARO, Alysson Leandro. **Crise e pandemia**. São Paulo: Boitempo, 2020.
- MONITOR acompanha taxas de isolamento social no Brasil. Texto: Márcio Dolzan. **Estadão**. [s.l.], 14 maio 2020. Saúde. Especial Coronavírus. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/infograficos/saude,monitor-acompanha-taxas-de-isolamento-social-no-brasil,1093828>. Acesso em: 27 jun. 2020.
- RIBEIRO, Silvia. No le echen la culpa al murciélago: las causas de la pandemia. [Entrevista cedida a] Claudia Korol. **Página12**, [s.l.], 3 abr. 2020. Las12. Disponível em: https://www.pagina12.com.ar/256569-no-le-echen-la-culpa-al-murcielago?fbclid=IwAR1cAUFWkAyNbBmdcEF-Mt1TIn_6K9lnjBXZ1o1kwRfqlU6pPL2t-TReL0cU. Acesso em: 24 jun. 2020.
- SANAR SAÚDE. **Linha do tempo do coronavírus no Brasil**. [s.l.], 2020. Disponível em: <https://www.sanarmed.com/linha-do-tempo-do-coronavirus-no-brasil>. Acesso em: 27 jun. 2020.
- SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 19. ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005.
- SASSEN, Saskia. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **EURE**, Santiago de Chile, v. 33, n. 100, p. 9-34, dic. 2007. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000300002>. Acesso em: 27 jun. 2020.
- SCHAFFRAN, Alex. Rethinking mega-regions: sub-regional politics in a fragmented metropolis. **Regional Studies**, [s.l.], vol. 48, n. 4, p. 587-602, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/0343404.2013.834043>. Acesso em: 20 jul. 2020.
- SCHATZMAYR, Hermann G. Vírus emergentes e reemergentes. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, n. 17, Supl., p. 209-213, 2001. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-311X2001000700031>. Acesso em: 24 jun. 2020.
- SHEPPARD, Eric. **Limits to globalization: disruptive geographies of capitalist development**. Oxford: Oxford University Press, 2016.
- SMITH, Neil. Contornos de uma política especializada: veículos dos sem-teto e produção de escalas geográficas. In: ARANTES, Antonio A. (org.). Campinas: Papirus, 2000. p. 132-159.
- SMITH, Neil. **Uneven Development: nature, capital, and the production of space**. 3. ed. Foreword by David Harvey. New afterword by Neil Smith. Athens, Georgia, USA: The University of Georgia Press, 2008.
- SRNICEK, Nick. **Platform capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2017.
- VASCONCELOS, Yuri. O Brasil começa a testar. **Pesquisa FAPESP**, São Paulo, ano 21, n. 292, p. 26-29, jun. 2020. Disponível em: https://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2020/05/026-029_covid_testes_292.pdf. Acesso em 14 jul. 2020.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION. **WHO Timeline - COVID-19**. [S.l.], 27 Apr. 2020. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/detail/27-04-2020-who-timeline---covid-19>. Acesso em: 24 jun. 2020.
- ZIMMER, Ben. Is "epicenter" the wrong word for New York?. **Político**, [s.l.], 28 mar. 2020. Magazine. Media. Disponível em: <https://www.politico.com/news/magazine/2020/03/28/coronavirus-united-states-epicenter-new-york-152716>. Acesso em: 26 jun. 2020. ■

Lucas Hungaro
Renan P. Almeida

Austeridade fiscal, financeirização e saneamento urbano

notas preliminares a um debate necessário

Resumo

Este artigo articula o déficit histórico da provisão de serviços de saneamento à financeirização do setor e à sua expressão em um caso empírico no contexto recente de austeridade fiscal. Essas notas preliminares, que podem ilustrar um processo potencialmente generalizável ao Brasil, baseiam-se no caso da companhia COPASA-MG. Para tanto, foram mobilizadas literaturas que discorrem a respeito de austeridade; financeirização; finanças públicas locais e saneamento básico, além de uma análise de dados de mercado da COPASA-MG. Esses dados são fornecidos por relatórios trimestrais abertos disponibilizados pela própria companhia, possibilitando estender a metodologia para outros estudos de casos. Os resultados dessa análise preliminar trazem evidências de como a austeridade fiscal, aliada ao avanço da financeirização, pode estar contribuindo para uma diminuição nos investimentos no setor de saneamento, embora as empresas estatais sejam lucrativas e tenham disponibilidades financeiras próprias para avançar na universalização dos serviços.

Austeridade

Financeirização

Água e esgoto

Finanças públicas locais

Abstract

This article articulates the historical deficit in the provision of water and sewage services, the financialization of these sectors and its expression in an empirical case given the recent context of fiscal austerity. These preliminary notes, which may illustrate a process potentially generalizable to Brazil, are based on the case of the company COPASA-MG. To this end, we drawn from literatures that discuss austerity; financialization; local public finances and basic sanitation, as well as an analysis of market data from COPASA-MG. These data are provided by open quarterly reports made available by the company, making it possible to extend the methodology to other case studies. The results of this preliminary analysis provide evidence of how fiscal austerity, combined with the advancement of financialization, may be contributing to a decrease in investments in these sectors, although state-owned companies are profitable and have enough financial resources to advance the universalization of services.

Austerity

Financialization

Water and sanitation

Local public finance

INTRODUÇÃO

A recessão econômica dos países centrais a partir dos anos 1970, com a profunda mudança no modo de atuação do Estado, fez com que houvesse uma mudança nas relações entre setor público e setor privado no campo do saneamento básico urbano. A ascensão do chamado neoliberalismo marcou uma redução da participação do setor público na provisão de serviços essenciais à população *pari passu* às privatizações e ao crescimento do setor financeiro em relação aos demais setores (KLINK; EMPINOTTI; AVERSA, 2020; SWYNGEDOUW; KAIKA; CASTRO, 2016). Essa crise se estendeu pela periferia do mundo capitalista a partir dos anos 1980, levando a América Latina e o Brasil à chamada “década perdida”. Nesse contexto, “a crise econômica levou a crescentes dificuldades orçamentárias para os governos nacionais e, por vezes, para os locais, resultando na redução de despesas com serviços públicos, incluindo aí os serviços de saneamento” (BRITTO; REZENDE, 2017). Segundo as autoras, o aumento da participação privada na prestação dos serviços e o desenvolvimento de uma gestão orientada por uma lógica de negócios ou de mercado, em consonância com as estratégias para geração de lucro, são aspectos comuns nesse período. A (i)lógica de corte de gastos e investimentos públicos se abateu sobre várias escalas geográficas, tendo efeitos severos sobre a vida nas cidades e afetando pactos federativos (LOBAO et al., 2018; PECK, 2014; THEODORE, 2019). A partir dos anos 1980, a dominância dos mercados financeiros sobre o conjunto da economia e sobre a vida urbana tem sido identificada como um dos fenômenos fundamentais do mundo contemporâneo (KLINK; EMPINOTTI; AVERSA, 2020; KLINK; SOUZA, 2017; KLINK; STROHER, 2017). Aalbers (2015, p. 214) apresenta uma definição abrangente do processo de financeirização:

A crescente dominância de agentes, mercados, práticas, métricas e narrativas financeiros, nas múltiplas escalas, o que tem gerado uma transformação estrutural das economias, das corporações (incluindo instituições financeiras), dos Estados e das famílias.

Como se detalhará à frente, este artigo visa investigar alguns aspectos do processo de financeirização no contexto de austeridade fiscal recente dos estados brasileiros e suas possíveis consequências sobre o setor de saneamento básico, a partir do estudo de caso da COPASA (MG), contribuindo com uma agen-

da de pesquisa ainda em construção. A metodologia proposta neste trabalho pode ser estendida para outras empresas deste tipo no país. Vale lembrar que, no Brasil, por saneamento básico, entende-se os serviços de água, esgotamento sanitário, drenagem urbana e coleta de resíduos sólidos. No entanto, o foco principal deste trabalho são os serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário. Lançamos mão de dados econômico-financeiros de uma companhia estatal de capital aberto – a COPASA-MG – para tecer algumas notas sobre uma agenda de pesquisa necessária. Desta forma, dois objetivos – considerações sobre o estudo de caso e apontamentos sobre a agenda de pesquisa – são detalhados a seguir.

SANEAMENTO NO BRASIL: A FALTA DO BÁSICO EM UM BREVE HISTÓRICO

Os primeiros argumentos a favor de se investir em uma estrutura de saneamento básico para uma melhoria na qualidade de vida da população, e como medida profilática para se controlar epidemias, surgiram na Europa do século XIX.

Na Europa oitocentista, a confluência de argumentos sanitários, econômicos e políticos colocaram as ações de saneamento no centro das discussões governamentais e resultaram em importantes intervenções públicas nesse campo, uma vez que foram cientificamente reconhecidas como medidas eficazes no controle das epidemias, graças aos trabalhos de John Snow, Robert Koch, Louis Pasteur e outros. A construção de redes de coleta de esgotos sanitários passou a ser a resposta para as epidemias de cólera e o tratamento das águas de abastecimento, por filtração, receberia também a confirmação empírica da sua eficácia (MURTHA; CASTRO; HELLER, 2015).

No Brasil, o tema de saneamento básico começou a ganhar espaço em meados do século XIX, por influência da Europa e dos EUA (BRAADBAART, 2013). No Rio de Janeiro, a coleta de esgotos sanitários foi estabelecida antes do suprimento de água às residências. Na segunda metade do século XIX, há uma transição do modo de distribuição coletiva e gratuita de água, o qual era feito por meio de bicas e fontes, para o modo baseado em redes de distribuição (MURTHA; CASTRO; HELLER, 2015). Já no final do século XIX e início do século XX, têm início as reformas urbanas em diversas cidades brasileiras.

Tais reformas incluíam obras viárias, de saneamento básico e de reestruturação da paisagem das cidades (MONTE-MÓR, 2006). Porém, tal processo no país segregou os mais pobres, expulsando-os de áreas centrais para áreas periféricas e beneficiou apenas a elite, sendo dessa forma um processo incompleto no que diz respeito ao bem-estar das classes mais pobres.

Enquanto nos países desenvolvidos a industrialização levou à ampliação das políticas sociais, nos países dependentes, pelo predomínio do interesse econômico e por fatores demográficos, as reformas sanitárias nunca alcançaram os problemas essenciais, especialmente aqueles relacionados à população mais carente, relegada a um plano secundário (REZENDE; HELLER, 2008).

O que se verifica é que no Brasil, ao longo do século XX, os investimentos em saneamento não eram tidos como prioritários e eram preteridos em relação ao binômio energia-transporte, devido às necessidades da industrialização. Para suprir a falta de investimento no setor, foi criado em 1968 o Plano Nacional de Saneamento (PLANASA), o qual tinha objetivos como: eliminar o *deficit* do setor de saneamento básico; atender a todas as cidades brasileiras; e instituir políticas tarifárias condizentes. Tal Plano, apesar de possuir importância na expansão dos serviços de água no Brasil, foi, também, altamente excludente, não beneficiando aqueles que mais necessitavam e limitando a autonomia dos municípios, os quais precisavam conceder seus serviços às recém-criadas companhias estaduais de saneamento básico (CESBs) para ter acesso aos recursos de financiamento federal. Há evidências empíricas robustas, inclusive, que durante a ditadura civil-militar brasileira, o acesso aos serviços de água era propositalmente negado às áreas periféricas das metrópoles, que recebiam imigrantes vindos, principalmente, das áreas rurais do país (FELER; HENDERSON, 2011).

Com a redemocratização do país a partir dos anos 1980, uma série de leis viriam a reformar o setor. O acesso aos serviços de saneamento básico no Brasil passou a ser assegurado pela Constituição Federal de 1988 e regulado pela Lei nº 11.445/2007, conhecida como o marco regulatório do setor. Há hoje no país um projeto em curso para estabelecer um novo marco legal para o setor de saneamento básico, o Projeto de Lei (PL) 4.162/2019, que, em certo sentido, desmonta essas tentativas democráticas.

Essas legislações visavam a universalização dos serviços de saneamento básico, definindo metas, montantes a serem investidos, e criando o Plano Na-

cional de Saneamento Básico (Plansab). No entanto, 13 anos depois da aprovação do marco regulatório do setor, o objetivo da universalização continua distante, com o país ocupando a 112ª posição entre 200 países no *ranking* das infraestruturas de saneamento (BENEVIDES; RIBEIRO, 2014). Cerca de 48% da população não possui acesso a coleta de esgoto, e 17%, ao abastecimento de água (SECRETARIA NACIONAL DE SANEAMENTO, 2019).

É fundamental observar que a cada R\$ 1,00 investido em saneamento economiza-se cerca de R\$ 4,00 com saúde (ONU Brasil, 2014). Além disso, tal investimento reduz o número de internações, afastamentos do trabalho, aumenta, no longo prazo, a massa salarial, valoriza imóveis e afeta o rendimento escolar infantil. São inúmeras as externalidades positivas geradas pelo investimento em saneamento básico.

Saiani, Toneto Júnior e Dourado (2013) afirmam que, para se alcançar a universalização do saneamento até 2020, o investimento anual necessário deveria ter sido cerca de 0,45% do Produto Interno Bruto (PIB) desde 2000. E, além disso, de acordo com o Plano Nacional de Saneamento Básico (PLANSAB), para se atingir a universalização, os investimentos necessários seriam de 300 bilhões de reais (a preços de 2012), no período compreendido de 2014 a 2033 (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013). O investimento deficitário em saneamento fica evidenciado por dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS), que mostram a evolução dos índices de cobertura. Em 2010, cerca de 45,4% da população tinha acesso a coleta de esgoto, e 36,2%, a esgoto tratado; em 2017 os números subiram para 52,4% e 45,1%, respectivamente – um crescimento relativamente modesto. Segundo estimativas, “para que a universalização se torne realidade, em 20 anos, o Brasil precisa investir ao menos R\$ 15 bilhões por ano no saneamento, mais do que o dobro da média investida nos últimos dez anos” (BRITTO; REZENDE, 2017, p. 565). De acordo com um estudo da Abcon/Sindcon, publicado no ano de 2015, estimava-se que o país só atingiria a meta de universalização em 2055. Considerando o nível de investimentos ainda mais baixos atualmente, e potencial crise econômica que está sendo gerada pela pandemia da COVID-19, as estimativas se tornam ainda mais preocupantes.

Montenegro (2019) mostra que enquanto o PIB cresceu 17% entre 2007 e 2017, o número total de ligação de água cresceu 48%, e de esgoto, 72%. Além disso, o volume de esgoto tratado cresceu 63%. Tal estudo contou com uma amostra de 4.104 municípios do Brasil e foi feito a partir de dados do Sistema

ANO	Ligações totais de água	Ligações totais de esgoto	Volume de água produzido	Volume de esgoto tratado	PIB
2007	100%	100%	100%	100%	100%
2008	112%	114%	104%	109%	105%
2009	116%	117%	105%	117%	105%
2010	120%	128%	108%	124%	113%
2011	125%	136%	111%	128%	117%
2012	128%	140%	114%	141%	120%
2013	132%	146%	116%	142%	123%
2014	137%	153%	116%	150%	124%
2015	142%	161%	115%	149%	119%
2016	146%	167%	117%	159%	115%
2017	148%	172%	117%	163%	117%

Fonte: Adaptado de Montenegro (2019)

Tabela 1:
Evolução do PIB
e da oferta dos
serviços de água
e esgotos

Nacional de Informações em Saneamento (SNIS). Nesse sentido, apesar das várias precariedades e limitações, não se deve desprezar os avanços trazidos pelo período da redemocratização.

O autor também mostra que houve um crescimento dos ativos permanentes das companhias de água e esgoto. Segundo estudos de Montenegro (2019), “a soma dos ativos permanentes no período analisado cresceu 32%”. Um ponto de suma importância, também ressaltado pelo autor, é que cerca de 95% da oferta em 2017 foi obtida graças aos prestadores públicos. Na próxima seção, joga-se luz sobre aspectos recentes da dinâmica dos prestadores estaduais, herdeiros da tradição de saneamento centrada no prestador criada nos tempos do PLANASA.

A COPASA-MG foi fundada em 1963 com o nome o nome de Companhia Mineira de Água e Esgoto (COMAG), com o objetivo de fornecer serviços de abastecimento de água e coleta de esgoto aos municípios de Minas Gerais. Com a incorporação do Departamento Municipal de Águas e Esgoto (DEMAE) de Belo Horizonte e o elevado crescimento, a COMAG, em 1974, passou a se chamar COPASA-MG. Em 2003, ocorreu a abertura de capital. Atualmente a COPASA é uma empresa estatal (o estado de Minas Gerais detém cerca de 51% do capital) e de capital aberto (negociado livremente na Bovespa).

Em relação à universalização do saneamento em Minas Gerais, uma nota técnica divulgada pela ARSAE-MG (2020), sua agência reguladora estadual, criada em 2011, afirma que:

Até novembro de 2019, apenas 1 dos 581 municípios operados pela Copasa cumpria as metas de abrangência no abastecimento de água estipuladas pelo Plansab (Plano Nacional de Saneamento Básico) para 2018, de 99% dos domicílios urbanos atendidos, e apenas metade dos municípios operados contavam com atendimento acima de 90%.

Ainda de acordo com a nota técnica da ARSAE-MG (2020), dados mostram que até o final de 2019, 37,6% dos municípios mineiros possuíam coleta de esgoto realizada pela COPASA-MG, sendo que para mais de 50% dos municípios apenas o serviço de água foi delegado, e, em 12,5% dos municípios com coleta de esgoto delegada, não havia sido iniciado o serviço. Em relação ao tratamento, os dados mostram que 61% dos municípios com coleta também tinham o esgoto tratado, equivalendo a 26% do total das concessões.

Quanto ao esgotamento sanitário, dentre os 223 municípios em que a Copasa opera nesse serviço, apenas 3 apresentavam percentual de atendimento acima da meta estipulada pelo Plansab para 2018, que era de 94% de domicílios urbanos atendidos ao menos com o serviço de coleta ou fossa séptica. Mesmo se for considerado um percentual de atendimento menor, como 80%, apenas cerca de 30% dos municípios operados com o serviço de coleta de esgoto atingem esse percentual de atendimento. (ARSAE-MG, 2020).

Como será evidenciado nas próximas seções, esses baixos níveis de investimento não podem ser diretamente associados à falta de disponibilidades financeiras do setor.

FINANCEIRIZAÇÃO E SANEAMENTO: (SUB) DESENVOLVIMENTOS RECENTES

Além de contextualizar a fase mais recente do setor de saneamento no Brasil, algumas constatações desta seção serão importantes para a hipótese a ser investigada a seguir. As receitas e os lucros das empresas de saneamento vêm aumentando ao longo do tempo, como será detalhado à frente. Como os investimentos não acompanham tal crescimento, essa contradição pode ser explicada em parte pelo aumento na distribuição de dividendos para os acionistas. Ao se priorizar que as receitas auferidas sejam distribuídas aos acionistas na forma de dividendos, em vez de serem revertidas em investimentos que beneficiem a sociedade diretamente, as empresas de saneamento estão contribuindo para a manutenção da financeirização do sistema econômico.

Segundo Dowbor (2017), há hoje no mundo uma “dinâmica de transformação de capital produtivo em patrimônio financeiro: a economia real sugada pela financeirização planetária”. Ainda a respeito da financeirização, e de como ela atrasa o desenvolvimento social, o autor fala:

O ponto fundamental é que não é a falta de recursos financeiros que gera as dificuldades atuais, mas a sua apropriação por corporações financeiras que os usam para especular em vez de investir. O sistema financeiro passou a usar e drenar o sistema produtivo, em vez de dinamizá-lo. (DOWBOR, 2017).

Nesse contexto, parte significativa da população brasileira é, hoje, atendida por empresas com capital misto (parte estatal e parte privado) de capital aberto na Bolsa de Valores nos setores de água e esgoto. Tais empresas, ao se tornarem parte público, parte privadas, passam a ter que atender aos interesses dos acionistas, deixando, por vezes, interesses da população de lado, corroborando para que a financeirização avance. Este é o caso das companhias estaduais de São Paulo (Sabesp), Minas Gerais (COPASA-MG) e Paraná (Sanepar), das quais os estados possuem cerca de 51% do capital. A Sabesp também está listada na Bolsa de Nova York (KLINK; EMPINOTTI;

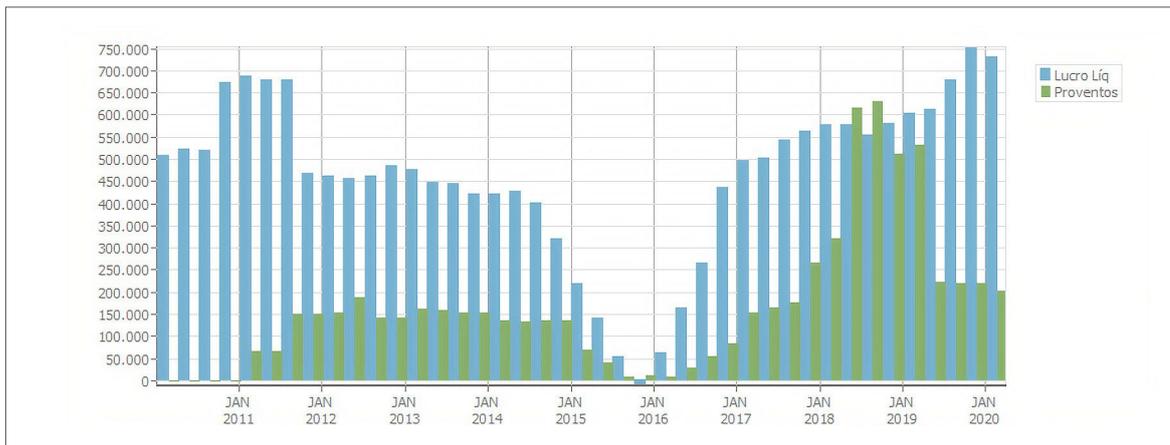
AVERSA, 2020). O processo de abertura de capital (*Initial Public Offer* – IPO) dessas empresas ocorreu ao longo dos anos 2000. Em 2015, quatro capitais estaduais já possuíam concessão totalmente privada de água e esgoto: Manaus, Palmas, Campo Grande, Cuiabá; além da concessão dos serviços de esgoto na zona oeste do Rio de Janeiro (BRITTO; REZENDE, 2017). Nesse caso, o panorama passa a ser ainda mais preocupante, dado o fato de que para que se garantam as contrapartidas na prestação de serviços para a sociedade seria necessário um órgão regulatório forte, o que não se verifica hoje no país. Várias cidades importantes do interior do Brasil também possuem concessões privadas há alguns anos (BRITTO; REZENDE, 2017). Em 2017, foi retomado o debate sobre a privatização da Companhia Estadual do Rio de Janeiro, CEDAE, como uma das condições estabelecidas para que o governo do Rio de Janeiro ingressasse no Regime de Recuperação Fiscal proposto pela União.

De acordo com a Lei nº 6.404/1976, conhecida como “Lei das S.A.”, as empresas de capital aberto devem distribuir no mínimo 25% dos seus lucros auferidos durante o ano aos acionistas. Entretanto, o que tem ocorrido, por vezes, é que as empresas de saneamento pagam dividendos extras (chamados no mercado de “extraordinários”). A COPASA, por exemplo, realiza pagamentos trimestrais e possui gatilhos para potencial aumento e/ou redução do *payout* – parcela do lucro líquido, o qual é distribuído para os acionistas da empresa na forma de juros do capital próprio (JCP) ou dividendos. E, na própria política de dividendos da companhia, está definido que pagamentos regulares podem chegar até o máximo de 50%. Como se expõe na próxima seção, no caso da COPASA, o pagamento desses proventos, que vão para investidores privados e para o governo estadual, tem sido além do mínimo obrigatório, ao passo que o nível de investimento tem se reduzido ao longo dos últimos anos.

AUSTERIDADE FISCAL, FINANCEIRIZAÇÃO E SANEAMENTO: EVIDÊNCIAS PRELIMINARES PARA UMA AGENDA DE PESQUISA

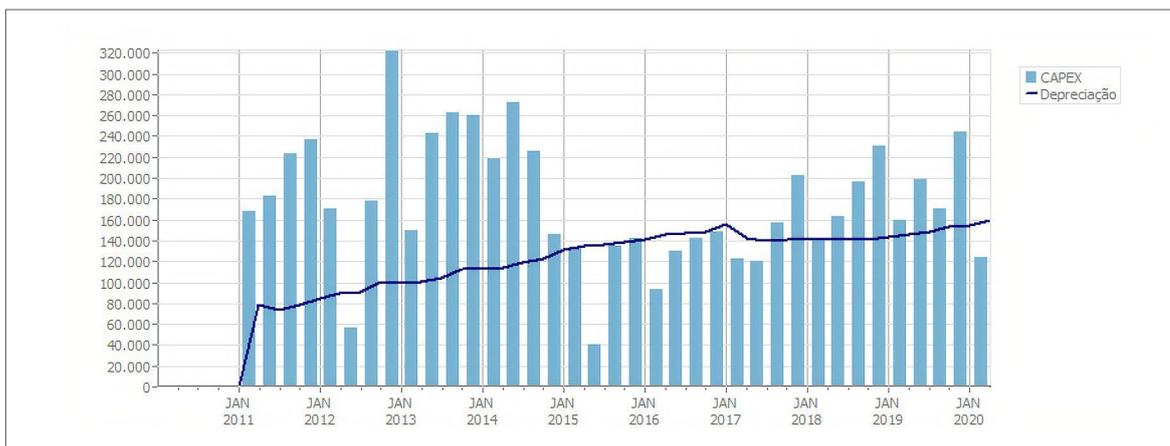
Este artigo busca estudar como a austeridade fiscal e a financeirização podem implicar baixos investimentos em água e esgoto. Para tanto, serão analisados dados da COPASA. Esses dados são abertos, divulgados para dar transparência para atender ao mercado financeiro. Adicionalmente, usam-se dados compi-

Figura 1: Lucro Líquido e Distribuição de Proventos anualizados COPASA-MG



Fonte: FUNDAMENTUS. Disponível em: <https://www.fundamentus.com.br/graficos.php?papel=CSMG3&tipo=2>. Acessado em 04/05/2020. Nota: como os valores refletem uma média móvel de 12 meses, há uma impressão de que no período 2018-2019 a distribuição de proventos excedeu o lucro, quando, na verdade, reflete um valor particularmente alto em meados de 2018.

Figura 2: CAPEX e Depreciação COPASA-MG



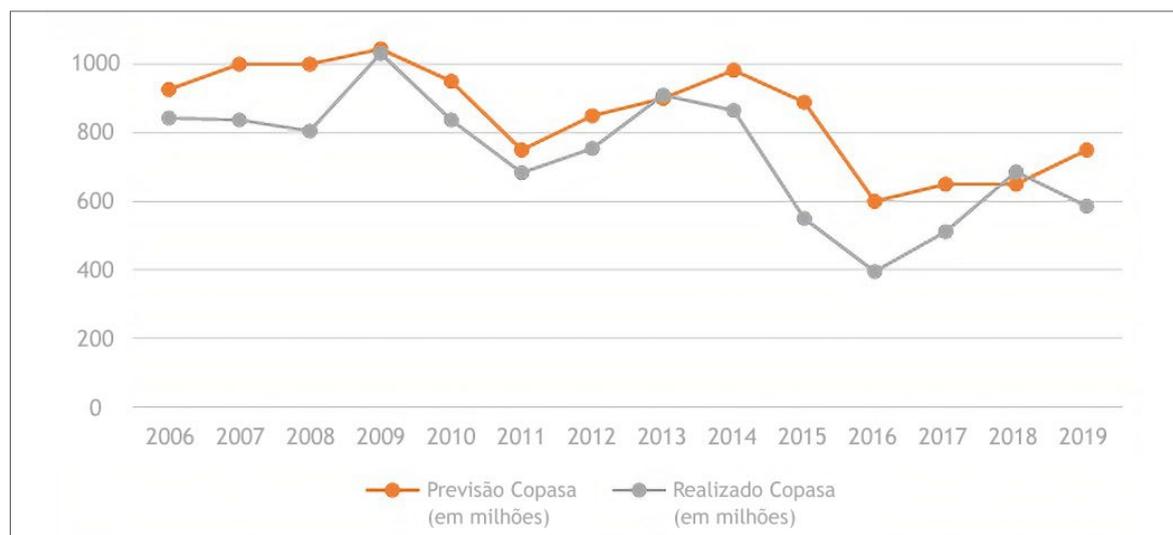
Fonte: FUNDAMENTUS. Disponível em: <https://www.fundamentus.com.br/graficos.php?papel=CSMG3&tipo=4>. Acessado em 04/05/2020.

lados pela agência reguladora (ARSAE-MG), fontes documentais do governo de Minas Gerais e declarações de analistas de mercado sobre a companhia.

Argumenta-se, a partir desta investigação, que a relação entre a crise fiscal do estado de Minas Gerais e a abertura de capital da companhia pode ter levado ao aumento da distribuição de dividendos, através de pagamentos extraordinários (além dos 25% mínimos definidos por lei), e que isso está relacionado a uma redução dos investimentos em infraestrutura. Para o caso da COPASA-MG, como indica a Figura 1, a partir de 2016, há um aumento da proporção dos proventos em relação ao total do lucro (ambos anualizados). Sincronicamente, a Figura 2 mostra a queda dos investimentos a partir de 2014. Desde 2015, em vários trimestres, o montante investido (*Capital Expenditure* – CAPEX) pela companhia esteve abaixo

até da cota de depreciação, sinalizando uma queda da base de ativos da prestadora. Na prática, isso pode significar infraestruturas de água e esgoto envelhecidas ou em más condições de uso, ou o não atendimento a áreas nas quais a companhia já possui a concessão. Em 2019-2020, cerca de 15% ou 50 municípios nos quais a companhia já detinha concessão não contavam com operação (COPASA, 2020). Vale observar que a mudança de governo estadual ocorrida no início de 2019 não se refletiu em mudança do comportamento da companhia de acordo com os dados de investimentos realizados, conforme ilustra a Figura 3. Em 2019, os valores realizados de investimentos em água e esgoto pela companhia foram inferiores aos de 2018, embora a previsão divulgada por ela no início do ano tenha sido maior. Na Figura 3, fica clara a queda da média dos investimentos anuais do período

Figura 3: Investimento - Previsão x Realizado COPASA-MG



Fonte: ARSAE-MG (2020) a partir de dados da COPASA-MG.

do 2006-2014 para o período 2015-2019. Um leitor informado poderia associar essa queda à crise hídrica que afetou parte da região sudeste do país e particularmente a Região Metropolitana de Belo Horizonte em 2016, porém, os níveis dos reservatórios já estavam em recuperação em 2017, ano em que o nível de lucro gerado pela companhia já superou os patamares pré-crise hídrica. A variável estrutural que não foi alterada desde então foi a chamada situação de calamidade financeira do governo estadual, que marca a adoção de uma série de medidas de austeridade fiscal no estado desde então. Na Figura 3, também chama atenção o aumento do *gap* entre a previsão divulgada pela companhia e o investimento realizado a partir de 2014, o que pode ser lido como uma piora em sua capacidade de planejamento. Esse *gap*, que havia se fechado no ano de 2018, voltou a crescer em 2019, mesmo após a mudança na gestão estadual.

Diante dessas evidências, é fundamental indagar quem são os atores que apoiam e operacionalizam esse comportamento da companhia, que permite que proventos extraordinários sejam distribuídos e as metas de investimento não sejam cumpridas, em um contexto no qual a universalização dos serviços parece distante. Como mostram as evidências preliminares a seguir, a austeridade fiscal e a lógica da gestão privada introjetada mesmo em empresas estatais de capital misto parecem ser os dois pilares que se entrelaçam nesse entendimento.

De acordo com Klink e Souza (2017), a gestão de executivos profissionais tende a priorizar resultados no curto prazo, acelerando o *payback* dos investimentos e apresentando resultados nos balanços financeiros trimestrais, os quais estejam alinhados

com as expectativas do mercado. Em um contexto de financeirização e privatização, essa lógica empresarial pode ter resultados trágicos para os usuários finais, que pagam tarifas crescentes para receber cada vez menos investimentos.

A motivação do lucro a curto prazo age tanto contra a sustentabilidade como contra o desenvolvimento inclusivo. A deformação é sistêmica. É o próprio conceito de governança corporativa que precisa ser repensado. As regras do jogo precisam mudar. Não se sustenta mais a crença de que se cada um buscar as suas vantagens individuais o resultado será o melhor possível. Não há como escapar da necessidade de resgatar a governança do sistema. E a janela de tempo que temos para fazê-lo é cada vez mais estreita. (DOWBOR, 2017).

A respeito das concessões e privatizações de serviços públicos, Bel, Fageda e Warner (2010), a partir de uma meta-análise de vários estudos de casos, não encontraram evidências de reduções de custos após privatizações de serviços de água e coleta de lixo. Além disso, Warner e Hefetz (2012) mostram que, nos EUA, há uma tendência de volta ao estado ou “desprivatização” dos serviços privatizados no âmbito regional, diante de décadas de frustrações com serviços privados. McDonald (2018) mostra como a insatisfação generalizada com as privatizações das últimas três décadas pelo mundo gerou um movimento de remunicipalização, o qual, conforme a hipótese defendida pelo autor, deve continuar a médio prazo, embora a austeridade fiscal tenha feito muitos

governos locais abandonarem seus planos. De acordo com Lobina (2015, p. 16), em 2000 ocorreram duas remunicipalizações; em março de 2015, havia evidências de 235 serviços que passaram pela remunicipalização ou reestatização, em 37 países. Dessas, 184 ocorreram em países de alta renda, e 51, em países de média ou baixa.

Esse processo de volta ao Estado dos serviços de saneamento mostra que a financeirização dos serviços de água e esgoto não ocorre sem resistência. Em regimes democráticos, movimentos sociais e sindicais impuseram barreiras a tais mudanças (SWYNGEDOUW; KAIKA; CASTRO, 2016). Segundo Britto e Rezende (2017, p. 573), “podemos afirmar que mesmo onde a mobilização social é mais fraca, instâncias do legislativo (tribunais) buscam intervir para garantirem o caráter público do saneamento e o direito social quando ameaçados”.

A financeirização da economia mundial possui grande contribuição na perda de interesse no viés social da economia, priorizando cada vez mais o capital financeiro. Segundo Klink e Souza (2017), o debate sobre a financeirização perdeu relevância política recentemente, pois buscou investigar apenas as consequências dela, não procurando aprofundar-se na sua análise em si e no seu processo constituinte. Ainda segundo os autores, financeirização representa uma crítica limitada, pois trata apenas do que o mundo das finanças faz, porém, as consequências dela estendem-se a muitas outras esferas. Nesse sentido, os autores reconhecem a importância do conceito e sugerem trabalhos concretos e empíricos sobre como exatamente a financeirização se dá no espaço urbano. Este artigo busca jogar luz sobre aspectos da financeirização dos serviços de água e esgoto em um contexto de austeridade fiscal, como definido a seguir. Dessa forma, nota-se como esses dois pilares, financeirização e austeridade fiscal, desempenham um papel entremeado na não universalização dos serviços de água e esgoto no caso de Minas Gerais.

Um fato que pode indicar a crise fiscal no estado de Minas Gerais é o decreto Nº 47.101 de 5 de dezembro de 2016, no qual o então governador declara situação de calamidade financeira em Minas Gerais.

Art. 1º– Fica decretada a Situação de calamidade financeira no âmbito do Estado em razão do crescente déficit financeiro decorrente do histórico crescimento de despesas para as quais as receitas originárias, derivadas e transferidas têm sido insuficientes dado o severo momento econômico mundial e nacional que compromete a capacidade de investimento e o custeio para a manutenção dos serviços públicos.

Há evidências preliminares dessa relação entre austeridade fiscal e distribuição extraordinária de proventos (ver Figuras 1 e 2 acima). Vale esclarecer que, quando uma companhia estatal distribui proventos (dividendos e juros sobre capital próprio), parte desses proventos vai para a conta do Tesouro Estadual, gerando um aumento de receitas para o setor público local, detentor das ações da companhia. Em um contexto de ajuste fiscal, essas receitas podem ser direcionadas para o pagamento de juros da dívida estadual. Esse comportamento leva a uma redução dos investimentos, dificultando o desafio da universalização dos serviços de água e esgoto. Nota-se que esta forma de governança possibilita um aumento das receitas públicas sem um acréscimo na carga tributária. Esta seria uma alternativa caso se decidisse tributar aqueles com maior capacidade de pagamento em um contexto de calamidade financeira, como definido acima.

Do ponto de vista do mercado financeiro, um aumento no pagamento de proventos, ainda que à custa de baixos investimentos nos serviços prestados pela companhia, pode ser desejável em função da visão de curto prazo dos gestores de fundos de investimento. Vale lembrar que quando a companhia realiza investimentos, por exemplo, construindo uma nova estação de tratamento de esgoto ou ampliando as redes de distribuição de água, há um aumento na chamada base regulatória de ativos (*Regulatory Assets Base – RAB*). Se a RAB se expande, esses novos investimentos são reconhecidos nos processos de Revisões Tarifárias Periódicas da companhia. Esse reconhecimento aumenta a remuneração da companhia, que é incorporada nas novas tarifas bases calculadas no momento das Revisões. No caso da COPASA, essas Revisões são realizadas a cada quatro anos pela agência reguladora responsável, a ARSAE-MG. Em outras palavras, simplificada, há um dilema aparente entre retornos de curto e longo prazo para os acionistas: se são distribuídos mais proventos no presente, diminuindo o nível de investimento (CAPEX), isso implicará menores retornos no futuro devido à diminuição da RAB; se são distribuídos menos proventos no presente, aumentando o nível de investimento (CAPEX), isso implicará maiores retornos no futuro devido ao aumento da RAB. Ambos cenários pressupõem tudo mais constante. Como indica evidência preliminar, há preferência por essa visão de curto prazo no mercado financeiro para o caso da COPASA.

A Copasa (CSMG3) anunciou que irá distribuir dividendo extraordinário de R\$ 280 milhões [...]. Caso seja aceito, a Copasa atingirá distribuição de 100% do lucro de 2017. [...] Na visão dos analis-

tas do Itáú [sic] BBA, a notícia é muito positiva, uma vez que os altos pagamentos de dividendos são bem-vindos pelo mercado, principalmente nos casos de empresas estatais. (MONEY TIMES, 2018).

Mesmo no contexto da pandemia da COVID-19, com a enorme necessidade de garantia dos serviços de saneamento para higienização, o mercado financeiro tem demandado recebimento de proventos, em vez do aumento do investimento e expansão dos serviços.

O BTG Pactual não gostou nada da decisão da Copasa (CSMG3) de reduzir a distribuição de dividendos para 25% dos lucros auferidos. Em relatório assinado pelos analistas João Pimentel e Fillipe Andrade, o banco atribui a redução à pandemia de coronavírus. [...] “Esperávamos ver o anúncio de dividendos extras. Mas isso não só não ocorreu, como a Copasa também anunciou a redução do pagamento em 2020 a apenas 25%”, afirma a dupla. O banco se frustrou, também, com a redução da possibilidade de privatização da Copasa no curto prazo. Diante disso, a instituição espera uma gestão “mais liberal e pró-mercado”, com foco em grandes cortes de custos. (MONEY TIMES, 2020).

À GUIA DE CONCLUSÃO

Passado mais de um século de experiências com o saneamento urbano nas cidades brasileiras, a universalização dos serviços ainda se vê distante. Das estratégias excludentes dos governos militares nos anos 1970 – quando, deliberadamente, até o acesso a água era negado às populações periféricas (FELER; HENDERSON, 2011) – até as tentativas inclusivas do Plansab nos anos 2010 (BRITTO; REZENDE, 2017), o nível de investimentos se provou insuficiente para atender a toda a população brasileira com serviços de água e esgotos tratados.

Um dos debates mais frequentes no Brasil para a área de infraestrutura em geral, e particularmente para o setor de saneamento, nos últimos anos, tem sido a participação do capital privado para alavancar o nível de investimentos. Dado o baixo nível de investimentos, o argumento dos que defendem o aumento da participação privada sugere que faltam recursos no setor público para a realização dos investimentos e que o capital privado seria a fonte necessária para esse aumento. Como sugerem as evi-

dências preliminares deste artigo, parte desses recursos já se encontram dentro das próprias companhias estatais. Eles estão sendo canalizados para o próprio mercado financeiro, via distribuições extraordinárias de proventos (dividendos e JCP) e via pagamento de juros da dívida pública do setor público. Parte das receitas das estatais tem sido drenadas justamente por aqueles que defendem o discurso da austeridade.

Vale notar que, neste momento, não estamos afirmando que esse seja o padrão observado em todas as empresas estatais ou todas as empresas de saneamento, nem que essa prática seja perene para o caso de estudo ilustrado. O ponto principal dessas notas preliminares é jogar luz sobre essa temática de estudo tão relevante para as metrópoles, para a saúde da população, para a preservação do meio ambiente, bem como para o desenvolvimento econômico. Usando os termos de Lobao et al. (2018), esses podem ser elementos importantes para o entendimento do assalto ao setor público na contemporaneidade. Cabe notar também que essas evidências preliminares desmitificam parte do discurso que embasou a aprovação – em meio à maior pandemia da história recente – da alteração do marco regulatório do saneamento, o PL 4.162/2019. Recursos para universalização dos serviços já se encontram dentro das próprias companhias estatais, que são lucrativas, e essas empresas já atuam em linha com a lógica privada.

REFERÊNCIAS

- AALBERS, Manuel. (2015). The potential for financialization. *Dialogues in Human Geography*, v. 5, n. 2, pp. 214-219.
- ABCON – Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto e SINDCON — Sindicato Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (2015). **Panorama da Participação Privada no Saneamento. Brasil.**
- ARSAE-MG. **NOTA TÉCNICA CRE 01/2020:** Diretrizes, abordagem geral, cronograma e pauta 2ª Revisão Tarifária Periódica da Copasa-MG. Belo Horizonte, 2020. 51 p.
- BEL, Germà; FAGEDA, Xavier; WARNER, Mildred E. Is private production of public services cheaper than public production? A meta-regression analysis of solid waste and water services. *Journal of Policy Analysis and Management*, v. 29, n. 3, p. 553-577, 3 jun. 2010.
- BENEVIDES, Carolina; RIBEIRO, Efrém. Saneamento: Brasil ocupa 112ª posição em ranking de 200 países. **Veja.** 2014. Disponível em: <https://>

- veja.abril.com.br/blog/reinaldo/saneamento-brasil-ocupa-112-posicao-em-ranking-de-200-paises/. Acesso em: 4 mai. 2020.
- BRAADBAART, O. A transferência Norte-Sul do paradigma da água canalizada: o papel do setor público nos serviços de água e esgotos. **Política Pública e gestão de serviços de saneamento**, Belo Horizonte, p. 116-134, 2013.
- BRASIL. **Constituição**. República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.
- BRITTO, Ana Lucia; REZENDE, Sonaly Cristina. A política pública para os serviços urbanos de abastecimento de água e esgotamento sanitário no Brasil: financeirização, mercantilização e perspectivas de resistência. **Cadernos Metrôpoles**, v. 19, n. 39, p. 557-581, ago. 2017.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. Projeto de Lei nº 4162, de 2019. Senado Federal. 2019. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/140534>. Acesso em: 26 Jun. 2020.
- COPASA-MG. **Política dividendos. COPASA Relação com Investidores**. 3 p. Disponível em: https://s3.amazonaws.com/mz-filemanager/8bdb3906-0618-4e78-bbe3-a0be9f02d8cc/4414edfa-03aa-4705-9aae-bfb-5cab96ce_PoliticaDividendos%20COPASA.pdf. Acesso em: 4 maio 2020.
- COPASA-MG. **A Empresa**. Disponível em: <http://www.copasa.com.br/wps/portal/internet/a-copasa/a-empresa>. Acesso em: 4 maio 2020.
- COPASA-MG. **Relatório Trimestral de Resultados 01T.2020**. Disponível em: COPASA. A Empresa. Disponível em: <http://www.copasa.com.br/wps/portal/internet/a-copasa/a-empresa>. Acesso em: 4 mai. 2020. Acesso em: 5 maio 2020.
- DOWBOR, Ladislau. **A era do capital improdutivo**. São Paulo: Autonomia Literária, 2017. 320 p.
- FELER, L.; HENDERSON, J. V. Exclusionary policies in urban development: under-servicing migrant households in Brazilian cities. **Journal of Urban Economics**, v. 69, n. 3, p. 253-272, 2011.
- FUNDAMENTUS. Disponível em: <https://www.fundamentus.com.br/graficos.php?papel=CSMG3&tipo=2>. Acesso em: 1 abr. 2020.
- MONEY TIMES. Copasa anuncia dividendo extraordinário de R\$ 280 mi; ações sobem mais de 5%. **Money Times**. 2018. Disponível em: <https://www.moneytimes.com.br/copasa-anuncia-dividendo-extraordinario-de-r-280-mi-aco-es-sobem-mais-de-5/>. Acesso em: 23 Mar. 2020.
- MONEY TIMES. Copasa corta dividendos, devido ao coronavírus, e frustra BTG Pactual. **Money Times**. 2020. Disponível em: <https://www.moneytimes.com.br/copasa-corta-dividendos-devido-ao-coronavirus-efrustra-btg-pactual/>. Acesso em: 23 Mar. 2020.
- MONTENEGRO, Marcos Helano Fernandes. Os avanços do saneamento em relação ao PIB. **Ondas Brasil**. 2019. 4 p. Disponível em: <https://ondasbrasil.org/wp-content/uploads/2019/09/OS-AVAN%C3%87OS-DOSANEAMENTO-EM-RELA%C3%87%C3%83O-AO-PIB-PRODUTO-INTERNOBRUTO.pdf>. Acesso em: 01 Jul. 2020.
- KLINK, Jeroen; EMPINOTTI, Vanessa Lucena; AVERSA, Marcelo. On contested water governance and the making of urban financialisation: Exploring the case of metropolitan São Paulo, Brazil. **Urban Studies**, v. 57, n. 8, p. 1676-1695, jun. 2020.
- KLINK, Jeroen; Souza, Marcos Barcellos de. Financeirização: conceitos, experiências e a relevância para o campo do planejamento urbano brasileiro. **Cadernos Metrôpoles**, São Paulo, v. 19, p. 379-406, maio 2017.
- KLINK, Jeroen; STROHER, Laisa Eleonora Maróstica. The making of urban financialization? An exploration of Brazilian urban partnership operations with building certificates. **Land Use Policy**, v. 69, p. 519-528, Dezembro 2017.
- LOBAO, Linda et al. The shrinking state? Understanding the assault on the public sector. **Cambridge Journal of Regions, Economy and Society**, v. 11, n. 3, p. 389-408, 29 out. 2018.
- LOBINA, E. Introduction: Pour des politiques de l'eau progressistes. **France Eau Publique et Aqua Publica Europea**, p. 12-23, 2015.
- MCDONALD, David A. Remunicipalization: The future of water services? **Geoforum**, v. 91, p. 47-56, maio 2018.
- MONTE-MÓR, Roberto L. M. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In DINIZ, Clélio Campolina; CROCCO, Marco. **Economia Regional e Urbana: contribuições teóricas recentes**. 1. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006. p. 62-86.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano Nacional de Saneamento Básico**. Brasília, 2013. 173 p. Disponível em: https://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNSA/Arquivos_PDF/plan-sab_06-12-2013.pdf. Acesso em: 22 abr. 2020.
- MURTHA, Ney Albert; CASTRO, José Esteban; HELLER, Léo. Uma perspectiva histórica das primeiras políticas públicas de saneamento e de recursos hídricos no Brasil. **Ambiente & So-**

- cidade**, São Paulo, v. XVIII, p. 193-210, jul.-set.2015
- ONU Brasil. **OMS: Para cada dólar investido em água e saneamento, economiza-se 4,3 dólares em saúde global**. 2014. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/oms-para-cada-dolar-investido-em-agua-e-saneamento-economiza-se-43-dolares-em-saude-global/>. Acesso em: 22 abr. 2020.
- PECK, J. Pushing austerity: state failure, municipal bankruptcy and the crises of fiscal federalism in the USA. **Cambridge Journal of Regions, Economy and Society**, v. 7, n. 1, p. 17–44, 1 mar. 2014.
- PIMENTEL, Fernando Damata. **Diário do Executivo: Leis e Decretos**. Belo Horizonte, 2016. 4 p. Disponível em: <http://jornal.iof.mg.gov.br/xmlui/handle/123456789/174013>. Acesso em: 1 mai. 2020.
- REZENDE, S. C; HELLER, L. **O saneamento no Brasil: políticas e interfaces**. 2ª. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.
- SAIANI, C. S. S; TONETO JÚNIOR, R; DOURADO, J. Déficit de acesso a serviços de saneamento ambiental: evidências de uma curva ambiental de Kuznets para o caso dos municípios brasileiros? **Economia e Sociedade**, 2013.
- SECRETARIA NACIONAL DE SANEAMENTO. **Diagnóstico dos Serviços de Água e Esgotos – 2017**. Brasília, 2019. 226 p. Disponível em: <http://www.snis.gov.br/diagnostico-anual-agua-e-esgotos/diagnostico-ae-2017>. Acesso em: 22 abr. 2020.
- SWYNGEDOUW, E.; KAIKA, M.; CASTRO, E. Água urbana: una perspectiva ecológico-política. **Ciclo Urbano del Agua y los Servicios Públicos Esenciales**, v. 3, 2016.
- THEODORE, Nik. Governing through austerity: (Il)logics of neoliberal urbanism after the global financial crisis. **Journal of Urban Affairs**, p. 1–17, 12 jul. 2019.
- WARNER, Mildred; HEFETZ, Amir. Insourcing and Outsourcing. **Journal of the American Planning Association**, p. 313-327, 2012. ■

Lorenzo Gonçalves Valfré
Marcelo Gomes Ribeiro

Um jeito de morar ou de investir?

transformações nas estratégias da incorporação imobiliária
na era da financeirização

Resumo

Este artigo se debruça sobre transformações nas estratégias da incorporação imobiliária residencial, no atual contexto do capitalismo financeirizado, refletidas em anúncios imobiliários. Através de uma revisão bibliográfica pautada principalmente pelos trabalhos de Ribeiro (1997) e Marx (1974), buscou-se caracterizar o movimento de atuação do incorporador imobiliário, para então analisar de que forma este agente, na atual conjuntura político-econômica brasileira, insere elementos hegemônicos e “inovadores” nas suas estratégias e comunica à sociedade através dos anúncios imobiliários. Optou-se, como estudo de caso, pelo levantamento e análise dos anúncios da incorporadora paulista Vitacon, por considerar ser uma das mais representativas desse novo cenário do setor. Os resultados apontam a primazia de informações financeiras em detrimento de informações de projeto e, em suma, da sobreposição do valor de uso da moradia por seu valor de troca.

Incorporador imobiliário

Anúncios imobiliários

Financeirização

Abstract

This paper aims at analyzing the strategies' changes of the real estate incorporation, in the era of financialization, seen through the real estate advertisements. Through a revision of mostly Ribeiro (1997) and Marx (1974), we sought to characterize the movement of the real estate developer and then analyze how the developer incorporate hegemonic elements of the current political-economic conjuncture in their strategies. We chose, as a case study, to survey and analyze the advertisements of the São Paulo real estate developer Vitacon, as we consider one the most representatives companies of the sector currently. The results point the primacy of financial information over design information and, in short, the overlap of housing's exchange value over use value.

Real estate developer

Real estate advertisements

Financialization

INTRODUÇÃO

A consideração da atual fase do capitalismo como a da dominância das finanças e da extração de renda sobre o capital produtivo (HARVEY, 2014; SANTORO e ROLNIK, 2017) vem se mostrando cada vez mais pertinente na recente conjuntura político-econômica brasileira. A inserção do Brasil nessa lógica financeira global trouxe à tona uma série de discussões fundamentais acerca da crescente influência de agentes e atores financeiros em diversos âmbitos da sociedade – inclusive para além do campo puramente econômico –, algo que pode preliminarmente ser definido como financeirização, bem como sobre as consequências desse processo.

Aalbers (2014) e Santoro e Rolnik (2017), por exemplo, utilizam a expressão Complexo Imobiliário-Financeiro como indicativo da necessidade do estudo interligado do circuito imobiliário com o financeiro. A ideia por trás deste complexo, como se pode inferir, diz respeito à forte influência exercida por atores financeiros no setor imobiliário, ou então da relação entre financeirização e as transformações do espaço. Tal influência, no âmbito da moradia, se mostra bastante recente no caso brasileiro, embora com o potencial de agravar diversos problemas urbanos latentes.

A abertura de capital de diversas empresas do setor imobiliário no decorrer das últimas duas décadas, especialmente do segmento residencial, implicou mudanças na composição acionária dessas empresas e, como Sanfelici (2013) comenta, numa integração próxima entre fluxos financeiros e as transformações na produção do espaço urbano, especialmente em escala metropolitana. Esse contexto foi favorecido, em suma, pela expansão do financiamento habitacional paralelamente com a existência de grande quantidade de capital excedente no setor financeiro (SANFELICI, 2013). De fato, a implementação do programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), em 2009, por exemplo, representou um significativo estímulo na produção capitalista da moradia, na medida em que o crédito foi estendido, na forma de longos financiamentos, para uma grande parcela da população num nível sem precedentes desde, pelo menos, a época do Banco Nacional da Habitação (BNH), beneficiando incorporadoras com capital aberto na bolsa de valores e que atuavam predominantemente nos submercados de menor renda, como a MRV.

Os hábitos de investimento das pessoas físicas têm se mostrado um importante indicador dessas mudanças de paradigma e de conjuntura, e os reflexos na questão da moradia indicam tanto a adaptação da incorporação imobiliária a essa nova realidade

quanto a possibilidade de agravamento de problemas urbanos, como a especulação imobiliária, a segregação e a desigualdade espacial. Com a taxa Selic¹ a 3% ao ano, a pouca demanda efetiva resultando numa baixa histórica da inflação e a consequente reduzida atratividade dos investimentos em renda fixa – cujos ativos geralmente são atrelados direta ou indiretamente à taxa Selic, como o CDI² –, muitas pessoas estão buscando novos ativos que se mostrem mais lucrativos, como são os investimentos de renda variável. Com efeito, 2019 representou um adicional de quase 800 mil pessoas físicas na bolsa de valores, representando um aumento de cerca de 89% com relação ao ano anterior. O que se pode tirar disso é o fato de que, estimulados por uma grande quantidade de propagandas e, de modo geral, pela própria lógica neoliberal hegemônica, as pessoas têm buscado novas formas de investimento para além das formas consideradas conservadoras de outrora, como a poupança, ou mesmo alguns ativos de renda fixa como CDBs e LCIs³, algo que o capital imobiliário tem percebido e incorporado em suas estratégias.

Num contexto de crise da incorporação imobiliária, especialmente com a redução dos aportes financeiros do PMCMV a partir de 2016, a oferta passa também a se diversificar, por exigência da própria valorização financeira, voltando a se direcionar para públicos de renda com solvabilidade, mas também alterando as tipologias construtivas – apartamentos tipo “*studio*”, “*coliving*” etc –, que possuem maior possibilidade de valorização permanente no mercado em relação à construção imobiliária tradicional. Além disso, muitas dessas inovações são formas de superar a condição de precarização dos apartamentos – por vezes subdimensionados – e, mais ainda, uma resposta a essa crise da incorporação imobiliária, ao direcionar a mercadoria moradia não apenas para um possível consumidor desse valor de uso, ou usuário desse bem, mas também para possíveis investidores.

São transformações recentes que refletem, portanto, sua própria forma e suas estratégias de venda e realização. Essa dinâmica – que envolve também a inserção de empreendimentos em áreas desvalorizadas e muitas vezes estigmatizadas das cidades – ob-

1 Taxa média ajustada dos financiamentos diários apurados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia para títulos federais.

2 Certificado de Depósito Interbancário (CDI) são títulos emitidos por bancos como forma de captação e/ou aplicação de recursos excedentes. Normalmente são utilizados como referência de rentabilidade em alguns ativos. IPCA se refere ao Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo.

3 Certificado de Depósito Bancário (CDB) e Letra de Crédito Imobiliário (LCI).

servada em conjunto conduz, ainda, a processos de renovação social urbana e de gentrificação, na medida em que a inserção dessas tipologias pode contribuir com a elevação do preço geral dos imóveis nessas áreas e com a decorrente possibilidade de expulsão de antigos moradores que não podem arcar com tais valorizações e consequentes aumentos nos preços.

De que forma, entretanto, tais transformações no setor imobiliário são comunicadas à sociedade? Quais são as estratégias adotadas que possibilitam, de fato, a realização dessas novas formas de morar, ou dessas novas formas de enxergar a moradia? Onde podemos nos apoiar para explicar tais transformações e quais são seus possíveis efeitos para a cidade? Estes questionamentos nortearam a elaboração deste artigo, que tem como objetivo analisar as transformações no setor imobiliário residencial na atual conjuntura político-econômica e, mais especificamente, algumas das novas estratégias da incorporação imobiliária. Para tanto, optou-se, para balizar e elucidar nosso argumento, pela análise de anúncios imobiliários de empresa do setor que identificamos ser representativa dessa atual conjuntura: a incorporadora paulista Vitacon. Foram levantados dez anúncios para análise, que representam os últimos recebidos via inscrição na lista de e-mail da incorporadora no ano de 2019 e, desses dez, três foram selecionados para exposição neste artigo, o que se justifica tanto por considerarmos serem os mais representativos quanto pelo atendimento à limitação de dimensão do artigo.

PREÇO, RENDA E SOBRELUCROS: APORTES TEÓRICOS PARA A ANÁLISE DAS ATUAIS ESTRATÉGIAS DA INCORPORAÇÃO IMOBILIÁRIA

O desenvolvimento de um referencial teórico que possa nos ajudar a compreender parte das novas estratégias da incorporação imobiliária no Brasil deve partir do pressuposto elementar de que apesar da terra não ser um bem produzido – e, portanto, não possuir valor –, ela adquire um preço. Sendo algo finito, seu preço não pode decorrer de uma lei da oferta e demanda – visto não existir produção e uma consequente oferta reguladora desse bem –, mas sim de uma demanda específica e capitalista pela intencionalidade de valorização dos seus capitais (MARX, 1974; RIBEIRO, 1997). A dissociação entre valor e preço é, portanto, questão fundamental nesse entendimento.

Essa dissociação fica especialmente evidente nos

pressupostos referentes à renda de monopólio. Marx (1974) afirma que esta decorre de um sobrelucro gerado devido ao fato de determinada terra possuir características únicas que, por sua vez, geram um produto de qualidade excepcional. A ideia de excepcional, aqui, é no sentido de algo não reprodutível; algo que se origine apenas nessa terra em específico. O preço de monopólio, desse modo, não decorre do valor, ou do preço de produção, mas sim de uma demanda específica de “quem pode pagar” por determinado bem de qualidades socialmente aceitas como excepcionais. Em suma, “[...] o preço de monopólio está fundamentado na não reprodutibilidade de um valor de uso” (RIBEIRO, 1997, p. 67-68). Como se pode inferir, o fato de cada terreno urbano, e, por extensão, a moradia, apresentar uma sinergia específica e diferente com os diversos valores de uso da cidade – o que explica, por exemplo, a variedade de preços da moradia num mesmo bairro –, bem como a própria oferta escassa destes terrenos e da moradia, nos leva a caracterizar sua formação de preço como monopolista (RIBEIRO, 1997).

Ribeiro (1997) destaca que a análise da renda fundiária urbana exige o reconhecimento da importância que a localização opera para os diferentes capitais que utilizam do espaço urbano para sua valorização. Podemos dividir estes em dois grupos, como o autor propõe: a fração do capital que utiliza a terra urbana como suporte da sua produção e circulação de mercadorias – como o capital comercial ou industrial – e a fração que utiliza a terra como o suporte da produção do próprio ambiente construído – como é o caso de diversos agentes do capital imobiliário.

No primeiro caso, a terra opera papel importante ao permitir o acesso – que vai variar de terreno para terreno – aos chamados efeitos úteis de aglomeração: a infraestrutura e facilidade de acesso à cidade, a proximidade com determinados serviços, a existência de praças e outras infraestruturas de lazer nas proximidades etc. permitem de modo diferenciado a valorização dos diferentes capitais (comercial, industrial etc.) que disputam o solo urbano para instalação de seus empreendimentos. Topalov (1979) sintetiza essa ideia dos efeitos úteis de aglomeração ao propor a noção da cidade enquanto um valor de uso complexo, ou seja, como uma articulação – ou um sistema – de valores de uso simples.

No segundo caso, importa destacar, primeiramente, a pouca importância que o terreno opera na produção (construção) das edificações. A variação entre o preço de produção de uma moradia, por exemplo, será pouca ou nenhuma de terreno para terreno, a depender das condições de construtibilidade de cada um. É sua localização, portanto, que determinará o

preço e as condições de comercialização, na medida em que ela opera importante papel na diferenciação do valor de uso dos objetos produzidos (RIBEIRO, 1997). Como Smolka (1987) e Ribeiro (1997) destacam, ao se adquirir uma moradia, não se adquire apenas as propriedades internas ao edifício, mas também uma facilidade de acesso a toda uma gama de serviços e atividades externas, um meio de ascensão social, em suma, o acesso aos diversos valores de uso ou sistema de objetos que se encontram no local. Fica evidente que, como Smolka (1987) enfatiza, a valorização do espaço não ocorre a partir da produção imobiliária em si, mas, sim, das alterações do uso do solo. Destaca-se, nesse ponto, o papel que opera o Estado nesse processo, na medida em que grandes obras de infraestrutura, ou mesmo a flexibilização de legislações urbanísticas, influenciam tal sinergia entre a moradia e o sistema de objetos que esta se relaciona e compõe.

Como Ribeiro (1997) bem aponta, é justamente o sobrelucro de localização resultante das modificações do solo urbano que difere o incorporador imobiliário de um agente do capital comercial, por exemplo. Ou seja, aquele agente adquire um terreno por um preço determinado no presente e vende este, em conjunto com a edificação, por um preço futuro influenciado pelas transformações do uso do solo. Seu lucro não é limitado apenas ao processo de construção da moradia. É nesse ponto que podemos entender a dinâmica complexa desse processo, na medida em que, para capturar essa renda futura, o incorporador deve dispor de uma variedade de estratégias para permitir tanto o próprio processo produtivo quanto a sua valorização pelas alterações do solo: estratégias que variam da própria tentativa de influência sobre o Estado de modo a construir novos valores de uso nas proximidades de seus empreendimentos e das formas de vender a moradia, ou seja, da criação de novas formas de morar, ou então de novas formas de uso para a moradia. De qualquer modo, como Ribeiro (1997) bem aponta, o incorporador torna-se um agente de mudança da divisão social e simbólica do espaço.

Essas estratégias adotadas pelo incorporador imobiliário decorrem da especificidade da produção imobiliária habitacional, que além de envolver diversos agentes econômicos nesse processo – proprietário da terra, capital construtor, bancos de financiamento e consumidores-mutuários –, requer o enfrentamento de dois grandes problemas que aparecem a cada nova obra que se propõe a construir: o problema fundiário e o problema da solvabilidade. O problema fundiário está relacionado ao fato de que cada novo empreendimento imobiliário precisa ser construído

no terreno urbano, e este se apresenta como sendo uma propriedade privada. O problema da solvabilidade está relacionado ao fato de a mercadoria moradia ser cara, o que necessita, portanto, de magnitude elevada de recurso financeiro para sua construção e para sua aquisição pelos consumidores-mutuários. Em decorrência dessas especificidades é que surge o agente incorporador para criar as estratégias necessárias de modo a permitir a reprodução e acumulação do capital imobiliário, tornando sempre necessário a busca de sobrelucro capaz de rentabilizar os agentes envolvidos nesse setor.

A questão-chave a ser enfatizada é que a busca de uma mais-valia extraordinária, ou um sobrelucro, não se reduz apenas à obtenção de um sobrelucro de localização, embora este seja o caso mais recorrente através das constantes alterações do uso do solo pelas quais as cidades passam. Ou, em outras palavras, diversas são as formas ou orientações para se capturar um sobrelucro de localização. Como Ribeiro (1997) expõe, estas outras formas se referem, por exemplo, ao sobrelucro de urbanização, quando se busca uma terra em área pouco valorizada para então “urbanizá-la” e vendê-la por um preço maior – como é o caso dos condomínios fechados horizontalizados de luxo localizados nas franjas periféricas de diversas cidades –, ao sobrelucro de inovação ou o sobrelucro de conjuntura. Importa destacar que, como no caso dos condomínios fechados mencionados, essas diversas formas e noções de sobrelucro muitas vezes estão interligadas ou sobrepostas, na medida em que não é suficiente apenas a urbanização de uma área pouco valorizada para a realização desse empreendimento: é necessário, também, vendê-lo como algo inovador; uma nova forma de morar que faz sentido e é socialmente valorizada. Assim, portanto, que são criadas as condições concretas de alterações do uso do solo, ou ressignificações na divisão social e simbólica do espaço e, conseqüentemente, da obtenção do sobrelucro de localização.

Acreditamos, nesse sentido, que as noções acerca do sobrelucro de inovação são mais importantes para o caso empírico em questão. Esta forma, embora tenha a base para seu surgimento, definido por Ribeiro (1997), como a transformação na divisão social e simbólica do espaço, e se traduza concretamente na compra de terrenos em áreas pouco valorizadas para a construção de moradias com preço superior, acreditamos poder ser associada também à tentativa da incorporação imobiliária em oferecer novas formas de moradia – e de morar – para a sociedade como algo positivo e, conseqüentemente, valorizado: é o caso, por exemplo, dos mencionados “studios”, “colivings” ou os condomínios fechados horizontalizados,

na medida em que por vezes estes são implantados em áreas inicialmente pouco valorizadas.

A busca do sobrelucro de inovação pode ser outra orientação de atuação dos incorporadores no mercado fundiário. A base para o seu surgimento é a transformação na divisão social e simbólica do espaço. Seu princípio é o seguinte: um incorporador, percebendo as tendências de mudanças do mercado imobiliário, compra terrenos numa zona da cidade ocupada por um submercado para nele construir moradias de categoria de preço superior. Como ilustração deste tipo de prática, podemos mencionar as mais recentes tendências de mercado imobiliário do Rio de Janeiro, que se expande para a zona urbana. Os terrenos inicialmente comprados nesta parte da cidade tiveram seus preços determinados pelo uso ali predominante: moradias populares. Ora, como o mercado vive hoje um impasse, devido, de um lado, às dificuldades do Sistema Financeiro de Habitação e, de outro, aos elevados níveis dos preços fundiários nas zonas da cidade onde eram construídas moradias para os estratos de renda médio e superior, os incorporadores realizam atualmente empreendimentos para estes submercados (sobretudo para o estrato médio) transformando o uso do espaço naqueles bairros populares. Neste processo de “inovação”, os incorporadores realizam sobrelucros, uma vez que compram terrenos a preço fixados por um uso para deles fazer um novo uso mais produtivo. (RIBEIRO, 1997, p. 131).

Tal definição conceitual dessa forma de sobrelucro parece exemplificar bem o movimento da incorporação imobiliária para os centros históricos das cidades, a exemplo de São Paulo e Rio de Janeiro. Nesses espaços, muitas vezes são comprados edifícios antigos e abandonados, para então realizar projetos de *retrofit*, onde são incorporados os mencionados novos padrões de morar, como os *colivings* e *studios*. Neste caso, são criadas centenas de unidades subdimensionadas, e geralmente vendidas por preço semelhante – ou até maior – que apartamentos na mesma região de metragens maiores. A predominância observada, nos anúncios imobiliários em questão, dessas tipologias pode ser justificada tanto pelo reduzido tamanho das unidades e, conseqüentemente, um menor preço final – atingindo um maior número de possíveis compradores, ou investidores –, quanto pelo próprio contexto no qual tornou-se natural e socialmente aceitável o sacrifício do conforto e espaço em prol de uma maior proximidade com as centralidades ur-

banas. De qualquer forma, é notável que se trata de uma tentativa de atingir um maior número de grupos com solvabilidade para tais empreendimentos. Por outro lado, não se trata apenas de transformações na tipologia arquitetônica das moradias. De fato, acreditamos ser possível interpretar essa noção do sobrelucro de localização também a partir das inovações que ocorrem nas estratégias de marketing das empresas inseridas nessa lógica, como um suporte à realização desses empreendimentos.

De todo modo, observa-se que o incorporador imobiliário representa um importante e complexo agente do capital imobiliário, e tanto a sua função de ordenador do processo produtivo da construção quanto seu diferencial de obtenção de sobrelucro para além do próprio processo produtivo subentendem uma variedade de relações e estratégias que este agente deve dispor para realizar seus empreendimentos.

Como age este agente, concretamente, considerando o contexto de crescente financeirização da economia e da sociedade? Importa inicialmente entender a financeirização tanto como expressão de uma maior autonomia do mercado financeiro e de capitais frente ao setor produtivo da economia, tornando o comando da economia a ser exercido mais pela lógica do capital financeiro que pela lógica do capital produtivo (CHESNAIS, 2002), quanto como a extensão da interferência deste setor financeiro para diversos outros âmbitos da sociedade, e mesmo no cotidiano das pessoas. De fato, as transformações ocorridas na economia nos últimos tempos têm provocado efeitos no mercado imobiliário, reconfigurando a própria relação entre demanda e oferta imobiliária nas cidades, como exposto anteriormente.

No capitalismo contemporâneo, que tem se caracterizado pela crescente dominância financeira, ao contrário de um período anterior, em que a esfera financeira estava subordinada à esfera produtiva, essas mudanças no setor imobiliário têm sido apresentadas de forma drástica. Esse setor, cada vez mais, tem sido capturado pela lógica da valorização financeira que acaba por dominar todo o processo de produção real de imóveis. Como já observado há muito tempo, os capitais sobreacumulados nos diversos setores econômicos, quando encontram barreiras no processo de valorização no setor no qual originalmente foi constituído, buscam se valorizar no mercado imobiliário, onde encontram mecanismos de investimentos seguros e rentáveis, apesar da imobilização do capital por um período de tempo mais longo (HARVEY, 2013). Além disso, as transformações econômicas que trazem subjacente o processo de neoliberalização e de financeirização também encontram no merca-

do imobiliário mecanismos de valorização financeira rentáveis e líquidos, o que possibilita a atração de investidores que atuam no mercado financeiro para investimento no mercado imobiliário (FIX, 2011; GOTHAM, 2006).

A mesma segurança é, entretanto, também enxergada pelos compradores individuais dos empreendimentos desse setor, uma vez que, por representar o imóvel um bem material e socialmente aceito como um investimento relativamente rentável e seguro, esses investidores são estimulados a diversificar sua carteira de “ativos” com a entrada nesse setor. É nesse contexto, onde o setor financeiro se expande para além da própria economia e atinge diversos outros âmbitos e setores da sociedade, que podemos entender as transformações no tratamento ou na forma de enxergar a moradia. Tais transformações vêm se constituindo pela sobreposição do valor de troca ao valor de uso deste bem, passando a moradia a exercer, cada vez mais, o papel de objeto de investimento; um ativo financeiro disponível, agora, não apenas para os grandes capitalistas, mas também para o cidadão “comum”, ou para o pequeno investidor.

A seguir, por meio de anúncios imobiliários que expressam concretamente esse processo, apresentaremos uma das estratégias que refletem o atual contexto brasileiro do setor imobiliário.

COMUNICANDO AS TRANSFORMAÇÕES: OS ANÚNCIOS IMOBILIÁRIOS E SEUS SIGNIFICADOS

“Invista no mercado imobiliário em SP”, “Aumente seu patrimônio e rentabilize com isso”, “E se você garantir 9% de rendimento ao ano?” são algumas das chamadas para os anúncios da referida incorporadora, que acreditamos representar grande parte da lógica dominante atual. O que parecem ser chamadas de corretoras para investimentos em ativos financeiros ou, talvez, em fundos imobiliários, trata-se apenas de anúncios de moradias⁴. O valor de uso intrínseco a esse bem parece ser deixado de lado em prol do seu valor de troca, na medida em que a moradia, nesses casos, é anunciada principalmente como objeto de investimento. Com efeito, dos dez anúncios levantados e analisados, 30% não apresentaram nenhuma

⁴ Destaca-se que os anúncios considerados para análise e elaboração deste artigo correspondem aos recebidos via inscrição na lista de e-mails da incorporadora durante o ano de 2019. Nesse sentido, podem existir outros anúncios em outras plataformas que contem com mais ou menos informações, porém esses não foram considerados no presente trabalho.

imagem relativa a projeto, e nenhum apresentou ao menos uma planta baixa do empreendimento anunciado.

A incorporadora Vitacon foi fundada em 2009, em São Paulo. Desde então, ganhou crescente destaque na grande mídia ao implementar diversos empreendimentos balizados por princípios como a não necessidade do carro, a proximidade com as centralidades urbanas, o tamanho reduzido das unidades habitacionais aliado ao compartilhamento de áreas comuns nos edifícios e a utilização de serviços *pay-per-use*. Um dos exemplos mais notáveis trata-se do empreendimento Nova Higienópolis, anunciado em 2017, com apartamentos de apenas dez metros quadrados, os menores da América Latina até então. Mais recentemente, entretanto, observa-se a utilização de tipologias habitacionais semelhantes, porém agora com uma transformação nas estratégias de venda, na medida em que o objetivo destacado da compra desses apartamentos passou a ser, principalmente, o investimento e a rentabilidade, e não o consumo de seu valor de uso.

A questão do marketing é, portanto, essencial nesse entendimento. De fato, como Ribeiro (1997) comenta, é desse mecanismo, entre outros, que o incorporador imobiliário se utiliza para realizar seus empreendimentos, fazendo “circular” a mercadoria moradia. “Venha conhecer a Torre Hype e garantir a sua unidade para deixar disponível na Housi, nossa plataforma online de locação, e ganhar dinheiro sem dor de cabeça”, diz outro anúncio, que parece sintetizar a intenção recente da incorporadora no setor. Esta se constitui, parcialmente, em realizar empreendimentos e vender frações destes a investidores, que, por sua vez, disponibilizam o imóvel para aluguel na própria plataforma de locação digital da Vitacon, a Housi, como expressa o anúncio. O fato de os próprios compradores não serem estimulados a ocupar as unidades residenciais adquiridas, ao menos nos anúncios em questão, na medida em que são incentivados a disponibilizarem estas para locação na Housi, expressa o tratamento especulativo e a consideração da moradia enquanto primordialmente um objeto de investimento.

A estratégia da incorporadora constitui, portanto, inicialmente uma superação de um dos principais entraves que a incorporação imobiliária enfrenta neste setor: o problema da demanda solvável. Como a produção de um empreendimento imobiliário é algo demasiadamente caro, é necessária a mínima imobilização do capital investido e, conseqüentemente, sua rápida realização, para possibilitar a produção de novos empreendimentos (RIBEIRO, 1997). Isso se traduz na intenção de venda das unidades residenciais,

como expressam os anúncios, para os “investidores”, e não na locação direta das unidades residenciais pela incorporadora. No mesmo sentido, como a compra de uma moradia também é algo caro, o foco passa a ser a produção de unidades residenciais de tamanhos reduzidos – e, conseqüentemente, de menor preço – ou mesmo a venda de frações dessas unidades, para quem não tem condição ou mesmo interesse de imobilizar o preço de uma unidade habitacional por inteiro.

Algo que se mostra fortemente presente nos anúncios é a tentativa de criação de uma nova forma de morar, utilizando, para isso, termos ou tipologias não usuais no contexto brasileiro, como “studios”, “colivings”, entre outros, que se insere na mencionada lógica de busca do sobrelucro de inovação (Figura 1). O que é vendido como “studio” trata-se, muitas vezes, de habitações subdimensionadas, entretanto mascaradas com uma nomenclatura que evoca inova-

ção. Esse recurso é observado na grande maioria dos anúncios analisados. Como vimos, tais tipologias não são novidades dos últimos anos, entretanto o que se observa nesses anúncios é o foco dado a tais unidades habitacionais, ou frações destas, como atrativos “ativos” financeiros num contexto no qual a atratividade das pessoas físicas por investimento é notadamente maior.

A concretização, nos anúncios, desse último fato é claramente expressa tanto nos indicadores de rentabilidade e liquidez inseridos quanto em frases como “investir no mercado imobiliário” ou “rentabilize com a locação”. Os anúncios indicam que a maioria dos empreendimentos é destinada à compra para sua locação através do aplicativo Housi, também da incorporadora, especificando, por exemplo, a atrativa possibilidade de aluguel em temporadas, do que se subentende maior lucratividade e liquidez para o proprietário. Esse recurso, assim como o anterior, também é encontrado em todos os anúncios analisados.

O anúncio a seguir exacerba essa visão da moradia enquanto um investimento financeiro ainda mais. Na Figura 1, apesar desse fator também estar inserido e subentendido, também foram inseridas imagens

computadorizadas dos empreendimentos. Na Figura 2, entretanto, o anúncio não apresenta imagens e informações relevantes do empreendimento, a não ser suas possibilidades de lucros para os possíveis proprietários e/ou locatários.

Para além da própria condição da falta de imagens ou qualquer informação mais precisa sobre o empreendimento em questão, o anúncio (Figura 2) revela ainda que a incorporadora oferece a opção da compra de parte do “studio” em questão, para quem não tem condições de adquirir uma unidade inteira – ou simplesmente não deseja imobilizar a quantia total de um studio. Desse modo, a renda proveniente do aluguel é repartida igualmente entre os proprietários das frações de imóveis, se este for o caso.

Outro fator chamativo dos anúncios é o destaque dado mais às externalidades do que ao próprio empreendimento em si, como é o caso da Figura 2, onde a localização exata do empreendimento não é mencionada; apenas o fato de ser localizado em uma importante região comercial de São Paulo, a Avenida Faria Lima. Embora este recurso seja recorrente na grande parte dos anúncios imobiliários e não ser uma exclusividade do cenário atual, na medida em que a busca do sobrelucro de localização é

Figura 1: Dois anúncios da incorporadora imobiliária Vitacon. Em ambos, observa-se as informações: “Até 50% a mais de rentabilidade sem preocupação via Housi”, “Ocupação média 89%” e “Rentabilidade média 1,1% ao mês”.



Fonte: Vitacon

fundamental para o incorporador imobiliário, e este se refere, em muito, à relação do empreendimento em questão com os valores de uso do seu entorno, como já mencionado, é importante destacar que aqui é feito com outro sentido. Enquanto na maioria dos casos esses valores de uso são mencionados de modo a evocar qualidade de vida para o possível comprador da moradia, num sentido adicional, no caso dos anúncios analisados em questão, estes são colocados como fatores que irão garantir a rentabilidade e liquidez para os investidores, ainda que a partir da demanda e interesse que serão criados pela proximidade com tais valores de uso.

É interessante notar que, apesar de não terem sido inseridas imagens relativas ao projeto em grande parte dos anúncios, foram colocados diversos símbolos que remetem ao âmbito financeiro, como gráficos, cifrão, tabelas, moedas etc. Acreditamos que isso representa e reflete uma grande mudança de paradigma na sociedade com relação ao papel da moradia. O importante, agora, é este fato constantemente mencionado nos anúncios: o acesso às externalidades, que se traduz nas oportunidades de investimento e enriquecimento, na mobilidade – por isso o aluguel, considerando o dinamismo da sociedade e a decorrente necessidade de não se fixar num único lugar ou, em alguns casos, o olhar “racional” que enxerga no aluguel, em conjunto com os investimentos financeiros para a aquisição de patrimônio suficiente para comprar a moradia à vista, uma melhor opção do que o financiamento –, no sacrifício do conforto em prol da proximidade com as centralidades etc.

De toda forma, os anúncios imobiliários analisados e aqui apresentados representam diversas mudanças de paradigmas que refletem tanto as novas formas de investir da sociedade, ou de enxergar a economia, quanto os novos olhares dados à moradia, decorrentes desse mesmo processo. Trata-se de expressão clara do fato de que a financeirização atingiu – e atinge – diversos aspectos e âmbitos da sociedade, para além do campo puramente econômico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O incorporador imobiliário é o agente responsável por marcar a transição da produção imobiliária manufatureira para eminentemente capitalista. Sua atuação difere de outras frações do capital, como Ribeiro (1997) aponta, na medida em que seu lucro não provém apenas do processo produtivo, mas também de um sobrelucro de localização a partir das alterações de uso do solo pelas quais a cidade passa e que, por sua vez, sofrem influências e interferências do pró-

VITACON
IMOBILIÁRIA

RENDA GARANTIDA*
MAIS CONFIANÇA NO SEU INVESTIMENTO.

Investimento confiável é aquele onde você sai ganhando. Por isso a Vitacon traz uma oportunidade imperdível de garantir renda: um projeto na Faria Lima, região com alta demanda e pouca oferta.

Você pode comprar um studio inteiro ou metros quadrados, a gente deixa disponível para locação e a receita é repartida entre os proprietários de acordo com a parte de cada um. Com a Vitacon, você tem a certeza da escolha certa.

Então, invista melhor fazendo o seu dinheiro trabalhar por você. Venha rentabilizar com a Vitacon.

RENDA GARANTIDA
9% ao ano

Locação descomplicada via plataforma online

Gestão digital e serviços de hotel em região de alta demanda.

FALE COM UM DE NOSSOS CONSULTORES

*Consulte regulamento com executivos de vendas.

Fonte: Vitacon

Figura 2: Anúncio da incorporadora imobiliária Vitacon

prio agente. A atuação do incorporador é complexa e pressupõe a utilização de diversas estratégias – sendo os anúncios imobiliários importante exemplo – para o alcance dos seus objetivos, que, em última instância, referem-se à realização dos empreendimentos e à circulação da moradia

Foram analisados dez anúncios imobiliários residenciais da incorporadora paulista Vitacon, que correspondem aos seus últimos lançamentos recebidos via lista de e-mail. Os resultados chamaram atenção por apresentarem a prioridade de informações de investimentos financeiros em detrimento de informações do próprio projeto anunciado, bem como maior destaque às externalidades do que ao próprio empreendimento. Além disso, chamaram atenção por apresentar uma forma mais exacerbada de tratamento da moradia: a sua consideração enquanto objeto de investimento, ou como um “ativo” financeiro. Esses fatores são representativos das transformações de paradigmas em diversos âmbitos da sociedade brasileira,

especialmente na área das finanças e investimentos, bem como na própria forma de morar e enxergar a moradia.

A atual estratégia da incorporação imobiliária e, no caso em específico aqui analisado, da incorporadora paulista Vitacon, parece corresponder à busca do sobrelucro de localização através de certas estratégias ou orientações bem definidas. Em outras palavras, o sobrelucro de inovação, ao propor novas formas de morar, como os “studios” e “colivings”, concebe a moradia como um objeto de investimento, ou “ativo” financeiro etc. O que se sobressai, nesse cenário, é muitas vezes a relegação do valor de uso intrínseco da moradia para segundo plano, bem como a exacerbação máxima de seu valor de troca e, mais concretamente, da sua condição de objeto de investimento.

De fato, a Vitacon, desde sua fundação em 2009, tem sido crescentemente marcada pela realização de empreendimentos com tais tipologias destacadas, notadamente os *studios* e *colivings*. O que se observa nos últimos dois anos, entretanto, é uma transformação nas estratégias de marketing dessa empresa, na medida em que a mercadoria moradia é anunciada não a partir do seu valor de uso inerente, mas como um objeto de investimento, ou um “ativo” financeiro. Apesar da empresa em questão não possuir capital aberto na bolsa de valores, entretanto, isso não desloca a relação desse processo recente com os processos de financeirização observados recentemente no caso brasileiro. Como vimos, a financeirização vai além do campo puramente econômico, e a própria financeirização do cotidiano é, em si, um objeto de estudo específico dentro desse campo, como exposto por Ribeiro (2020), Fernandez e Aalbers (2017) e, de forma concreta, por Martin (2002). Na medida em que um maior número de pessoas passa a se interessar por assuntos e temáticas relacionada ao setor financeiro ou ao “mundo dos negócios”, observamos como esse processo de financeirização da sociedade possui uma estreita relação com as novas estratégias da incorporação imobiliária assim como expostas aqui para o caso da Vitacon.

Plantas, *renders* chamativos de importantes áreas e qualidade de vida são muitas vezes substituídos por informações de rentabilidade, demanda e liquidez. Quando Harvey, em *17 contradições e o fim do capitalismo*, se referiu à primeira e mais fundamental contradição capitalista, a sobreposição do valor de troca

em relação ao valor de uso, como algo fortemente presente no âmbito da habitação, porém muitas vezes mascarado, aqui parecemos ver sua exacerbação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AALBERS, Manuel. Corporate Financialization. In: CASTREE, N. **The international encyclopedia of geography: people, the earth, environment and technology**. Oxford: Wiley, 2014.
- CHESNAIS, François. A teoria do regime de acumulação financeirizado: conteúdo, alcance e interrogações. **Economia e Sociedade**, Campinas, v.11, n.1 (18), p. 1-44, 2002.
- GOTHAM, Kevin Fox. The secondary circuit of capital reconsidered: globalization and the U.S. real estate sector. **AJS**, Chicago, v. 112, n.1, p. 231-275, 2006.
- HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2014.
- MARX, K. **O capital: crítica da economia política** (Livro III). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.
- ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.
- SANFELICI, Daniel de Mello. **A metrópole sob o ritmo das finanças: implicações socioespaciais da expansão imobiliária no Brasil**. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (Tese de Doutorado), 2013.
- SANTORO, Paula Freira. ROLNIK, Raquel. Novas frentes de expansão do complexo imobiliário-financeiro em São Paulo. **Cadernos Metrôpoles**. vol 19. n. 39. São Paulo, 2017.
- SMOLKA, Martim. O capital incorporador e seus movimentos de valorização. **Cadernos PUR/UFRJ**, n. 1, p. 41-78, 1987.
- TOPALOV, Christian. **La urbanización capitalista**. México: Editora Edicol, 1979. ■

Carolina da Silva Grangeia, Luan Santos e Nelio Pizzolato

A contribuição das estratégias de mobilidade corporativa (sustentável) no âmbito do planejamento urbano

Resumo

Com o propósito de discutir os problemas de deslocamento das cidades, seus impactos e o papel das empresas na busca por soluções sustentáveis, este artigo apresenta a temática da Mobilidade Corporativa, pauta das novas estratégias empresariais que buscam a sustentabilidade e a gestão da mobilidade como diferencial de mercado, acreditando nos potenciais benefícios destas estratégias por meio do desenvolvimento de um Plano de Mobilidade Corporativa. Nesse contexto, os processos de produção espacial e alocação de infraestruturas, criando centralidades e periferias, definem os tipos de deslocamento casa-trabalho-casa, podendo este ser oneroso tanto para a empresa quanto para seu colaborador, dependendo das condições oferecidas. Assim como o Estado, as empresas têm o papel de promover ações de responsabilidade socioambiental que contribuam coletivamente para as cidades, afinal, também acentuam os problemas de mobilidade. Este artigo expõe a dinâmica de planejamento urbano no contexto dos movimentos pendulares e traz medidas de mobilidade corporativa de maneira que as organizações possam se adaptar ao uso de acordo com seu diagnóstico de mobilidade de seus colaboradores. Estas medidas potencializam a economia das organizações e contribuem para o desenvolvimento das cidades, visto que privilegiam a utilização de meios mais sustentáveis de locomoção, com redução de veículos com um único ocupante, utilização de combustíveis renováveis, flexibilização de horários, redução da emissão de gases de efeito estufa (GEE), entre outras ações.

Mobilidade Corporativa

Deslocamento pendular

Planejamento urbano

Sustentabilidade

Abstract

With the aim of discuss the urban displacement problems, their impacts and the role of companies in the pursuit for sustainable solutions, this article presents the Corporate Mobility, theme that belongs to the agenda of new business strategies that seek sustainability, and mobility management as a market differential, believing in its potential benefits through the development of a Corporate Mobility Plan. In this regard, the process of spatial production and infrastructure allocation, creating centralities and peripheries, defines the types of displacement home-work-home, which can be expensive for both the company and its employees, depending on the conditions offered. As well as the State, companies have the role of promoting social and environmental responsibility actions that contribute collectively to cities, after all, they also accentuate mobility problems. This article exposes the urban planning dynamics in the context of commuting movements and provides measures of corporate mobility so that organizations can adapt to use according to their employees' mobility diagnosis. These measures enhance the economy of organizations and contribute to the development of cities, promoting the use of more sustainable transportation, with reduction of vehicles with a single occupant, use of renewable fuels, flexibility of schedules, reduction of greenhouse gas emissions (GHG), among other actions.

Corporate mobility

Commute trips

Urban planning

Sustainability

INTRODUÇÃO

O transporte é um importante instrumento direcionador do desenvolvimento urbano, e, com isso, novas metodologias de planejamento com foco no equilíbrio dos sistemas de transporte e sua coexistência no espaço urbano vêm sendo estudadas. O padrão da mobilidade urbana no Brasil tem se modificado nos últimos anos. A frota de veículos no país aumentou em 28,6 milhões de 2008 a 2018, e a taxa de motorização passou de 19,6 automóveis para cada 100 habitantes em 2008 para 29,7 auto/100 hab em 2018 (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2019). Ainda, o setor de transportes no Brasil respondeu por aproximadamente 32,7% do consumo total de energia, sendo responsável por 46,3% das emissões de CO₂ eq, relativas ao setor de energia do país em 2018 (MME, 2019).

De fato, à medida que o modelo de desenvolvimento baseado no automóvel foi se consolidando no Brasil, observou-se também a expansão dos congestionamentos e o aumento de tempo de deslocamento nas viagens diárias. Além disso, a dispersão de áreas residenciais e serviços para as periferias, uso de energias não renováveis, poluição sonora e visual, redução da produtividade, aumento das emissões de poluentes na atmosfera, entre outras consequências do uso do automóvel vêm trazendo prejuízos econômicos, ambientais e à saúde pública das cidades (BERTOLINI & LE CLERQ, 2008).

Nesse sentido, os congestionamentos têm se agravado nas principais metrópoles brasileiras. Para Downs (2004), o tráfego congestionado é indesejável, porque aloca indevidamente recursos já escassos, além de causar ineficiência econômica e estresse psicológico. Ainda segundo o autor, os congestionamentos trazem dois grandes problemas sociais: perda de dinheiro e de tempo. Ao ocorrerem atrasos nas mercadorias ou aumento da margem de tempo para as pessoas se planejarem, há redução da produtividade e aumento do preço do transporte, além do aumento do tempo médio das viagens (DOWNS, 2004). Para Ross e Yinger (2000), o impacto do individualismo também colabora para o aumento dos congestionamentos, visto que é cada vez mais comum o uso do transporte individual em detrimento do transporte público, e ainda mais comum a média de um passageiro por veículo (ROSS, STEPHEN; YINGER, JOHN, 2000).

Como exemplo, o estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) sobre os custos dos congestionamentos na cidade de São Paulo revelou que “o prejuízo

de manter as filas intermináveis de carros parados” já equivale a 1% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. Em 2002, esse estudo estimou um prejuízo coletivo na ordem de R\$ 10 bilhões, baseado em índices da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de frota congestionada e gastos com combustível em determinadas velocidades médias, além de gastos com saúde e hora/salário. Já em 2012, este valor quadruplicou, estimado em R\$ 40 bilhões (CINTRA, 2014).

O incentivo a políticas públicas e privadas voltadas à melhoria da infraestrutura de transportes, principalmente para o transporte coletivo e para meios não motorizados, além do incentivo ao uso de biocombustíveis, ou de veículos híbridos e elétricos, e o desestímulo ao uso de veículos particulares através de penalidades ou limitações, possibilitariam a redução de carros nas ruas, reduzindo assim acidentes, e emissão de poluentes na atmosfera (SANTOS, 2013). Assim, medidas como estas podem ser desdobradas em ações e integradas a um Plano voltado para a mobilidade dos envolvidos. Além disso, novas políticas de planejamento territorial e urbano deveriam ser implementadas, na medida que a organização espacial dita o perfil dos deslocamentos diários nas cidades. Estes incentivos conectados entre si e a equipamentos urbanos promovem a inclusão social e contribuem para a preservação do meio ambiente (DECASTRO, 2014).

A partir deste panorama, observa-se o papel fundamental das organizações na gestão da mobilidade de seus funcionários, pois a maior motivação para o deslocamento dos brasileiros é o trabalho, que corresponde a 50% dos deslocamentos diários no país, podendo chegar a 80%, se somados os deslocamentos por motivos de estudo (WRI BRASIL, 2016). Este artigo, portanto, expõe as questões relacionadas à dinâmica de planejamento das cidades e à localização das organizações, que podem acentuar o tempo dos deslocamentos pendulares, contribuindo principalmente para o aumento das disparidades socioeconômicas, e traz o conceito de Mobilidade Corporativa, com intuito de firmar parcerias público-privadas, possibilitar mudanças de hábito, utilização de meios mais sustentáveis de locomoção, redução de veículos com um único ocupante, escalonamento de horários, entre outras ações definidas após elaboração de diagnóstico estabelecido por um Plano de Mobilidade Corporativa. Estas medidas potencializam a economia das organizações e contribuem para o desenvolvimento das cidades.

O PAPEL DAS CORPORAÇÕES NA MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA

Pode-se afirmar que o Brasil apresenta 84% de sua população vivendo nos grandes centros urbanos (IBGE, 2010), o que evidencia que o espaço citado se tornou o lugar de consolidação e expansão da produção capitalista, pois demonstra uma clara convergência do lugar em que os investimentos de capital são maiores, “seja em atividades localizadas na cidade, seja no próprio urbano, na produção da cidade” (CORREA, 1989). No entanto, a amplitude populacional e o desenvolvimento econômico das cidades trazem diversos conflitos sociais e não acarretaram investimentos e políticas públicas que garantissem a qualidade de vida de todas as pessoas. Observa-se a degradação dos serviços prestados à população, entre eles, o transporte público, e a disparidade regional, o que configura principalmente as dificuldades de mobilidade e acessibilidade.

O estudo da dinâmica metropolitana vinculada aos movimentos pendulares é uma das linhas tradicionais de pesquisa em Geografia Urbana: a identificação de áreas de influência ou regiões funcionais. Adams (1995) considera, a partir de formulações teóricas e estudos empíricos, que “áreas geográficas são definidas, principalmente, em termos de deslocamento diário de casa para o trabalho”. Destaca-se, então, que o conceito de “área metropolitana” está diretamente relacionado a um sistema de assentamento orientado para a produção, que tem suas origens no século XIX, com a “cidade industrial”. Nesta configuração, os deslocamentos para o trabalho assumem importância crescente, integrando o núcleo metropolitano onde se concentra a produção às áreas residenciais (ADAMS, 1995).

Os proprietários industriais e comerciais são, em razão da dimensão de suas atividades, grandes consumidores de espaço. Necessitam satisfazer requisitos locacionais, como terrenos amplos e baratos, junto a locais de ampla mobilidade, como porto, vias férreas, linhas de metrô e terminais rodoviários. Ainda, a especulação fundiária tem um grande efeito sobre suas atividades, visto que onera tanto o preço do terreno quanto dos imóveis ali estabelecidos (CORREA, 1989). Com isso, verifica-se deslocamentos cada vez maiores entre a origem e o destino, revelando o avanço do processo de ocupação do espaço das aglomerações urbanas. Tornam-se visíveis as centralidades dessas áreas, permitindo, assim, a identificação de processos seletivos de uso e apropriação da terra, com segmentação dos locais de moradia e de trabalho, e a necessidade de avanços em modelos de integração

destes locais por meio dos transportes (ROSA et al., 2005).

Com a expansão física das aglomerações urbanas e aumento das distâncias entre residência e local de trabalho/estudo, observa-se um encarecimento ou a própria inviabilidade dos deslocamentos e, em muitos casos, a própria migração definitiva. Entre os inúmeros fatores que se associam a esta pendularidade estão a dinâmica do mercado de terras/áreas fundiárias; o perfil econômico e a desconcentração da indústria para outros municípios; o acesso diferenciado ao mercado de trabalho e/ou oportunidades de estudo; os custos e a qualidade da oferta de transporte e o tempo de deslocamento. Assim, os processos de deslocamento pendular estão diretamente associados à expansão territorial, às questões socioambientais e econômicas no uso da terra, e se configuram como indutores da forma metropolitana (ROSA et al., 2005).

Mihessen, Machado e Pero (2014) apontam a correlação entre o planejamento do uso do solo e o panorama dos transportes das cidades, no qual a população com menor renda e nível de escolaridade, cuja moradia é situada nas margens dos centros urbanos, é penalizada com o acesso aos transportes. Com isso, leva-se mais tempo no deslocamento, gerando restrições às oportunidades do mercado de trabalho, atualmente centralizadas, além de agravar as desigualdades sociais (MIHESSEN, MACHADO E PERO, 2014). Ainda, Cintra (2008) alerta para o aumento das horas de trabalho desperdiçadas no deslocamento, que compromete a competitividade da economia, bem como a qualidade de vida das pessoas, que são afetadas pelo estresse e pelo esgotamento físico e psicológico em decorrência do trânsito parado (CINTRA, 2008).

Formas de manter o uso equilibrado dos sistemas de transporte e espaço urbano vêm sendo estudadas, e novos métodos e conceitos de planejamento vêm sendo aplicados nas cidades a fim de contornar os problemas nas centralidades e periferias urbanas. De maneira geral, eles apresentam um enfoque interdisciplinar, no qual as variáveis socioeconômicas, ambientais e a dinâmica da nova realidade das cidades devem ser consideradas, a exemplo das estratégias baseadas em gerenciamento da mobilidade no meio corporativo, cujo enfoque é sanar os problemas de circulação urbana causados pelos deslocamentos pendulares.

Neste contexto, o modelo de crescimento espacial conhecido como *urban sprawl* – expansão populacional, em sua maioria incontrolada, para áreas com menor densidade urbana, envolvendo riscos ambientais, à saúde e efeitos sociais indesejáveis,

umentando a fragilidade da região –, cujo pilar reforça o papel da indústria automobilística, abre espaço para modelos de cidades mais compactas, *smart growth* – modelo baseado em cidades compactas no âmbito da sustentabilidade –, bem como para a adoção de estratégias de gestão da demanda, mantendo a oferta da rede de infraestrutura (CASTRO, 2006). Sobre o gerenciamento da demanda por viagens, ou gerenciamento da mobilidade, a Gestão da Demanda de Viagens (do inglês, *Transportation Demand Management* – TDM), nos Estados Unidos, e a Gestão da Mobilidade (do inglês, *Mobility Management* – MM), na Europa, vêm se constituindo como fundamentos à inserção de políticas de mobilidade no Brasil, com intuito de promover a sustentabilidade, considerando a integridade ambiental, a equidade social e a eficiência econômica (ALEXANDRE, 2008; MENEZES E BALASSIANO, 2005).

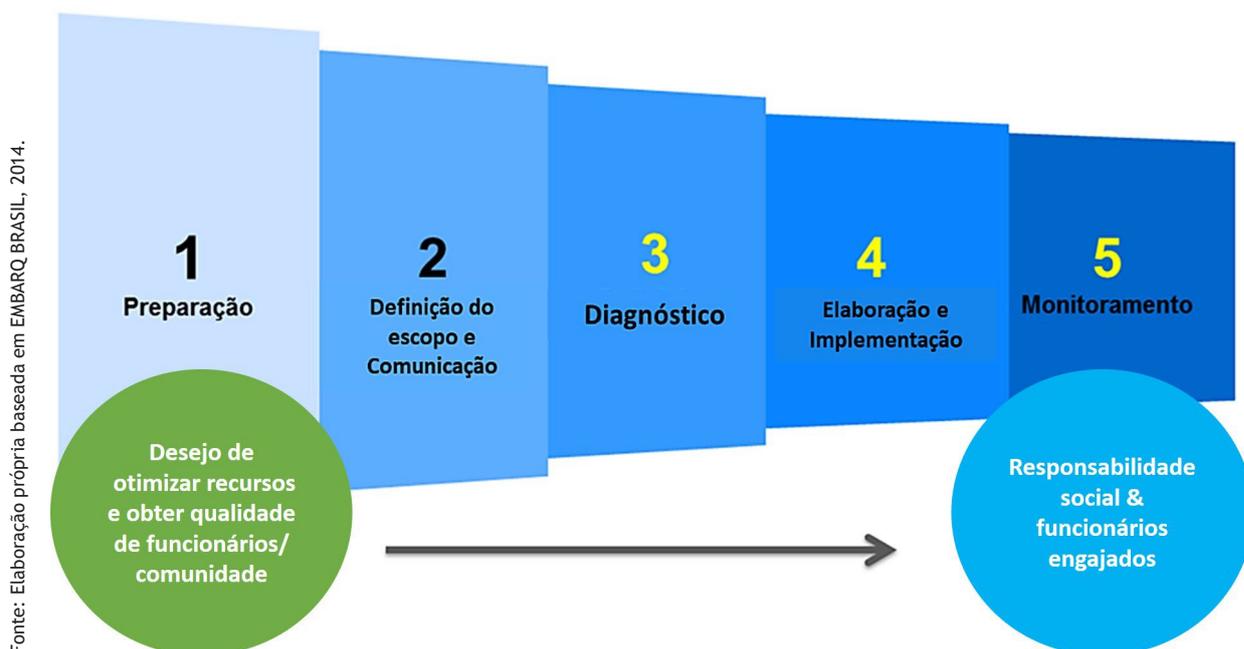
Assim, tanto o TDM quanto o MM consistem em um conjunto de medidas, políticas orientadas, serviços de mobilidade inovadores e produtos que buscam incentivar o uso de transportes sustentáveis alternativos, reduzindo o número de viagens por automóveis, especialmente aquelas com um único ocupante. Esse gerenciamento busca entender o comportamento das pessoas na escolha do modal, promovendo ações que atendam à demanda, de maneira socioeconomicamente eficiente, otimizada e sustentável (LITMAN, 2011).

INSTRUMENTO: PLANO DE MOBILIDADE CORPORATIVA

Empresas podem ser consideradas Polos Geradores de Viagens (PGV) quando exercem grande atratividade sobre a população, com oferta de bens e serviços, potencializando impactos na acessibilidade e na mobilidade dos espaços onde se localizam. Neste contexto, deve-se considerar a importância das empresas na dinâmica da economia dos centros urbanos como elementos de atração na configuração dos deslocamentos e seu papel como indutor da forma metropolitana (ROSA et al., 2005). O modo como se caracterizam os movimentos pendulares dos funcionários, normalmente com horário padrão de chegada e saída, e apenas um funcionário por veículo, pode e deve ser influenciado pelo setor, desde que promova o desenvolvimento econômico e socioambiental. Estratégias que se baseiam na TDM no meio corporativo, por exemplo, fazem parte do conceito de mobilidade corporativa (PETZHOLD e LINDAU, 2015).

A introdução de um Plano de Mobilidade nas empresas tem o papel fundamental de estimular a mudança nas formas de deslocamento para um modelo que promova o bem-estar dos funcionários e a redução dos impactos ambientais nas cidades. O Plano, sequência metodológica ilustrada na Figura 1 a seguir, consiste em medidas integradas para promoção de deslocamentos mais sustentáveis, por meio de ações como uso de bicicletas, caminhadas, promoção de carona e *carsharing*, utilização de biocombustíveis, flexibilização ou escalonamento dos horários da jornada de trabalho, teletrabalho (*home office*), entre outras (BRACKNELL FOREST COUNCIL, 2011).

Figura 1: Esquemático de Plano de Mobilidade Corporativa



Vale ressaltar que cada organização deve adaptar a metodologia conforme necessidade.

A preparação consiste no mapeamento dos atores envolvidos e necessidades da organização, juntamente com o alinhamento entre os gestores e a Diretoria. Após a preparação, é delimitado o escopo inicial, no qual se definem a visão, os objetivos e as metas a serem alcançadas com o Plano, bem como a forma pela qual se dará a comunicação entre os envolvidos. Com o apoio das partes interessadas e nas definições iniciais do Plano, é elaborado o diagnóstico, que consiste na caracterização do perfil dos colaboradores e suas formas de deslocamento, as influências diretas e indiretas, além da avaliação das condições de oferta de transportes no entorno e revisão de políticas organizacionais. O diagnóstico é definido com base na coleta de dados, podendo ser elaborado por meio de questionários eletrônicos, pesquisas ou referências locais, cujas perguntas se referem a quais meios de transporte o colaborador utiliza, sua percepção de usuário, horários de entrada e saída do trabalho, entre outras. Com base no diagnóstico, o Plano é então elaborado, com estratégias de mobilidade a serem adotadas, definidas e implementadas, criando-se indicadores, alocando recursos e definindo ações com cronograma para assegurar sua plena operação, assim como o monitoramento é previsto, garantindo o desempenho do Plano (GRANGEIA, 2019).

ESTRATÉGIAS E PRÁTICAS DE MOBILIDADE CORPORATIVA

Uma das causas dos períodos de congestionamentos recorrentes é a atividade das empresas consideradas PGV, pois geram um tráfego que se repete com frequência em um mesmo horário. O planejamento do gerenciamento da mobilidade em uma empresa, portanto, é um processo que envolve a construção de uma cultura de mobilidade nos funcionários, clientes e visitantes, com reflexos diretos no tempo de deslocamento, além de reduzir custos sociais e empresariais e reter talentos, visto que cada vez mais as novas gerações de profissionais valorizam tais benefícios (GRANGEIA, 2019).

O resultado do diagnóstico do padrão de deslocamentos dos funcionários trará subsídios para a elaboração de um Plano de Mobilidade com metas e objetivos claros, o que, por sua vez, auxiliará na tomada de decisão sobre quais medidas e estratégias oferecerão melhor custo/benefício (DECASTRO, 2014). Em parceria com algumas instituições, a EMBARQ BRASIL elaborou o guia intitulado *Estratégias de mobilidade para organizações* buscando esti-

mular e promover debates sobre mobilidade urbana, bem como sobre os desafios no engajamento e na articulação interna das organizações. Esse guia contém referências e boas práticas já adotadas por algumas instituições, enfatizando sete estratégias de mobilidade corporativa, com base em publicações desenvolvidas por instituições governamentais e departamentos internacionais de transporte, além das experiências da própria organização EMBARQ BRASIL.

Entre as estratégias do guia, destacam-se: transporte a pé, bicicleta, transporte coletivo, transporte fretado, carona, teletrabalho e estacionamento, apresentadas no Quadros 1 e 2. São relacionadas ações a serem realizadas para fomentar o uso da estratégia em questão, barreiras e como superá-las, destacando os desafios enfrentados e como solucioná-los, além de estudos de caso nacional, indicando as motivações e os resultados alcançados (EMBARQ BRASIL, 2017; PERTH, 2013; BRACKNELL FOREST COUNCIL, 2011; LITMAN, 2011; NZ TRANSPORT AGENCY, 2011).

O poder público é o grande responsável pelo planejamento urbano, regulação do uso e ocupação do solo, bem como sistemas de infraestrutura viária e transporte coletivo. No entanto, as empresas e organizações podem e precisam promover ações de responsabilidade socioambiental que contribuam coletivamente para as cidades, pois também acentuam os problemas de mobilidade, visto que um grande percentual dos deslocamentos urbanos está atrelado ao percurso casa-trabalho-casa (EMBARQ BRASIL, 2017).

Apesar dos benefícios às empresas, aos colaboradores e à cidade como um todo, o conceito e as práticas de Mobilidade Corporativa ainda são pouco difundidos pelas empresas brasileiras. Mais ainda, o posterior monitoramento e medição das medidas de um Plano de Mobilidade, bem como estudos práticos dos benefícios associados a estes planos ainda são escassos (DECASTRO, 2014).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir das reflexões deste artigo, observa-se que a discussão do movimento urbano é indissociável à da mobilidade. Cada vez mais, materializam-se formas urbanas e extensões territoriais diversas, criando novas relações cotidianas entre pessoas e lugares. Ainda, enxerga-se o grande peso das empresas e organizações públicas e privadas nessa dinâmica, tendo as políticas e medidas voltadas aos transportes como possíveis soluções aos problemas ambientais, sociais e de circulação urbana.

Quadro 1: Estratégias de Mobilidade Corporativa

Estratégia	Ações	Barreiras / Superações	Possíveis soluções
Transporte a pé	Grupos de corrida e caminhada; vestiários, armários, acesso exclusivo e guarda-chuvas na recepção; flexibilização dos horários de entrada e saída para que os funcionários aproveitem a luz do dia; elaboração de mapa do entorno com informações de serviços da região, atalhos e locais seguros de travessia; bonificação e incentivos ao uso de pedômetro; manutenção das calçadas; qualificação das rotas de pedestres para que se conectem a serviços e pontos de integração modal.	Segurança e acessibilidade	Em parceria com o poder público: manutenção e iluminação dos locais de passagem; priorização dos requisitos de exclusividade de acesso; grupos de caminhada.
		Distância do local de trabalho	Integração entre o uso do transporte de massa com a caminhada.
		Exercício de outras atividades antes ou após o expediente	Promoção de vouchers e carros compartilhados.
		Higiene e limpeza	Convênios com serviços locais e comércio que tenham espaço disponível.
Uso de bicicleta	Disponibilização de estrutura e equipamentos adequados, como vestiários com chuveiro e armários, bicicletários ou paraciclos; implantação de acessos exclusivos para pedestres e ciclistas; criação de grupos de ciclistas e atividades de ciclismo; disponibilização de bicicletas compartilhadas; elaboração e circulação de mapas com rotas seguras para bicicletas. Em parceria com o poder público: cobrança de disponibilização de rotas e ciclovias iluminadas e seguras, além de calçamento e integração das ciclovias e ciclofaixas aos demais modais.	Segurança pública e viária	Manutenção e iluminação dos locais de passagem. Neste caso, é necessário trabalho em conjunto com a alçada pública e priorização dos requisitos de exclusividade de acesso; investimento em bicicletários que melhoram a segurança contra os furtos; promoção de palestras sobre segurança no trânsito.
		Higiene e limpeza	Convênios com serviços locais e comércio que tenham espaço disponível.
		Topografia local	Integração modal nos deslocamentos; incentivos ao uso de bicicletas elétricas através de financiamento da organização.
Transporte coletivo	Disponibilização de mapas, informações sobre linhas do entorno, itinerário e tabela horária; aplicativos de rotas do transporte coletivo; flexibilização dos horários de entrada e saída do expediente para evitar o uso do transporte coletivo em horários de pico; integração por carona, grupos a pé ou fretados nas estações e terminais; redução ou isenção do desconto de 6% (no caso do Brasil) do vale-transporte na folha salarial; priorização de instalação de escritórios em regiões com boa oferta de transporte coletivo; diálogo com o poder público para qualificação das estações, terminais e pontos de parada com melhoria nos abrigos, calçamento e iluminação; qualificação dos percursos para os usuários e trajeto/rota.	Baixa frequência de circulação ou ausência em determinadas regiões; falta de confiabilidade e segurança nos veículos	Em parceria com o poder público: extensão das linhas de ônibus, melhorias no acesso e iluminação, qualificação da frota e trajeto, aumento da oferta de veículos; melhor distribuição dos serviços e oportunidades na área urbana, reduzindo os impactos do espraiamento recorrente nas cidades.
		Disponibilidade de informação	Revisão das políticas da organização em relação a estacionamento, auxílio-combustível e uso de veículos corporativos, além da redução do desconto máximo de 6% em folha de pagamento para o vale-transporte.
		Integração modal	Em parceria com o poder público: priorização de políticas de investimento na integração de modais.
Transporte fretado	Adoção de sistemas/ softwares de otimização/roteirização; política de retorno rápido, com disponibilização de voucher ou veículos compartilhados; wi-fi e ar-condicionado; informações como horário e o itinerário; implementação de áreas de embarque/desembarque próximas às organizações e integração das rotas com locais estratégicos como shoppings, estações de metrô e trem, terminais de ônibus.	Custo	Planejamento das rotas e aderência dos funcionários ao sistema, visto que a capacidade deste tipo de transporte considera apenas pessoas sentadas, e melhorias na definição das rotas, evitando gastos excessivos em um modelo de fluxo que poderia ser mais bem aproveitado.
		Legislação	Tipo de contratação e serviços oferecidos dependem da regulamentação local.
Programas de carona	Espaços exclusivos em estacionamento ou descontos; promoção de eventos de integração com encontro de indivíduos com rotas comuns; pontos de carona; aplicativos e softwares de carona.	Porte da empresa	Busca por parceiros em organizações próximas ou mesma torre comercial viabilizando a carona.
		Exercício/ atividades antes ou após o expediente	Verificação de similaridade nas atividades a fim de incentivar o compartilhamento da viagem.
Home-office e teleconferência	Escalonamento ou periodicidade de atividades; treinamentos e capacitações dos funcionários (ferramentas de vídeo chamadas ou conferência); disponibilização de suporte remoto, materiais como fones de ouvido e webcam, e mesas rotativas nos escritórios.	Burocracias contratuais	Departamento jurídico e de recursos humanos: cláusulas contratuais e a forma como deve ser monitorado o regime de teletrabalho.
		Crítérios de elegibilidade	Política institucional que defina os custos relacionados ao funcionário em virtude do teletrabalho (luz, internet, equipamentos de informática, móveis e telefone) e os critérios de elegibilidade.
		Ausência de postura gerencial	Treinamentos e regras para videoconferências, assim como disseminação de informações sobre ergometria.
Gestão de estacionamento	Cobrança pelo uso do estacionamento; redução do número de vagas para carros, substituindo por bicicletas, mobilidade reduzida e visitantes; vagas para período curto; priorização para quem oferece carona; acordos com a comunidade local e funcionários, até mesmo autoridades, caso exista abundância de estacionamentos gratuitos no entorno da organização.	Conforto e segurança	Ações para desenvolvimento da aceitação dos funcionários, e medidas que incentivem o uso de transportes mais sustentáveis, antes de qualquer alteração ou restrição do uso de estacionamentos.

Fonte: Elaboração própria baseada em EMBARQ BRASIL, 2017.

De fato, a demanda por veículos motorizados no país ainda é excessiva, e se observa o papel fundamental das empresas e demais organizações no fomento à reconstrução da matriz de transportes brasileira, no momento em que priorizam e gerenciam o deslocamento de seus funcionários com elaboração de estratégias de gerenciamento da mobilidade. Com

isso, este artigo ainda enumera estratégias que podem ser utilizadas pelas empresas por meio de Planos de Mobilidade Corporativa, e os impactos gerados por estas ações, assim como desafios e possíveis soluções elucidadas pelo guia de estratégias de mobilidade para organizações da EMBARQ Brasil.

Estas estratégias objetivam a redução dos

Quadro 2: Práticas de Mobilidade Corporativa

Estratégia	Estudo de Caso
Transporte a pé	Em evento em São Paulo, foram promovidos grupos de caminhada conectando o local a duas estações de transporte coletivo (uma de trem e outra de metrô) mais próximas dentro de um percurso de até 2 km. As rotas foram estudadas previamente. Em comparação à utilização de táxi com único passageiro, para a realização do mesmo percurso, foram gastas, em média, 165 kcal a mais, economizados R\$ 15, além de 0,5 kg de CO ₂ eq não emitido por participante.
Uso de bicicleta	Organização de São Paulo com 600 funcionários instalou um aplicativo-jogo. A plataforma contabiliza informações como distância percorrida, calorias, gasolina economizada e emissões de CO ₂ eq evitadas, ao mesmo tempo em que gratifica aqueles funcionários que apresentam melhor desempenho, gerando competitividade interna e maior engajamento. Os resultados em seis meses foram: +80 funcionários ativos, +1,4 milhões de kcal gastas, +8,5 ton de CO ₂ eq não emitidos e economia de R\$ 120 mil em vagas de estacionamento não alocadas.
Transporte coletivo	Organização com mais de 15 mil funcionários, instalada em Belo Horizonte, mudou sua sede da área mais central para o extremo norte do município, a aproximadamente 20 km do local anterior. Após diagnóstico, e com o intuito de preparar as pessoas para a mudança, foram intensificados: (i) e-mails marketing e mídia social para avisar sobre os benefícios, mudanças de itinerário e início da operação, (ii) disponibilização de um canal de comunicação e equipe "Posso Ajudar", bem como (iii) viagem-piloto com representantes de diferentes secretarias para multiplicação da informação. Foram inseridas novas linhas no trajeto promovendo integração física e tarifária, houve redução de tarifa para usuários antigos do serviço executivo, acesso a veículos mais modernos e mais conforto e redução do tempo de viagem em decorrência do uso dos corredores de ônibus.
Transporte fretado	Organização em São Paulo oferecia serviço fretado para 240 funcionários, no qual um único transportador disponibilizava frota com 25 veículos, com taxa de ocupação total de 35%. Após replanejamento das rotas, considerando as restrições na cidade, regras do transporte fretado e diferentes cenários de custo de contratação de veículos (ônibus, micro-ônibus e vans), as 240 pessoas puderam ser atendidas com 24 vans de 15 lugares, com cada veículo realizando uma rota diferente. Após finalização do contrato vigente, estimou-se aumento da taxa de ocupação para 58% e economia nos 12 primeiros meses após redução da ociosidade de R\$ 940 mil.
Programas de carona	Organização em São Paulo com mais de mil funcionários, com vagas de estacionamento gratuitas e auxílio-combustível, implementou sistema de carona. As estratégias se deram por pesquisa do potencial da carona entre os funcionários, na qual foram identificadas mais de 10 mil possibilidades. Criou-se um aplicativo, e foram realizadas promoções de uso, campanhas on-line e off-line e material impresso. Em 18 meses, cerca de 80% dos funcionários estavam ativos no aplicativo, volume de caronas aumentando 10% ao mês, +4,5 ton de CO ₂ eq não emitidos, e por fim redução em 20% das vagas de estacionamento por meio de política interna de rodízio de placas dentro do estacionamento da organização.
Home-office e teleconferências	Empresa com unidade administrativa em São Paulo com 300 funcionários, após mudança de localidade, adotou medidas em projeto-piloto de mobilidade corporativa, elegendo 41 funcionários para adoção do regime de teletrabalho. Em três meses de ações de conscientização, monitoramento e avaliação de resultados por consultoria especializada, chegaram nos seguintes resultados: 75% dos participantes notaram melhoria da qualidade de vida, 64% afirmaram que produtividade aumentou, e houve 30% de redução do espaço físico da empresa e consequente redução de custos, em virtude do uso compartilhado das instalações. Além disso, estimou-se que em um ano +3 mil deslocamentos motorizados e +4,5 mil horas de deslocamento serão evitados, +13,5 ton de CO ₂ eq não serão emitidos, e +R\$ 2 mil em despesas por participante serão economizados.
Sistemas de gestão de estacionamento	Instituição privada de ensino em Curitiba com mais de 2 mil alunos disponibilizava estacionamento gratuito. Com a crescente demanda, a Universidade dobrou o número de vagas de estacionamento (atingindo mais de 4 mil vagas), demolindo, inclusive, uma pista de atletismo. Após iniciativa de rever o planejamento da universidade reduzindo custos e a percepção de que apenas 30% da comunidade acadêmica utilizava o serviço de estacionamento, adotaram-se cobranças no local, contratando empresa terceirizada. Assim, com estratégias de panfletagem, comunicação em redes sociais, rádios, implementação de serviço que monitora em tempo real a ocupação do estacionamento e a cobrança em si, a Universidade zerou seus custos de manutenção do espaço, houve melhoria na segurança e circulação de pedestres dentro do estacionamento e o percentual de viagens com automóvel caiu entre 9 e 12%.

Fonte: Elaboração própria baseada em EMBARQ BRASIL, 2017.

impactos ambientais, sociais e econômicos da região de abrangência a serem aplicadas. Visam à racionalização das viagens com apenas um ocupante, à redução da emissão de gases de efeito estufa (GEE), à acessibilidade, ao uso consciente de recursos naturais e urbanos, ao aumento da eficiência energética frente aos meios de locomoção, bem como à inserção de novas políticas públicas e privadas voltadas à mobilidade urbana. Além disso, podem ser utilizadas não só na gestão do deslocamento pendular dos funcionários, maior contribuinte dos chamados congestionamentos recorrentes, mas também em viagens a negócios, gestão de frotas externas e/ou distribuição.

Nesse contexto, estudos sobre Planos de Mobilidade Corporativa no Brasil ainda são escassos, e foi preciso recorrer à literatura internacional, destacando boas práticas e resultados expressivos, a fim de fundamentar o real impacto e benefícios das estratégias de gerenciamento da mobilidade, como: redução dos GEE; redução de custos de infraestrutura, tarifários e estacionamento; melhoria da acessibilidade; otimização de processos e serviços; melhoria das condições de saúde física e psicológica, com redução principalmente dos níveis de estresse; aumento da produtividade, entre outros benefícios mencionados no decorrer do texto.

Portanto, o incentivo à mobilidade corporativa deve envolver parcerias entre os setores públicos e privados, em conjunto com instrumentos que apoiem e encorajem a mudança de comportamento em relação aos meios de transporte, promovendo o uso racional dos mesmos. Essa intervenção racional e planejada das empresas e demais organizações sobre a demanda por transportes contribui para a implementação de novas políticas orientadas à mobilidade corporativa, promovendo a inclusão social em meio à expansão territorial e o desenvolvimento das cidades de forma mais sustentável.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADAMS, J. S. 1995. Classifying settled areas of the United States: conceptual issues and proposals for new approaches. In: DAHMAN, D. C., FITZSIMMONS, J. D. (ed.). **Metropolitan and nonmetropolitan areas: new approaches to geographical definition**. Washington: Population Division/US Bureau of the Census, September 1995, p.9-83 (Working paper n.12).
- ALEXANDRE, M.O.L. 2008. **Potencial de gestão da mobilidade para empregadores da cidade de Resende**. Dissertação de Mestrado em engenharia de transporte. COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2008, p. 137.
- BERTOLINI, I.; LE CLERQ, F. 2008. Urban Transportation Planning in transition. **World TransitResearch**. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07001072>>. Acesso em Maio de 2020.
- BRACKNELL FOREST COUNCIL. 2011. **Travel Choice for Business: a local guide to workplace travel plan**. Disponível em: <<https://www.bracknell-forest.gov.uk/sites/default/files/documents/travel-choice-for-business.pdf>>. Acesso em Maio de 2020.
- CASTRO, M.A.G. 2006. **Gerenciamento da Mobilidade**: uma contribuição metodológica para a definição de uma política integrada dos transportes no Brasil. Dissertação de Doutorado em engenharia de transporte. COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2006, p. 391.
- CINTRA, M. 2008. Os custos do congestionamento na capital paulista. **Revista Conjuntura Econômica**. Junho. v.62.
- CORREA, R. 1989. **O espaço urbano**. São Paulo. Ática. Disponível em: <<http://www.ufff.br/pur/files/2011/04/O-espaço-urbano.-Roberto-Lobato-Corrêa.pdf>>. Acesso em Maio de 2020.
- DECASTRO, J. 2014. **Caracterização e Análise do Deslocamento Casa-Trabalho-Casa em Empresas Localizadas na Barra da Tijuca**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- DOWNS, A. 2004. **Still stuck in traffic: Coping with peak-hour traffic congestion**. Brookings Institution Press. Washington, D.C.
- EMBARQ BRASIL. 2014. **Passo a Passo para a Construção de um Plano de Mobilidade Urbana**. Porto Alegre, Brasil. Disponível em: <<http://d.pr/f/1eLcr>>. Acesso em Maio de 2020.
- EMBARQ BRASIL. 2017. **Estratégias de mobilidade urbana para organizações**. Porto Alegre, Brasil. Disponível em: <<http://wricidades.org/research/publication>>. Acesso em Maio de 2020.
- GRANGEIA, C. 2019. **Plano de Mobilidade Corporativa (Sustentável) no Brasil: um estudo de caso de uma empresa de energia**. Dissertação de Mestrado em engenharia urbana e ambiental. PUC/ TU Braunschweig, Rio de Janeiro, 2019, p. 123.
- IBGE, 2010. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em Maio de 2020.
- LITMAN, T. 2011. **Guide to calculating mobility**

- management benefits.** Vitoria Transport Policy Institute.
- MENEZES, F.S.S.e BALASSIANO, R. 2005. **Participação das empresas na política de gerenciamento da demanda por transportes.** In: III RIO DE TRANSPORTES, 2005, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.riodetransportes.org>>, acesso em Maio de 2020.
- MIHESSEN, V.; MACHADO, D. C.; PERO, V. 2014. Mobilidade urbana e mercado de trabalho na região metropolitana do Rio de Janeiro. In: 42º Encontro Nacional de Economia, 2014, Natal. **Anais do 42º Encontro Nacional de Economia.** Niterói: ANPEC, 2014. v. 1. p. 1-20.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. 2015. **PlanMob:** caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>.
- MME (Ministério de Minas e Energia). 2019. **Balanco Energético Nacional 2019.** Disponível em: <<https://ben.epe.gov.br/>>.
- NZ TRANSPORT AGENCY. 2011. **Workplace Travel Plan Guidelines:** general travel planning know-how with a focus on travel to and from work. New Zealand.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. 2019. **Mapa da motorização individual no Brasil – Relatório 2019.** Disponível em: <<http://www.observatoriodasmetrolopes.net/>>. Acesso em Maio de 2020.
- PERTH. Department of Environment and Conservation. Department of Transport. 2013. **TravelSmart Workplace Fact Sheet: Promoting walking.** Perth, Australia. Disponível em: <<https://healthierworkplacewa.com.au/media/2297/promoting-walking.pdf>>. Acesso em Maio de 2020.
- PETZHOLD, G. S.; LINDAU, L. A. 2015. O Papel das Corporações na Busca da Melhoria das Condições de Mobilidade Urbana nas Cidades. In: **Anais XXIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes,** ANPET, Ouro Preto.
- PETZHOLD, G. S.; LINDAU, L. A. Planos de Mobilidade Corporativa: Análise e Proposta de Método para sua Elaboração. In: **Anais XXIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes,** ANPET, Ouro Preto, 2015.
- ROSA, M.; BRANCO, M.L.G. C; FIRKOWSKI, O.L.C de F. 2005. **Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos.** São Paulo em Perspectiva, V.19, N.4, p.121-133.
- ROSS, S. L.; YINGER, John. 2000. **Timing equilibria in an urban model with congestion.** Department of Economics, University of Connecticut, Connecticut. Journal of Urban Economics, v. 47, n. 3, p. 390-413.
- SANTOS, L. 2013. **Mudanças Climáticas e Mobilidade Urbana:** análise de políticas públicas para o setor de transporte de passageiros no Brasil. Projeto de tese de Doutorado – Programa de Planejamento energético, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- WRI BRASIL. 2016. **Estudo mostra como organizações podem mudar políticas de transporte de funcionários.** Disponível em: <<http://wricidades.org>>. Acesso em Abril de 2020. ■

Carolina da Silva Grangeia é mestre em Engenharia Urbana e Ambiental pela PUC-Rio, e graduada em Engenharia Civil pelo Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (CEFET/RJ). carol.silva.g1@gmail.com

Luan Santos é professor do Programa de Engenharia de Produção (PEP/COPPE/UFRJ) e da Engenharia UFRJ-Macaé. Doutor e Mestre em Planejamento Energético e Ambiental (PPE/COPPE/UFRJ), graduado em Matemática (IME/UFF) e em Administração (FACC/UFRJ). Principais linhas de pesquisa: política climática, finanças sustentáveis, precificação de carbono, transportes e mobilidade urbana. luan.santos@pep.ufrj.br

Nelio Domingues Pizzolato é formado em Engenharia Mecânica pela PUC-Rio. Mestre pela própria PUC e o Doutor na Business School de Chapel Hill, University of North Carolina, na área de Métodos Quantitativos. Realizou o pós-doutorado na Université de Montréal, no Centre de Recherche sur les Transports. Hoje pertence ao Quadro de Professores Eméritos da PUC-Rio, e professor do Mestrado Profissional da Universidade Católica de Petrópolis (UCP). ndp@puc-rio.br

Rodrigo Fernandes
Ulisses da Silva Fernandes

A Sociedade do Espetáculo e a cidade contemporânea

apontamentos para uma leitura geográfica de Guy Debord

Resumo

Este artigo busca inter-relacionar o pensamento do teórico francês Guy Debord à análise do espaço urbano a partir de uma perspectiva geográfica. Tal leitura é feita considerando a teoria da Sociedade do Espetáculo, presente no livro-manifesto de mesmo nome lançado em 1967 pelo referido filósofo francês. Entendemos que o espetáculo debordiano tem como característica manifestar-se de diferentes formas em diferentes espaços urbanos. Sendo assim, para o melhor entendimento da existência deste espetáculo nas cidades contemporâneas, elegemos duas categorias de espaço a serem analisadas: a cidade enquanto espaço-mercado e a cidade-mercadoria. Acreditamos que estudar o pensamento debordiano nesses contextos pode propiciar uma importante ferramenta para entendermos as cidades atuais, suas idealizações, bem como suas configurações mercadológicas de molde capitalista.

Sociedade do espetáculo

Guy Debord

Cidade

Espaço

Abstract

This article aims to interrelate the thought of the French theorist Guy Debord to the analysis of the urban space from a geographic perspective. Such reading is made considering the theory of The Society of the Spectacle (La société du spectacle) present in the manifesto book of the same name launched in 1967 by the mentioned French philosopher. We understand that the Debordian spectacle has as its characteristic to manifest itself in different forms in different urban spaces. Thus, for the better understanding of the existence of this spectacle in contemporary cities, we chose two categories of space to be analyzed: the city as a space-market and the city-commodity. We believe that studying Debordian thinking in these contexts can provide an important tool for understanding current cities, their idealizations and their capitalist mold market configurations.

Society of the spectacle

Guy Debord

City

Space

INTRODUÇÃO

Tentar compreender as cidades contemporâneas, seus meandros e complexidades não são tarefas exclusivas dos geógrafos ou de qualquer outro investigador acadêmico. Também *outsiders* ao universo sistematizado da Academia têm legado abordagens relevantes aos estudos urbanos. Entre estes, está Guy Debord, autor de *A sociedade do espetáculo* (DEBORD, 2013a [1967]), livro que será seu *magnum opus* e principal herança intelectual. Mas quem é Guy Debord?

Pouco se sabe sobre esse livre-pensador. Nascido em 1931, em Paris, Guy Debord manteve sua vida privada em penumbra e mesmo em seu texto autobiográfico, *Panegírico* (DEBORD, 2002 [1993]) – editado um ano antes de cometer suicídio em Haute-Loire, França –, este autor não se esforça em esclarecer detalhes da sua biografia. Ainda assim não podemos tratar suas concepções como uma narrativa impessoal, dado que seu pensamento crítico se fundamenta em suas vivências. “Toda minha vida transcorreu em tempos turbulentos, de extremas perturbações na sociedade e imensas destruições” (DEBORD, 2002 [1993], pp. 9-10), nos esclarece. De fato, a partir de 1940 paradigmas filosóficos, culturais e sociais são postos em xeque ao mesmo tempo em que os cenários políticos e geopolíticos se polarizam de maneira radical (COSTA, 1991). É nesse contexto que Debord comete *A sociedade do espetáculo* (2013a [1967]), que a partir de Marx, mas indo além deste, promove uma crítica feroz contra o *status quo* francês.

Para além dessa obra – que no momento mesmo de sua publicação, em 1967, ganha o *status* de “manual” revolucionário –, Guy Debord destaca-se pela liderança de grupos radicais europeus. A Internacional Letrista (1952-1957) e a Internacional Situacionista (1957-1972) serão dois deles, e é na posição de líder deste último coletivo que Debord analisa a natureza espetacular das cidades contemporâneas. Mas, afinal, o que é e como o espetáculo se instaura nas sociedades?

Durante sua trajetória intelectual, Guy Debord apresenta um número considerável de definições sobre o que seria o espetáculo, mas de modo geral esse pensador entende o espetáculo como uma maneira de o Homem estar no mundo contemporâneo. Esta vivência, no entanto, seria dominada por uma ditadura imagética que falsifica as experiências sociais a favor da manutenção da ordem capitalista. Para entender como o espetáculo debordiano se manifesta nas cidades e consequentemente na vida dos indivíduos, procuramos investigá-lo a partir de suas duas dimensões “mercadológicas” presentes de maneira

ampla e profunda no espaço urbano, a saber: o espaço-mercado e a cidade-mercadoria.

Para tal análise, elegemos *A sociedade do espetáculo* (2013a [1967]), como texto central que buscamos articular com o pensamento de alguns dos muitos geógrafos que se dedicam ao estudo do fenômeno urbano, pois acreditamos que a partir de uma dialética “de gabinete” – gerada na interação aparentemente incompatível entre o pensamento sistematizado e o livre-pensar, entre a Geografia e a abordagem debordiana – podemos alcançar divergências, convergências e sínteses teóricas pertinentes acerca do urbano sob o signo espetacular.

A CIDADE ENQUANTO ESPAÇO-MERCADO

Mesmo que das 221 “teses” ou “aforismos” de *A sociedade do espetáculo* apenas 14 encontrem-se sob o subtítulo “O planejamento do espaço”, seria uma temeridade subestimar o protagonismo do espaço-cidade em Guy Debord. Apesar dessa aparente superficialidade, Debord é um pensador que elege as urbes como objeto e objetivo de sua teoria.

É premente aqui entendermos que, para Debord, o espetáculo é essencial à dinâmica do capital. Cabe a essa “força” potencializar a mercantilização contínua e crescente de produtos, o que corresponde mesmo ao movimento mais básico da economia capitalista: vender, acumular, lucrar, vender etc. E é nas cidades que essa dinâmica surge, se amplia e se sustenta. Nessa conjectura, o espaço urbano encarna um papel triplo: além de centro de produção e “balcão” de vendas, é ele também uma mercadoria (DEBORD, 2013a [1967], p. 115).

Em um cenário onde as fronteiras entre cidade e o mercado se diluem, podemos afirmar que o espaço-mercado não é outro senão toda cidade capitalista (SEABRA, 2014) que chega ao estado de “*se consumir a si mesma*” (DEBORD, 2013a [1967], p. 115. grifos do autor). Entretanto, se viver na cidade é estar em constante relação “mercadológica” – via espetáculo – com o meio circundante, isso não se dá de forma determinista. Não nos tornamos consumidores porque vivemos em um *locus* onde o espaço, seja ele público e/ou privado, formal ou informal, pode-se apresentar como uma coleção de artifícios de sedução e fetiche. Ainda que haja esse apelo, e ele porventura cumpra seu papel, em sua essência o espaço urbano não é somente o espaço com vistas ao mercado e ao comércio. Dito de outra maneira: o espaço-mercado é uma das dimensões do espaço urbano, mas o espaço urbano não é ele todo espaço-mercado.

Pari passu, as feiras livres, as áreas de comércio popular, os camelódromos, os *shopping centers*, os hipermercados, os grandes magazines ou os complexos de lazer são apenas a face física do espaço-mercado, o que Herculano Cachinho (2006, p. 36) define por *cityscape*, onde as construções – sejam elas itinerantes ou fixas – “participam na configuração da sua forma, embelezam e dão vida aos palcos onde decorre a representação”. Entretanto, para este mesmo autor, tais arranjos urbanos

[...] pouco nos dizem sobre sua alma. O verdadeiro espírito da metrópole pós-moderna encontra-se, acima de tudo, nos valores culturais, na diversidade de estilos de vida, nos sonhos, desejos e receios das pessoas, na variedade das tribos urbanas, nas novas práticas e experiências culturais e de consumo (CACHINHO, 2006, p.36).

Ou seja, só podemos compreender a cidade contemporânea e sua condição de espaço-mercado se também levarmos em conta as *mindscapes*, suas paisagens interiores. Plano que é acessado quando deixamos de lado “as avenidas adornadas pelas construções espectaculares, os arranjos cenográficos e as paisagens simuladas” (CACHINHO, p. 36). Assim, o espaço-mercado revela-se tão externo (concreto, coletivo, público ou semipúblico) quanto interno (abstrato, individual, privado), e nele o espetáculo está em toda parte. Tanto na grande intervenção urbanística e arquitetônica quanto na personalíssima dimensão do desejo. Desejo que para Guy Debord é expresso pela busca incessante pelas novidades do mundo do consumismo: do “estar na moda”, da obrigação de adquirir o novo e o *mais novo*. Ação que é a própria negação da vida real, aqui transformada em vida “realmente espetacular” (DEBORD, 2013a [1967], p. 106), criada artificialmente pelo e para o consumo.

Contrariando Cachinho (2006, p. 35), para quem o homem urbano é um *consumactor*, a um só tempo indivíduo e consumidor, ator e espectador das cenas e dramas que se desenrolam nas cidades, Debord minimiza a multidimensionalidade dos indivíduos e decreta que todo consumidor é forçosamente um espectador passivo: o “homem desprezível” que se deixa subjugar completamente pelos especialistas do poder do espetáculo (DEBORD, 2013a [1967], p. 127). Este autor não faz qualquer conexão entre consumo e cidadania, diferente de Néstor Canclini, que aproxima a diversificação dos gostos à prática da liberdade, afinal de contas, “lembrar que nós cidadãos também somos consumidores leva a descobrir na diversificação dos gostos uma das bases estéticas

que justificam a concepção democrática da cidadania” (CANCLINI, 1999, p. 58).

Tampouco Guy Debord leva em conta que o consumidor, ainda aquele “consumidor mais-que-perfeito” (SANTOS, 1987, p. 40) não é necessariamente apenas um consumidor. Tal autor não concorda que o ato da compra traz em si elementos de liberdade, dado que nos grandes centros urbanos podemos escolher, em um elenco de opções, o que compramos, onde compramos e de que forma compramos.

É da natureza do espaço urbano, que também é espaço-mercado, mostrar-se múltiplo e paradoxal, a desafiar as tentativas de interpretações totalizadoras. Formado pelo diálogo entre a face concreta da urbe e pelo desejo e necessidades dos indivíduos, o urbano é a dimensão da concomitância e da coexistência – nem sempre pacífica – entre o necessário e o supérfluo, o essencial e o acessório, a alienação e a liberdade, a opressão e a resistência, o individualismo e a solidariedade, a passividade e a interatividade (LEFEBVRE, 2000 [1974]). E ainda que as cidades sejam espaços de consumo privilegiados, elas não são apenas isso, assim como o consumo não é apenas ação alienada/alienante. Nelas podem surgir reificações e clivagens de classes, assim como a união de diferentes atores e indivíduos a favor de uma causa comum. Mas, uma vez mais Debord ignora essa multiplicidade ao afirmar que o espetáculo – ao vender todas as coisas e objetos – dirige as intenções e ações dos Homens, esmagando seu “eu” no mundo e tornando-os prisioneiros das engrenagens do capital que só lhes fornece uma falsa “*presença real*” (DEBORD, 2013a [1967], p. 140. grifos do autor). Podemos afirmar que ao utilizar o espetáculo como *ethos* social, Guy Debord acerta e fracassa: acerta ao identificar uma das forças mais atuantes nas cidades contemporâneas; e fracassa – como outros pesquisadores e pensadores do meio urbano – em explicar de forma totalizante um espaço heterogêneo e em transformação constante.

A CIDADE-MERCADORIA

Como já começamos a observar, o meio urbano possui uma natureza complexa e diversificada, passível de múltiplas apropriações. Mas se ele é um meio produtor, um centro de consumo e também um produto – “um produto social que se insere no âmbito da ‘relação do homem com o meio’” (LENCIONI, 2008, p. 115) – é inevitável nos perguntarmos como as cidades contemporâneas são transformadas em mercadoria, de que modo são vendidas e para quem. Nessa chave, podemos identificar como duas as escalas de comércio das cidades, com dinâmicas próprias, po-

rém apresentando interseções e superposições (SÁNCHEZ, 2003). Se a primeira se refere à venda localizada de partes isoladas do espaço urbano, a segunda dá conta do comércio da própria cidade enquanto mercadoria em escala global.

A CIDADE-MERCADORIA EM ESCALA LOCAL

O espetáculo está em todo lugar da cidade capitalista, em seus fluxos e seus fixos (SANTOS, 2012 [1996]). Mas este não se manifesta com o mesmo feitio em todos os espaços e em todas as ocasiões. Como observa Debord,

o que o espetáculo oferece como perpétuo é fundado na mudança e deve mudar com sua base. O espetáculo é absolutamente dogmático e, ao mesmo tempo, não pode chegar a nenhum dogma sólido. Para ele, nada para; este é seu estado natural e, no entanto, o mais contrário à sua propensão (DEBORD, 2013a [1967], p. 47).

Através do prisma dessa maleabilidade espetacular entendemos que mesmo que estejam inseridos na sociedade do espetáculo, os pequenos agentes urbanos – donos de pequenos mercados, bares, mercearias, oficinas, escolas, templos religiosos, farmácias, salões de beleza e lojas de conveniência em geral – encontram-se em uma “periferia” espetacular, dado que prescindem da grande mídia para aquisição e/ou manutenção de seus negócios. O mesmo se aplica aos pequenos agentes imobiliários: proprietários e construtores de poucos imóveis, cujo alcance dos investimentos na urbe fica na maior parte das vezes circunscrita a um bairro ou a poucos bairros vizinhos. Ainda que o espetáculo possa promover os produtos desses agentes via mídia impressa, rádio, TV ou Internet, suas atuações, *individualizadas*, possuem pouco impacto na organização do meio urbano e seus constituintes: a economia, a mobilidade, a segurança, a paisagem urbana etc. Nesses casos o espetáculo tem um alcance e um poder limitado.

Não desprezamos aqui o papel dos pequenos agentes em seus bairros, que são sim integrantes das cidades em uma relação de interdependência. No entanto, sabemos que é na dimensão da cidade-enquanto-mercadoria que o grande capital acompanha de perto o espetáculo em uma relação simbiótica. Mesmo que os atores “menores” façam parte da “imensa extensão das linhas do exército que distribui e promove as mercadorias atuais” (DEBORD,

2013a [1967], p. 32), entendemos que o espetáculo debordiano, aquele que potencializa o consumo até torná-lo consumismo, revela-se mais pujantemente quando analisamos os espaços diferenciados: hipermercados, *shopping centers*, condomínios residenciais, complexos hoteleiros, polos gastronômicos, centros culturais e centros de convenção. Frutos da intervenção dos grandes produtores do meio urbano – os proprietários dos meios de produção, os industriais, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários e o Estado (CORRÊA, 1995, 2012) –, são nesses locais que o fetiche da mercadoria, o fausto, a banalidade quantitativa e a alienação em grande escala que caracteriza a sociedade do espetáculo são manifestos sem pudores (DEBORD, 2013a [1967]).

Tais “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2000) encontram-se espacializados nas cidades em diferentes localizações, seja realizando funções específicas (comércio, lazer, educação, moradia etc.), ou conjugando múltiplos usos. Uma tendência nas metrópoles contemporâneas, que Gomes (2002) trata por “ilhas utópicas”. Arremedos de cidade que

[...] jamais conseguem estabelecer uma verdadeira vida urbana. Reproduzem suas formas: ruas, calçadas, praças; e seus serviços e equipamentos: infraestrutura básica, segurança, lazer etc., mas negam os princípios de uma vida urbana democrática. Estão condenados aos ritos narcísicos do encontro com o igual, condenados ao tédio do esperado, marginalizados da verdadeira vida social, que ocorre fora dos seus limites. Esses espaços, cópias da cidade, funcionam de fato como sua antítese, na medida em que recusam a diferença, a liberdade de entrada, a possibilidade do encontro com o diverso, a construção de uma verdadeira individualidade dentro de uma coletividade variada e múltipla (GOMES, 2002, p. 188).

Se um *shopping center*, a despeito de sua natureza de local de consumo, apresenta a possibilidade do encontro, ainda que sob condições de seleção vigiada, em certos condomínios residenciais observamos uma dinâmica de segregação social do gênero *apartheid*. Seus muros, portarias, guaritas e câmeras de segurança estão sempre prontos a identificar qualquer presença estranha e assim manter tanto o espaço edificado quanto seus moradores excluídos do convívio social. De Pádua nos chama atenção para o fato de que, nesses casos,

a rua e o espaço público em geral passaram a ser evitados, a cidade (como ideia, como discurso) se

tornou um espaço perigoso [...]. Da parte dos moradores, esse empenho para a preservação do patrimônio é grande, tendo em vista que se abdica da própria integridade, pois se vive uma fragmentação entre o oásis seguro dentro do condomínio e a insegurança da rua e da cidade [...]. Nesse sentido, percebe-se que o morador se torna usuário de um produto “exclusivo”, elevando a questão da necessidade de segurança total como prioridade e que é expandida para toda cidade e para toda a sociedade. Naturaliza-se o fato que a apropriação da cidade está ligada ao poder aquisitivo, à classe social de cada pessoa, o que é algo violento, pois naturaliza a própria segregação, que é também violenta (DE PÁDUA, 2015, pp. 151-152).

Condomínios residenciais ou *malls*, esses enclaves têm a capacidade de transformar seus moradores e usuários em espectadores passivos dos processos sociais que, para Debord, são os pressupostos para uma vida integral. Ora, toda vivência plena – que este pensador considera análoga a uma ação revolucionária – prevê a participação, a interatividade, o encontro e a co-vivência com o outro. Portanto, qualquer espaço que promova o isolamento como principal atrativo deve ser combatido como a antítese da liberdade.

Mas Guy Debord não se limita à crítica da cidade enquanto mercadoria. Seu juízo inclui os discursos midiáticos que vendem esses espaços. Seja um hipermercado, um *shopping* ou um conjunto residencial, todo espaço urbano diferenciado é vendido por uma narrativa que o associa a atributos como “conforto”, “acessibilidade”, “funcionalidade”, “conveniência”, “exclusividade” e outros mais abstratos como “alegria” e “felicidade”. Nesse panorama, De Pádua (2015, p. 156) identifica como três as matrizes discursivas na comercialização desses espaços: “a sustentabilidade (a preocupação com o verde, a ecologia); a qualidade de vida (lazer, saúde, bem-estar) e a segurança”. Apelos que, embora mirem nas expectativas e necessidades comuns a todos os habitantes das cidades, acabam por se efetivar apenas no estrato da população em que a noção de hierarquização social está fortemente ligada ao isolamento e que está disposto a pagar pela diferenciação espacial.

Temos aqui, portanto, uma “acumulação de espetáculos” (DEBORD, 2013a [1967], p.13) produzida:

- a. pela multiplicação nas cidades de ambientes espetaculares edificadas que promovem e favorecem o consumo de objetos como “estilo de vida”, sendo esses próprios fixos um produto;
- b. pelos discursos – midiáticos, massificados, ci-

nematográficos – que promovem a venda de espaços “exclusivos”.

Paradigmas que, por sua vez, apresentam uma dinâmica diversa quando analisamos o comércio das cidades em escala global.

CIDADE-MERCADORIA: ESCALA GLOBAL E CITY MARKETING

Na cidade-enquanto-mercadoria, o espetáculo manifesta-se nas dimensões física – no espaço construído – e abstrata, a partir das imagens e dos discursos midiáticos que comercializam esses espaços. Há, porém, diferenças significativas quando o que se vende são as benesses de se viver em determinado condomínio ou as vantagens de se investir em uma cidade (ALMEIDA, 2004). Se um pequeno negócio local prescinde daquele *marketing* espetacular necessário para a venda de um condomínio, este por sua vez será menor que o *marketing* investido na comercialização de uma cidade. Da mesma forma, a promoção de uma cidade em nível regional ou nacional fica aquém do investimento para promoção da mesma em escala mundial. Assim, podemos concluir que o tamanho e a complexidade de um espaço são diretamente proporcionais ao tamanho e à complexidade da narrativa espetacular que o comercializa – algo que nos diz muito da capacidade do sistema capitalista em “manejar as escalas espaciais em seu benefício” (BRANDÃO, 2012, p. 30).

Com efeito, para que a cidade, a mais complexa das mercadorias (VAINER, 2013), torne-se atrativa é necessário que ela se faça – ou ao menos pareça – racionalizada, funcional e sem conflitos. Só a partir daí é que esses espaços adquirem o *status* de produto competitivo a nível global. O papel do espetáculo nessa “negociação” é justamente o de criar uma cidade consensual: para que se torne visível ao mercado internacional é necessário primeiro que seus contrastes e conflitos tornem-se invisíveis. Função que cabe ao *city marketing*, que não é outra coisa senão o espetáculo em escala máxima (DEBORD, 2013a [1967], p.17).

Objeto de estudo de geógrafos, urbanistas e cientistas sociais, o *city marketing* é comumente apresentado como principal ferramenta para se colocar “as cidades no novo mapa do mundo” (SÁNCHEZ, 2003, p. 25). É a partir dele que a urbe, esse palco de lutas repleto de interesses discordantes, pode ser transformada em uma mercadoria “pacificada” e assim desejável para seus consumidores. Nesse pro-

cesso o *city marketing* entra em ação para destacar as especificidades e vocações da cidade, tornar prementes ações de reestruturação e ajudar a promover a venda de espaços específicos, além da própria cidade como uma unidade. Sendo as urbes contemporâneas espaços heterogêneos produzidos pelos mais diversos agentes com interesses, desejos e necessidades diferenciados, é natural que qualquer intervenção ou tentativa de comercialização desse meio promova dissensos. Como o *city marketing* pode então dirimir os conflitos que porventura surjam? Como unir corações e mentes em prol de uma cidade “unificada”, “pacificada” e com vias ao mercado mundial? Como forjar essa ilusão? (DEBORD, 2013a [1967], p. 21).

Seguindo o modelo de Castells e Borja (1996, p. 156), três são os fatores que induzem a transformação de uma cidade em uma mercadoria global:

1. a sensação de crise aguda;
2. a negociação entre os atores urbanos, públicos e privados e a geração de lideranças locais (política e cívica);
3. a vontade conjunta e o consenso público para que a cidade dê um salto adiante do ponto de vista físico, econômico, social e cultural.

É igualmente necessário que haja a percepção de uma crise eminente ou já manifesta e que uma das formas – de fato *a melhor forma*, senão *a única forma* – de se dirimir tal estado de coisas é a (re)estruturação urbana. Os diferentes agentes sociais urbanos – cidadãos, associações de moradores, sindicatos, empresários e gestores públicos – devem considerar esse empreendedorismo urbano vital para o resgate e o desenvolvimento da cidade. É graças a esse consenso de que “mudar é preciso” que o sentimento de crise dá lugar ao patriotismo da cidade (VAINER, 2013, p. 94) e a “cidade partida” pode, enfim, unificar-se. Ainda que se reúna o separado *como separado* (DEBORD, 2013a [1967], p. 24).

Nessa lógica, cidades competitivas são sinônimo de cidades sem crise. Ainda segundo Manuel Castells e Jordi Borja (1996), há algumas ações comuns às cidades que se pretendem vitrines globais, que incluem: a revitalização de “áreas degradadas” da urbe, como praças, áreas ferroviárias e portuárias – e que por sua vez devem receber investimentos massivos em equipamentos culturais e de lazer como museus, centros culturais e centros de convenção; a racionalização do tráfego viário, com a criação de novas faixas e vias e a implementação de veículos de transporte de massa modernos, a exemplo dos VLTs (Veículo Leve sobre Trilhos) e BRTs (*Bus Rapid Transit*); a implementação de enclaves empresariais e financeiros –

(*malls, towers, smart buildings e green buildings*) com infraestruturas baseadas em tecnologia de informação de última geração; a produção e oferta de espaços residenciais e condomínios de alto padrão que também ofereçam bens e serviços aos quadros executivos das empresas, gestores públicos e privados e moradores emergentes. Igualmente desejável é a criação de novas centralidades voltadas para o turismo, consumo e lazer de alto padrão, com a edificação de rede hoteleira de luxo e espaços seletivos, como *shopping centers*, restaurantes, centros culturais e complexos de lazer.

Embora essas iniciativas tragam benefícios a alguns, elas não favorecem a todos os cidadãos. Com a reestruturação das urbes pode surgir o aumento de desigualdades sociais na forma de gentrificações, relocações de moradores de classes populares e pequenos comerciantes (HARVEY, 2015). Pode ocorrer ainda o aumento de especulação imobiliária, o surgimento de novos canais decisórios sem a participação dos moradores e novas formas de gestão – nem sempre populares ou democráticas – de equipamentos culturais ou esportivos, como estádios de futebol e centros culturais. Não raro o resultado disso é o dissenso entre os agentes sociais urbanos. Nesta “guerra” pela cidade, o espetáculo camuflado de *city marketing* surge como uma poderosa arma com municionamento infinito (DEBORD, 2013a [1967], p.32). Cabe a ele promover a lógica de *o que é bom para a cidade é bom para todos* e assim articular a pacificação entre os diferentes entes e agentes sociais urbanos a fim de se criar um ambiente consensual, “democrático” e produtivo, sem entraves para os investimentos e a circulação do grande capital (HARVEY, 2005). Levando em conta esse receituário urbano que inclui grandes intervenções nos espaços “decadentes” com o intuito de dotar as cidades de novas infraestruturas, retornamos à crítica de Guy Debord à arquitetura e ao urbanismo moderno (e pós-moderno) que promovem “a alienação do espectador em favor do objeto contemplado” (DEBORD, 2013a [1967], p. 24).

Alienação via contemplação – e eis um drama recorrente no palco urbano contemporâneo: o embate entre a cidade racionalizada, produzida para contemplação, “um lamentável espetáculo, um anexo de museu para turistas que passeiam em ônibus envidraçados” (Internacional Situacionista *in* JACQUES, 2003, pp. 102-103) e a cidade enquanto espaço da ação e da subversão. Entre a cidade corporativa que forma consumidores-mais-que-perfeitos e “a cidade que abriga cidadãos” (SANTOS, 1987, p. 40). Entre, enfim, a cidade-fetice e a cidade-real.

É fato que o comércio global das urbes surge como uma resposta mais completa e efetiva às neces-

sidades dos agentes do capital hegemônico. Graças a uma série de fatores como recessão econômica, decadência de áreas industriais, perda de capitalidade, desemprego, aumento da violência ou simplesmente má gestão urbana por parte de agentes públicos e/ou privados, cidades podem tornar-se pouco lucrativas, sendo então necessário reinventar o caminho que transforma o dinheiro em capital (CARLOS, 2011). Nesse processo é função do espetáculo – essa fábrica de alienações (DEBORD, 2013a [1967], p. 240) – fazer crer que a reestruturação de certos *loci* da urbe é uma oportunidade a ser aproveitada. A melhor solução, senão a única solução para cidades “degradadas” e em “crise”. É a partir daí, desse “problema” e dessa “solução”, que se instaura o consenso, que, se não é aceito por todos, o deve ser pela maioria. Como justifica Camargo,

a aprovação popular pode, assim, promover o sucesso ou o fracasso das estratégias econômico-territoriais propostas pelos governos locais nas ações de marketing urbano. Sabendo-se que apenas uma parcela da população participaria diretamente dos benefícios dos projetos, é importante passar a ideia de que os benefícios seriam usufruídos pela sociedade como um todo, uma vez que os custos da execução dos grandes projetos urbanos seriam divididos por todos. Dessa maneira, a comunicação social e a produção de imagens têm sido de extrema importância em projetos de intervenção urbana de cunho estratégico (CAMARGO, 2012, pp. 43-44, o grifo é nosso).

Nesse ponto podemos tomar a cidade do Rio de Janeiro como exemplo da aplicação do *city marketing* enquanto agente-chave na mudança da imagem das urbes. Trata-se, afinal, de uma metrópole que conta com um longo histórico de desigualdades sociais e deficiências nas áreas da saúde, educação e segurança pública e que ainda assim, nos anos de 2014 e 2016, sedia os dois maiores eventos esportivos do planeta, respectivamente, a Copa do Mundo e as Olimpíadas (JACOB; HEES; WANIEZ, 2016). Como então essa cidade foi apresentada aos consumidores globais como um produto confiável e potencialmente lucrativo? Não cabe no presente artigo discorrermos sobre as ações operadas na capital fluminense, mas é certo que a “transformação” dessa cidade em produto de grande potencial conta com a participação efetiva do *city marketing* promovido pelas mídias. Como comenta Rodrigo Lopes, diretor executivo e membro do Conselho Diretor e do Conselho da Cidade do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro no

período 1995/1997:

o apoio da mídia é uma condição essencial para o sucesso do Planejamento Estratégico das Cidades. Em todas as etapas é importante que esse apoio seja expresso, não somente pela abertura de canais de comunicação, mas também por uma ativa participação e comprometimento de seus executivos em todas as etapas do Plano. *Nenhum Plano terá sucesso se não contar com o apoio integral dos órgãos de mídia* (LOPES, 1998, p. 179, o grifo é nosso).

Ainda que a motivação, a intencionalidade, a organização e o legado da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos possam ser postos em xeque, sob o aspecto midiático, ou seja, no que tange ao discurso espetacular, a Olimpíada do Rio de Janeiro foi um êxito inegável. No caso do Rio de Janeiro o consenso estava ligado à esperança e, em vista disso, como se opor a um discurso que prega o “renascimento” da cidade? Pois é disso que Guy Debord nos fala. Da competência do espetáculo em se apresentar como “uma enorme positividade, indiscutível e inacessível”, onde “o que aparece é bom, o que é bom aparece” (DEBORD, 2013a [1967], pp. 16-17).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo uma breve investigação da sociedade do espetáculo no meio urbano nos convence que não podemos falar de uma sociedade do espetáculo, mas de várias, que por sua vez se transformam obedecendo às necessidades do sistema capitalista global. A partir de uma perspectiva geográfica-debordiana, pudemos observar que:

- a. O fenômeno espetacular é presente, em maior ou menor grau, em todo espaço urbano: seja nos pequenos empreendimentos comerciais, seja na forma de espaços diferenciados (*shoppings*, condomínios de luxo, *malls* etc.) ou nos discursos que vendem esses espaços;
- b. Na escala que compreende os grandes centros urbanos, o espetáculo assume sua feição mais possante, o *city marketing*, um instrumento para “maquiar” os conflitos entre os agentes espaciais e tornar esses *loci* aptos à venda no mercado global;
- c. Para que a cidade torne-se um produto sedutor e confiável é necessário instaurar um consenso que aliene os cidadãos das reais necessidades, demandas e possíveis soluções para as questões urbanas,

tornando a “reestruturação” urbana com vistas ao mercado internacional o recurso mais desejável, senão o único para a redenção das cidades;

- d. Uma vez transformada em um “espetáculo” legitimado pelo discurso midiático, as cidades passam a ser meramente contempladas pela maior parte da população, que assim aliena-se dos reais problemas urbanos.

Apesar das ações espetaculares efetuarem-se de formas e em escalas diversas, todas apontam para a reificação e alienação do Homem. Como sintetiza Debord (2013a [1967], p.16. grifos do autor), “o espetáculo é a afirmação da aparência e a *afirmação* de toda vida humana – isto é, social – como simples aparência”. Investigar o espaço citadino e revelar o espetáculo denunciado por Guy Debord pode ser desafiador, mas, em uma sociedade cada vez mais espetacularizada, torna-se um esforço necessário para quem pretende compreender as dinâmicas que produzem e reproduzem as cidades contemporâneas. Ainda que não o percebamos de pronto, o espetáculo está lá, ali e aqui, presente no espaço urbano, em nossas vivências, direcionando nossos caminhos e nossas escolhas. Se aqui conseguimos transmitir ao menos essa percepção óbvia, mas nem sempre presente em nosso horizonte intelectual, este artigo terá então cumprido a sua função.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Clarinda. O Marketing das cidades. In: **Revista de Gestão e Desenvolvimento**, Novo Hamburgo, n. 12, 2004, pp. 9-45.
- BRANDÃO, Carlos Antônio. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Unicamp, 2012.
- CACHINHO, Herculano. **Consumactor**: da condição do indivíduo na cidade pós-moderna. In: Finisterra, Lisboa, XLI, n. 81, 2006, pp. 33-56.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: 34/Edusp, 2000.
- CAMARGO, Paula de Oliveira. **As cidades, a cidade**: política e arquitetura no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2012.
- CANCLINI, Néstor Garcia. **Consumidores e cidadãos**: conflitos multiculturais da globalização. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1999.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CASTELLS, Manuel; BORJA, Jordi. As cidades como atores políticos. In: **Novos Estudos CE-BRAP**. São Paulo, n. 45, julho-1996 pp. 152-166.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2012.
- COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia política e geopolítica**. São Paulo: Edusp, 1991.
- DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2013a [1967].
- DEBORD, Guy. Comentários sobre a sociedade do espetáculo. In: DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2013b [1988].
- DEBORD, Guy. **Panegírico**. São Paulo: Conrad, 2002 [1993].
- DE PÁDUA, Rafael Faleiros. Produção estratégica do espaço e os “novos produtos imobiliários”. In: CARLOS, Ana Fani; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel Pinto (Orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.
- GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, David. A crise da urbanização planetária. **Blog da Boitempo**. São Paulo, 10 jan. 2015. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2015/01/10/david-harvey-a-crise-da-urbanizacao-planetaria/>. Acesso em: 02 mai. 2020.
- JACQUES, Paola Bernstein (Org.). **Apologia da Deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.
- JACOB, Cesar Romero; HEES Dora Rodrigues; WANIEZ Philippe. **Atlas das condições de vida na Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2016.
- LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 2000 [1974].
- LENCIONI, Sandra. **Observações sobre o conceito de cidade e urbano**. In: GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, n. 24, 2008a, pp. 109-123.
- LIPOVETSKY, Gilles. **A felicidade paradoxal**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- LOPES, Rodrigo. **A cidade intencional**: o planejamento estratégico de cidades. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

- SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003.
- SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2012 [1996].
- SEABRA, Odette. A produção do espaço urbano: abordagem e método de análise. In: OLIVEIRA, Floriano Godinho *et al.* (Orgs.). **Geografia urbana: ciência e ação política**. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.
- VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília *et al.*, (Orgs.) **A Cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2013. ■

Rodrigo Fernandes é bacharel e mestre em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ. Atualmente é doutorando pelo programa de pós-graduação em Geografia por essa mesma instituição. rodrigogeo77@gmail.com

Ulisses da Silva Fernandes é doutor em Geografia pela UFF, professor associado do DGH-IGEOG-UERJ e membro permanente do PPGeo-UERJ. udsfernandes@gmail.com

Rogério Rodrigues

Apontamentos para construir e habitar cidades abertas

para além de proposição instrumental nas relações dos sujeitos com as cidades

Escrever uma resenha do livro do sociólogo e historiador norte-americano e professor da *London School of Economics* e de *Harvard* Richard Sennett é algo que se apresenta como uma atividade interessante, em que se permite ao leitor o inusitado caminho por diversos lugares do pensamento no campo da cultura.

O autor apresenta em sua escrita toda a sua envergadura intelectual, e a leitura se constitui numa agradável atividade, em que é possível defrontar-se com o inédito de que suas palavras seriam o reflexo da grande amplitude de seu pensamento. O assunto em questão é abordado sob diversos pontos de análise, e isso permite ao leitor uma chave de entrada para outros desdo-

bramentos de investigação no campo das pesquisas.

A análise rica de pensamentos de Richard Sennett posiciona-o como verdadeiro intelectual que não se conforta em permanecer acomodado no seu campo de saber, tampouco em se inibir, indo além das fronteiras do pensamento. Portanto, apresenta textualmente uma rica análise discursiva. No livro em questão, o tema da cidade aberta é pensado por Sennett, em *Construir e habitar: ética para uma cidade aberta* (2018), para além da questão instrumental, que seria o modo de nos relacionarmos com os nossos lugares, ao colocar em discussão o estranhamento no modo como construímos e habitamos.

Rogério Rodrigues

é graduado em Educação Física (Unesp/1987), mestre em Educação (Unicamp/1997), doutor em Educação (Unicamp/2004) e possui pós-doutorado em Filosofia da Educação (USP/2017). Professor dos cursos de licenciatura da Universidade Federal de Itajubá (UNIFEI) e Pesquisador do programa de Mestrado em Desenvolvimento, Tecnologias e Sociedade (UNFEI).

rrunifei@hotmail.com

Para o referido autor, ir além da questão instrumental em relação às cidades é o que nos permite acompanhar o grande desafio intelectual, no sentido de compreender que, por um lado, deveríamos reconhecer que vivemos em espaços que cada vez mais vão estreitando as nossas condições de nos relacionarmos com outros. Isso acaba se constituindo em projetos de cidades fechadas, que, em termos de proposição de planejamento, não se permite qualquer intervenção ou possibilidade de poder decidir coletivamente, restando ao sujeito apenas existir individualmente em seu interior. Por outro lado, o romper com a cidade instrumental é destituir as cidades fechadas e abrir o diálogo com o outro.

Este seria ponto central que Sennett (2018) radicaliza a questão de como construir e habitar as cidades abertas, ao indicar os possíveis pontos de contato do sujeito numa perspectiva de aprofundado grau de reflexão e erudição, ao estabelecer a criticidade na análise das possíveis decisões de planejamento urbano de modo coletivo, como elemento provocativo para a vida em sociedade. Essas decisões para construir e habitar as cidades somente podem ocorrer de modo coletivo, quando o conjunto dos moradores se implica com o seu lugar no sentido de colocar em discussão como é que se podem determinar as relações dos sujeitos com os seus espaços de vida, de modo a estabelecer outros sentidos na questão de existir no interior das cidades.

Neste contexto, a referida análise de Sennett se apresenta como tentativa de compreensão sobre como seria possível o sujeito tornar-se pertencente à pólis, como elemento em que as diversas formas de passagens nas cidades possam ser fechadas de não pertencimento para a transição de outra condição para cidades abertas, em que se inscreve a situação de pertencimento ao local em que o sujeito habita. Nestas circunstâncias, *Construir e habitar: ética para uma cidade aberta* busca construir uma heurística e aprendizagem sobre as questões de como pensar e planejar as cidades, no sentido de acompanhar a exposição do pensamento sobre o tema em questão.

No livro, a questão da ética se coloca no momento em que o sujeito se compromete com o seu espaço de existência, e isso também é a marca de Sennett: apontar a sensibilidade de compreender a temática da cidade para além de espaço físico do construir e habitar, pois são lugares em que os sujeitos se constituem no transcorrer do tempo e que permitem a eles apropriar-se do território entre aqueles que vivem e habitam os seus espaços e, simultaneamente, é algo que também os constitui como sujeitos que pertencem à cidade e, portanto, devem se identificar com o espaço em que vivem.

Torna-se oportuno colocar em discussão a concepção de cidade, numa relação entre o sujeito e o espaço que ele ocupa nela, numa vertente que se apresenta na dualidade entre o aberto e o fechado, em que se possam constituir lugares habitáveis, em interface com a ética em se constituir como sujeito. O “aberto” seria uma cidade que permite um diálogo entre o sujeito e o espaço que habita, numa possibilidade de interferir diretamente neste lugar, sendo aquele que atua ativamente na construção da cidade, em que:

De modo geral, a exploração de alternativas bem no início da construção permite que o processo de coprodução exponha riscos e dificuldades; a deliberação sobre as alternativas propicia uma avaliação racional; a saída de cena do especialista no momento da decisão confere poder àqueles que vão viver o projeto (SENNETT, 2018, p. 296).

Nessa proposição é que Sennett aponta a responsabilização do sujeito perante o lugar que constrói e habita como elemento que rompe com o paradigma das cidades fechadas, em que este deixa de se relacionar de modo passivo e alienado com o lugar. É nessa não relação com o lugar que os espaços das cidades se tornam lugares de deslocamento, em que o sujeito não vê e não compreende a cidade que habita; portanto, os lugares seriam apenas vias de acesso de alta ou baixa velocidade para a mobilidade urbana.

Neste caso, trata-se de compreender que, para conhecer a cidade, é preciso estabelecer outras formas de relações com o lugar onde se constrói e se habita, em que se possam perceber as sutilezas que contornam os espaços, principalmente enfrentar a questão de como nos produzimos a nós mesmos como sujeitos, quando fazemos coisas e, no caso específico do texto em análise, fazendo da cidade um lugar de se construir e morar, que se estabelece na dualidade de relações abertas ou fechadas.

Essa questão entre o aberto e o fechado na constituição do sujeito faz parte de uma reflexão mais ampla, que também se encontra presente em outras obras do autor, e que compõem uma trilogia. Em *O artifice* (2009) e em *Juntos* (2013), temos a exposição do conjunto da reflexão de Richard Sennett sobre aquilo que se denomina a produção do sujeito *homo faber* no campo da cultura.

Na leitura do livro de Richard Sennett fica uma questão que atravessa todo o texto para aqueles que pensam as cidades como *ville* ou *citê*: deve-se compreender a cidade como lugar amplo ou lugar específico? Ficamos numa dualidade entre compreender se o projeto de cidade deve levar em consideração toda

a infraestrutura na construção de grandes obras e via de acesso ou se devemos nos preocupar, principalmente, com o localismo onde os sujeitos habitam.

Essa tomada de decisão implica toda organização da cidade, em que cada uma dessas opções coloca em dúvida qual seria o melhor caminho para construir o lugar que habitamos, e isso condiz com a pergunta: “Mas o que você faria”? (Idem, p. 107). Essa questão sobre como fazer as cidades é algo crucial, pois, em se tratando de cidade, alguma decisão tem de ser assumida e conduzida para produzir ou reproduzir nesta o lugar em que habitamos.

Partimos do pressuposto de que, de um lado, queremos viver em lugar planejado, e de outro, queremos o conforto no local. Entretanto, ao juntar as duas coisas, pode-se inviabilizar uma delas, uma vez que uma grande estrada ou aeroporto rompe com o silêncio do local e a tranquilidade do morador da cidade. Planejar a vida coletiva em cidade pode colocar o sujeito em confronto com questões que possam não atender aos interesses individuais. Essa polaridade entre o coletivo e o individual torna-se um ponto importante e destacado por Sennett, pois isso condiz, no interior das cidades, com o verdadeiro paradoxo que impede por completo a realização da cidade perfeita. O coletivo e o individual seriam a ambiguidade da vida em cidade, uma vez que queremos estar próximos e, simultaneamente, queremos manter distância um dos outros. No campo das cidades, isso se torna evidente como conflito que se expressa no contraditório e

É esta tensão que deixa a experiência humana torta; as pessoas ao mesmo tempo precisam se envolver e temem se envolver com as outras. Para sobreviver à “sociabilidade associal” é necessário estabelecer distâncias mútuas, lidar desapaixonada e impessoalmente com os outros (SENNETT, 2018, p. 327).

Nesse embaraço de querer estar junto e ao mesmo tempo longe é que se desenham a concepção e a discussão das cidades como lugar em que a questão entre o aberto e o fechado serve de heurística para se compreender radicalmente a decisão em termos de construir e habitar.

A partir de Sennett, seria importante colocar em discussão que o estar na cidade é saber lidar com o estranho como elemento que pode colocar em evidência as diferenças. Isso que estranhamos é algo também que pode colocar em discórdia a segurança daquilo que conhecemos como algo pertencente, pois quem está interessado em se perder nas cidades pelos lugares em que se caminha?

Vivemos em cidades que plenamente repetem em todas as esquinas as mesmas formas de relações do sujeito com o espaço e que o massificam primordialmente em diversas propagandas que intensificam o consumo. Isso é o que se apresenta como grande desafio na leitura do livro de Sennett, principalmente em não indicar prontamente uma resposta para o leitor e sim em apontar que uma cidade aberta é o grande desafio para diversos intelectuais que devem se preocupar com todos os espaços no sentido de ampliar as possibilidades de relacionar os sujeitos na construção de seus espaços de habitar, para se pensar as cidades abertas para além da questão instrumental no sentido de compreender a apropriação crítica do conceito de cidadania como resultado do projeto urbano e arquitetônico para ocupação dos espaços.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- SENNETT, Richard. **O artífice**. Trad. Clóvis Marques. Rio de Janeiro: Editora Record, 2009.
- _____. **Juntos: os rituais, os prazeres e a política da cooperação**. Trad. Clóvis Marques. Rio de Janeiro: Editora Record, 2013.
- _____. **Construir e habitar: ética para uma cidade aberta**. Trad. Clóvis Marques. Rio de Janeiro & São Paulo: Editora Record, 2018. ■

Neoliberalismo realmente existente, estruturas de poder e ação política

uma conversa com Jamie Peck

Jamie Peck é um dos mais influentes geógrafos da atualidade, professor titular do Departamento de Geografia da University of British Columbia (UBC), cujas contribuições, há décadas vem ajudando a moldar o debate intelectual transversal à Geografia Humana, especialmente na área da Geografia Econômica Política. Sua obra inclui importantes reflexões sobre a dinâmica da neoliberalização e a mobilidade de práticas políticas, bem como as transformações econômicas da governança urbana e das regulações sobre o mercado de trabalho. Nessa conversa exclusiva para a *e-metropolis* que aconteceu nas dependências da UBC, no primeiro semestre de 2019, o autor fala sobre a influência da cultura

teórica flexível e não-dogmática da geografia crítica sobre o seu pensamento, que se destacou por abordar o tema do neoliberalismo a partir de um forte compromisso com o trabalho empírico. Nesse âmbito ele ressalta a importância de se investigar as formas com que a hegemonia neoliberal conseguiu se reconstruir, enquanto um modo de “governança de emergência” que não existe sozinho, mas está profundamente arraigado em outras estruturas de poder. Peck destaca sobretudo a crise de legitimação do neoliberalismo de “terceira via”, nos termos de Nancy Fraser, associado a governos trabalhistas ou de esquerda. Para ele, desde 2008, o horizonte político de ação neoliberal tem sido tão menos criativo

Fernanda Pernesetti

é doutoranda em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ, membro do grupo de pesquisa Espaço e Poder (Cnpq) e editora da *e-metropolis*. Realizou essa entrevista ao final do seu período de estágio de doutoramento no exterior, supervisionado pelo próprio prof^o Peck, e viabilizado pelo PDSE/Capes.

nanda.pernesetti@gmail.com

quanto mais destrutivo, o que, embora explique sua associação a governos de traços conservadores e autoritários, pode significar também importantes brechas para experimentações progressistas, vindas de fora do seu repertório de respostas habitual. Numa conversa que passa por questões teórico-epistemológicas e pela polêmica da “China neoliberal”, Peck fala sobre sua experiência de pesquisa no Brasil, que compôs o livro *Fast Policy* (2015), destacando que o Bolsa Família é um exemplo de disputa sobre os rumos da ação política num contexto neoliberal, e demarca o programa brasileiro como um precedente fundamental para que o debate sobre renda básica incondicional esteja hoje se disseminando pelo mundo.

Ao longo dos últimos quase trinta anos, seu trabalho tem se distinguido na Geografia e influenciado outras áreas dos estudos urbanos e das Ciências Sociais de maneira geral, ao adotar uma perspectiva que permite abordar os processos de neoliberalização a partir de uma composição entre aspectos estruturais do desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo, e as abordagens mais pós-estruturalistas, como o pensamento decolonial. Gostaria de começar perguntando se você concorda que a capacidade de equilibrar aspectos estruturais e específicos é um dos pontos teóricos fortes de seu trabalho intelectual, e pedir que fale um pouco, em termos gerais, sobre seus pressupostos filosóficos e autores de referência.

Considero que muito do trabalho que tenho feito reflete o que chamarei de “cultura teórica da geografia crítica”, que, durante décadas, e certamente desde a minha pós-graduação, apresentou uma abordagem da teoria de maneira muito flexível e não dogmática. Na geografia crítica, o comum é combinar elementos, influências teóricas de diferentes campos objetivando ajudar na compreensão do mundo real e das situações aí existentes. Portanto, penso que ela se beneficia de uma cultura de pesquisa e desenvolvimento metodológico que muitas vezes não cria grandes barreiras entre diferentes tradições teóricas. Nesse sentido, eu diria que a maioria dos economistas políticos no campo da geografia tem sido fortemente influenciada pelo pós-estruturalismo, feminismo, ecologia política, e mesmo por diferentes perspectivas de “agência”, comumente combinados. Há ali uma abordagem um pouco mais aberta ao diálogo entre as posições.

O segundo aspecto é que neste campo também há um forte compromisso com o trabalho empírico, ou seja, a combinação de investigação empírica com teorização flexível. Então, eu diria que, em termos do meu próprio trabalho, nada partiu de uma ideia grandiosa do que seria o neoliberalismo, mas de conceitos *off-the-shelf*, padronizados, a serem explorados e questionados em determinadas situações. Uma das razões pelas quais o trabalho sobre neoliberalização, por exemplo, avançou muito cedo na geografia crítica foi o fato de estarmos elaborando uma teorização flexível em diálogo com uma investigação empírica desde um estágio relativamente inicial do fenômeno político, e certamente do meu próprio trabalho, desde os anos 1980.

Depois da época do *thatcherismo*, houve uma ordem, um projeto e um programa claramente políticos por trás das iniciativas individuais, e os geógrafos também sentiam a responsabilidade de tentar estabelecer relações entre a manifestação local e os padrões mais amplos de transformação neoliberal. Este tipo de questão é um lugar comum, especialmente na geografia crítica, de se pensar as conexões entre o particular e o geral, e entre o local e o mais que local, procurando maneiras de explicar as investigações locais de uma forma “mais-do-que-local”. Então acho que esse tipo de pergunta leva à elaboração de explicações de provisão, conceitos de trabalho que são relativamente flexíveis e adaptáveis, e que continuam seu questionamento tendo como base um programa de pesquisa empírica. Penso que foi daí que surgiu. Não posso reivindicar nenhum crédito por inventar essa abordagem, pois a aprendi com outras pessoas. Eu diria que o mais importante é que Doreen Massey desarrumou o que estava organizado, tornando-se a maior influência da geografia crítica da Grã-Bretanha da minha geração. Muitos de nós “crescemos” lendo seu trabalho e fomos inspirados pelos programas e obras nos quais ela esteve engajada, e que sempre envolveram esse tipo de diálogo entre uma forma bastante heterodoxa e aberta de economia política ligada à investigação de âmbito local. Os casos locais não eram menos importantes nessa visão de mundo, eram as formas com as quais nos deparávamos para entender o mundo, trabalhando através de cenários. Assim, em muitos aspectos, uma das minhas principais influências foi a forma de Massey de pensar as divisões espaciais do trabalho, o sentido global do lugar e uma compreensão extravertida do local que o enxerga não como um detalhe de um quadro maior, mas como um meio de entender o quadro maior. Acho que esses aspectos da abordagem de Massey em teoria e pesquisa moldaram muitos dos programas de trabalho em geografia crítica a partir dos anos 1980 e 90. Sou uma criatura desse mundo, acima de tudo.

Às vezes ter um mapa mental de referências nos ajuda a situar alguns autores, e nas Ciências Sociais o pensamento crítico normalmente é visto como um espectro que vem do marxismo, passa pelo neomarxismo, a regulação, as teorias do sistema mundo, e assim por diante, incorporando abordagens mais pós-estruturalistas, como o urbanismo assemblage, os estudos feministas, os estudos decoloniais etc. Em outras palavras, geralmente é “organizado” em termos de maior ou menor estruturação. Você acha que, em termos metodológicos, é útil tentar posicionar um autor, ou seu próprio trabalho, em algum lugar desse espectro?

Penso que sim, desde que este espectro não seja interpretado de maneira estática, mas como um conjunto de abordagens que têm diferentes tipos de relações entre si. Acho que o perigo que daí deriva se dá quando o espectro se transforma num binário. Em alguns aspectos, novamente, a cultura teórica em muito do que existe na geografia crítica tende não a percorrer um “caminho do meio”, mas pelo menos encontrar novas combinações entre perspectivas muitas vezes já descritas. Isso pode ser considerado uma forma hábil de absorver o que existe de um lado e de outro, adquirindo elementos de ambos, sendo que as posições mais extremas são as menos comumente habitadas. Durante todo o caminho que percorri, tenho me interessado por formas de teorização mais heterodoxas e abertas, ao invés das dogmáticas, e assim que leio a teoria da regulação francesa, como uma forma de marxismo flexível, não rígida, que exigia, por exemplo, que se tentasse dar sentido às configurações institucionais. Mas é dar sentido a elas seriamente, não elaborando uma teoria superabstrata do Estado, mas com uma compreensão realmente fundamentada no modo de funcionamento das instituições sociais. Assuntos como a teoria da regulação novamente habitam espaços que eu acho que estão mais ou menos no meio desse espectro, e todas as influências teóricas importantes nos meus primeiros anos, eu diria, têm essa característica, devido às teorias de segmentação do mercado de trabalho – uma forma de economia política aplicada que nunca foi antimarxista, mas que também nunca foi convencionalmente marxista. Assim, penso que a teoria da regulação se encaixa ali, muito do trabalho de Doreen Massey se encaixa ali, a teoria da segmentação do mercado de trabalho se encaixa ali, muito trabalho em sociologia econômica se encaixa ali, e também o trabalho em economia institucional e economia feminista.

Mais uma vez, acho que é muito bom encontrar

um caminho diferente, entre uma análise mais estrutural na economia política e abordagens mais pós-estruturalistas, tendo a capacidade de combinar e pensar a partir de diferentes abordagens, compreendendo sua própria posição em relação às dos outros. Acho que seria muito mais útil pensar a ideia de absorver diferentes perspectivas teóricas como o ato de “esquiar” pelo caminho do meio, e aprender a partir de diferentes posições, em vez de permanecer em modos habituais como num tipo de fundamentalismo de uma só perspectiva. Não tomar a elaboração teórica como um compromisso por encontrar uma só posição. Acho que se trata de uma versão do que Michael Burawoy denomina ciência social reflexiva, que é estar consciente das limitações de seus próprios métodos de investigação, da ótica particular e das “porosidades” de suas próprias posições teóricas, e buscar o que pode ser aprendido num diálogo com tudo isso.

As próximas perguntas abordam sua posição em torno da ideia de “neoliberalismo realmente existente” e de tópicos como a ascensão da extrema direita no mundo, a China, e claro, o Brasil. Em sua obra, o neoliberalismo é considerado um fenômeno híbrido e conjuntural, nunca totalmente realizado como projeto, mas sempre misturado com formas políticas, sociais e institucionais de um determinado contexto. Em sua análise, a neoliberalização se caracteriza por constantes fracassos ou crises e uma notável capacidade de encontrar saídas para se adaptar, permanecendo hegemônica no sentido gramsciano. O neoliberalismo cria soluções, falha e cria novas soluções, como no caso da desregulamentação previdenciária e da mercantilização das políticas sociais. Não há limites para essa capacidade de reinvenção do neoliberalismo?

A primeira coisa a se dizer é que a compreensão da neoliberalização como um processo evolutivo a partir do “falhar adiante” (*failing forward*) está inscrita em sua dinâmica. Essa não foi uma concepção desenvolvida em abstrato, mas através do acompanhamento real de diferentes programas de transformação neoliberal, inicialmente começando pelo mercado de trabalho, reforma previdenciária, política urbana e assim por diante. Há que ver como as formulações neoliberais, racionalidades e estratégias ganharam força nesses diferentes campos e como funciona neles a dinâmica de desenvolvimento de políticas institu-

cionais. A experiência do mundo real de diferentes projetos de neoliberalização – com o “n” muito pequeno, em oposição a um “N” maiúsculo de um projeto singular – dá uma noção de como esse modelo oportunista de desenvolvimento de políticas funciona, como a forma efetiva de funcionamento da neoliberalização tem sido a de estabelecer parâmetros estreitos, confinados e ideológicos para a escolha de soluções “práticas” para problemas atuais. Um bom exemplo seria o reduzido conjunto de respostas à crise financeira de 2008 em que há uma busca dentro de um campo relativamente limitado de possibilidades. Não há nada nessa concepção que diga que se trata ou não de reestruturações para a eternidade, pois na verdade não há um processo de mudança histórica real por trás dessas experiências acumuladas de neoliberalização.

Na verdade, penso que no âmbito da hegemonia neoliberal há desdobramentos da acumulação, da crise dos fracassos e da crise de legitimação, e que alguns deles se tornam mais cumulativos. Não quer dizer que não haja ainda caminhos a serem encontrados para o “neoliberalismo 3.0, 4.0”, ou alguma outra reconstrução, inclusive porque os cientistas sociais – eu diria, desde pelo menos os anos 1990 – geralmente subestimam a capacidade de adaptação do neoliberalismo. Tendem a ler a crise daquele momento específico como uma crise terminal, com muito pensamento ilusório (*wishful thinking*) como parte disso. Entendo e eu mesmo já fiz isso. Quando é você mesmo que prevê várias vezes, erroneamente, a morte do neoliberalismo, isso o faz pensar duas vezes antes de novas previsões (risos). Comecei, então, a fazer previsões nos anos 1990 e agora, pelo menos, tento verificar a mim mesmo. É importante conseguir ver maneiras de o projeto se reconstruir através das condições de crise, pois as reformas neoliberais se encontram, muitas vezes, em uma posição de aposta numa jogada maior que lhes permitirá tirar vantagem de seus adversários políticos. A esquerda, especialmente, se depara com momentos de contenção financeira e turbulência econômica que dificultam a construção de programas de longo prazo. Respostas de curto prazo talvez sim, mas os próprios momentos de crise podem ser facilmente explorados pelas forças da direita, muitas vezes em conjunto com as reformas neoliberais. Trata-se de uma tecnologia evolutiva construída com a crise e que avançou *através* da crise, desenvolvendo políticas precisamente nesses períodos.

Continuo sendo um teórico da regulação no sentido de que, mesmo ciente de que haja previsões para futuro, não teorizo sobre um tipo de economia política preditiva. Eu diria que, de certa forma, num sentido mais geral, a história acumulada da neo-

liberalização sugere que estamos em um momento diferente de sua formação histórica. A única coisa que poderia dizer antecipadamente sobre que papel o neoliberalismo iria desempenhar, quando da crise de 2008 ou da de 1990 ou da de 1980, é o de um “animal diferente” em cada momento. No pós-2008, principalmente, temos visto uma crise de legitimação do neoliberalismo, que é tanto uma questão de liderança moral quanto de racionalidade intelectual. Ambas foram prejudicadas de uma maneira que não o tinham sido nas crises anteriores. Portanto, a capacidade de liderança frontal dos projetos neoliberais não é atualmente o que era em décadas passadas. Agora, usando a frase da Sra. Thatcher, cada vez mais “não há alternativa”, o que nos leva a criar alguma versão do neoliberalismo. Ele não é vendido agora como um caminho para a generalização do bem-estar. Encontra-se no menor denominador comum e, portanto, deve ter um discurso de venda política muito diferente do de Ronald Reagan ou Margaret Thatcher, quando o neoliberalismo “ia nos levar a um futuro brilhante” nos anos 1980. Agora ele é vendido como uma forma de governança de emergência, que seria mais eficaz do que outras. Esse é um posicionamento muito diferente do projeto e do programa. Resta alguma capacidade de se reproduzir, diria eu, porque o projeto de neoliberalização está profundamente arraigado a outras estruturas de poder. Não é como se existisse sozinho. Como fonte de poder político, econômico e social, sempre teve que conviver com outras forças, forças do centro e da direita mais comumente, mas às vezes também com partes da esquerda. Portanto, o fato de a neoliberalização se misturar com outras formas de poder social significa que ela não pode existir por si só, mas também que não pode falhar por si só. Ela nunca define o horizonte social em si, então mostrar o neoliberalismo é mostrar também outras estruturas de poder, e essa é uma das razões pelas quais eu acho que por causa de sua obstinação e teimosia ela está tão profundamente embutida em outros programas depois de décadas de mudanças transformadoras.

Haverá um ponto no qual poderemos dizer que o neoliberalismo não faz mais parte da matriz comum, se posso colocar a questão dessa forma. Que ele não é mais um dos fios que ligam programas políticos ao redor do mundo, que o neoliberalismo não faz mais parte da mistura. Mas acho que ainda não estamos lá. Acho que ainda estamos na situação em que as formas de neoliberalização fazem parte da mistura em múltiplos projetos políticos e instituições, e ainda se tornam uma das formas que vemos, definindo parte das regras do jogo que as classes políticas jogam, em diferentes sistemas. E esse é um dos aspectos compartilhados entre classes políticas de diferen-

tes países: faz parte das regras do jogo. Acho que é mais ou menos assim a forma como o neoliberalismo realmente existe, ainda que tudo agora seja muito diferente, porque ele não ocupa a mesma posição de liderança frontal que ocupava nos anos 1980 e 90. O neoliberalismo está agora numa posição política de estabelecimento arraigado, parece ter perdido essa visão de seu próprio futuro, e desde 2008 tem sido uma espécie de bloqueio de governança imperativo. Trata-se somente de “fazer o que temos de fazer”, apenas para “passar por esse momento”, e isso é muito diferente de um projeto cuja visão de futuro olha para bem mais longe.

Você frequentemente menciona as reflexões de Nancy Fraser sobre o fim de um certo “neoliberalismo moderado” com a crise pós-2008. E já tive a oportunidade de ler que acredita que o impulso mais recente à dinâmica da neoliberalização ao redor do mundo foi devido também à ausência de uma alternativa sistêmica de esquerda. Como se “não houvesse nada” para colocar no lugar do neoliberalismo após a crise. Na sua opinião, o que contribuiu mais decisivamente para esse cenário de desarticulação crítica: a inexorabilidade das dinâmicas expostas por Harvey, como o recrutamento da “acumulação por espoliação”, ou a dificuldade de unidade das forças políticas de esquerda na construção de processos coletivos concretos?

Para começar, concordo particularmente com Nancy Fraser quando ela diz que uma das formações da governança neoliberal que falhou mais gravemente foi o compromisso social-democrata centrista, de terceira via, com os neoliberalismos, que pode ser rastreado especialmente até Bill Clinton e Tony Blair em meados dos anos 1990. A extensão disso pode ser vista no grande descrédito do assentamento do neoliberalismo a partir de partidos centristas tanto pela experiência como por muitos dos apoiadores desses partidos. Isso sugere que agora estamos em um momento diferente. Stuart Hall descreve essa terceira via como possivelmente o melhor escudo político que o projeto neoliberal já teve e terá. É tão bom quanto a sua apresentação poderia ser. Agora que esse escudo foi quebrado, esse caminho central dos projetos neoliberais é muito mais difícil de ser usado pelos partidos de esquerda, sendo que talvez, para os partidos do centro, esse tipo de terceira via comprometa a sua posição. Portanto, mesmo se isso tiver sido ligeira-

mente prejudicado, pode significar que os partidos de esquerda e centro estarão agora desenvolvendo projetos políticos que talvez sejam menos propensos a fazer concessões. Eles têm uma análise mais crítica do papel do poder financeiro em muitos sistemas sociais, por exemplo. Se o partido democrata dos EUA vai voltar a dançar com Wall Street e ganhar as próximas eleições presidenciais, por exemplo, isso é hoje uma questão. Nesse sentido, acho que a política realmente tem importância. Quero dizer que, se você for procurar uma saída para o atual momento neoliberal, isso será no terreno da ação política, e um passo terá que ser dado de cada vez, não será apenas um salto mágico para um futuro não neoliberal. Acho extraordinariamente improvável que isso aconteça.

Assim, em alguns aspectos, podemos estar olhando, pelo menos, para a possibilidade de uma série de movimentos de transição progressivamente afastados dos arranjos neoliberais, tomados por partes da esquerda e dos partidos trabalhistas. O fato de esse meio-termo estar mais desacreditado do que antes poderia significar uma grande mudança. Suponho que minha posição difere da de Harvey, porque eu ainda veria que, no nível institucional – político e social –, ainda há muita negociação. O neoliberalismo não é essa máquina autorreplicadora que sempre produzirá o mesmo tipo de resultado, e penso que haverá diferentes tipos de possibilidades ao final deste período sombrio em que estamos agora. Embora não haja muitos sinais de saídas progressistas de dentro das normas neoliberais, há críticas mais robustas a essas normas vindas de alguns partidos de esquerda ao redor do mundo, os quais, quando ocupam novamente posições centristas, estão sendo mais abertamente criticados do que no passado. Portanto, acho que estamos numa posição diferente agora, e é difícil prever o futuro a médio prazo.

As perguntas que elaborei para falarmos sobre Brasil têm a ver com isso. Mas, antes, gostaria de dar um salto para a China, porque parece que muitos analistas estão tentando investigar o caso chinês para entender melhor o neoliberalismo depois da crise de 2008. Em relação à “falsa controvérsia” sobre se a China pode ou não ser considerada neoliberal, você citou recentemente numa palestra na Universidade de Alberta que aquele país vê o neoliberalismo como uma “disfunção ideológica ocidental”. Poderia explicar essa percepção e como ela dialoga com a controvérsia sobre a “China neoliberal”?

Foi há alguns anos que o partido comunista chinês acrescentou a palavra neoliberalismo às suas palavras proibidas, e ela não pode ser usada na China em referência ao desenvolvimento do país. Isso me sugere uma série de coisas. Primeiro, que esse é um termo com alguma relevância política visto que foi suficientemente importante para mobilizar um esforço de exclusão. Dessa forma, acho que o neoliberalismo fala às sensibilidades sobre as formas mais amplas de mercantilização e privatização, que são claramente uma parte importante do modo como a economia e a sociedade chinesa têm sido refeitas no momento e nas últimas décadas. O fato de ser importante não chamar isso de neoliberalismo segundo o partido comunista chinês constitui

um momento histórico interessante. Minha própria visão é que nunca devemos fazer a pergunta do neoliberalismo de uma forma sim/não. Nunca é apropriado dizer “está o neoliberalismo ausente desta situação particular ou é a forma completamente dominante de definir um sistema social ou um Estado?”. Porque é sempre uma questão de mistura com outras formas de poder social, programas institucionais e assim por diante. Nesse sentido, eu diria que é inegável que há processos de neoliberalização em andamento na China contemporânea, e assim tem sido por muitos anos. Os mercados continuam sendo um dos principais instrumentos de transformação utilizados pelo partido e por muitos outros atores sociais na transformação do Estado e assim por diante. Por isso, no presente, por que não o nomearmos assim? Penso que a China tem que ser entendida como uma das muitas configurações do poder neoliberalizado no mundo de hoje.

A única maneira de entender a neoliberalização é vê-la em múltiplas conjunções e reconhecer que nenhuma delas é um padrão original ou natural, mas a forma como o neoliberalismo existe é sua configuração no espaço entre muitas formações sociais diferentes, cada uma das quais possuindo sua própria configuração de neoliberalismo, incluindo China, Brasil, Alemanha, França, Estados Unidos etc. Não

há um centro natural para isso. A forma como o neoliberalismo existe está nessas múltiplas configurações que estão interagindo umas com as outras, e nem todas tendem para a mesma direção. Isso significa que devemos entender a formação política e social chinesa como uma das muitas em que os processos de neoliberalização do presente são consequenciais de diferentes maneiras. Uma das vantagens estratégicas que a China tem tido é o fato de que a liderança que lá esteve seleciona, em parte, os termos em que está envolvida com os sistemas de governança neoliberal, tanto dentro do país como internacionalmente. A China transitou para uma forma de capitalismo com outro nome, sem encontrar grandes crises até

o momento, de modo que esse tipo de abordagem negociada, experimental e seletiva que a liderança chinesa adotou desde o final dos anos 1970 permitiu, então, construir sua própria versão de uma estrutura parcialmente neoliberalizada. Essa é uma experiência muito diferente da vivenciada por qualquer outro país pós-socialista, por exemplo, já que a maioria passou por uma crise abjeta nos anos 1990 e por formas extremas de ajustes estruturais e tratamentos de choque, como eram denominados. A China nunca teve um tratamento de choque. Também não teve um tipo de cami-

nho democrático para a neoliberalização através do consentimento eleitoral: ela teve seu próprio caminho. E por isso acho que essa é uma das configurações importantes da neoliberalização atual de que precisamos dar conta. Mas, como digo, é uma de muitas. Não é necessariamente a forma principal de uma que vai ser replicada em outro lugar num mundo de Estados e sistemas sociais parcialmente neoliberalizados, mas é uma das mais conspícuas neste momento.

Você costuma apontar que há formas de contenda na esfera social que acompanham o neoliberalismo,

“

O neoliberalismo está agora numa posição política de estabelecimento arraigado, parecer perdido essa visão de seu próprio futuro, e desde 2008 tem sido uma espécie de bloqueio de governança imperativo. Trata-se somente de “fazer o que temos de fazer”, apenas para “passar por esse momento”, e isso é muito diferente de um projeto cuja visão de futuro olha para bem mais longe.

- *Jamie Peck*

e que se ele for derrotado “não será por um grande Big Bang espetacular, mas a partir da crítica, das diversas e múltiplas formas de resistência que coexistem com ele”. Considerando o contexto brasileiro de ascensão de um governo socialmente reacionário e economicamente liberal, os analistas têm enfatizado que a maior fragilidade do governo talvez seja a ausência de um projeto político bem definido em termos propositivos, além do recuo na capacidade redistribuída das políticas sociais. A ele faltaria o componente “criativo” da destruição promovida pelas políticas neoliberalizantes já em vigor. É neste tipo de fissura que a resistência às políticas neoliberalizantes pode ser construída?

Sim, acho que isso significa que sempre há espaço para alternativas, apesar de uma das formas de a neoliberalização funcionar é atacar seus inimigos para tentar minar a base social de organização contra si mesma. Portanto, seu lado destrutivo está focado no desmantelamento das instituições e organizações sociais que continham sua regra. E o lado criativo da neoliberalização tem sido uma tentativa de preencher os vazios criados por suas próprias abordagens inadequadas de governança, que tinham sido aleatórias, oportunistas e problemáticas. Se estamos numa situação que poderíamos caracterizar como sendo de neoliberalismo tardio – se esse rótulo pudesse ser aplicado à década pós-2008 –, uma das características desse momento, eu diria, é que as consequências a longo prazo da neoliberalização são suas forças destrutivas, mais do que sua capacidade de implantar instituições sociais capazes de preencher o vácuo através de uma construção institucional construída à sua imagem. E, assim, ela adquire um escudo mais duro e vazio em torno dos projetos neoliberais, sua capacidade de coexistir e trabalhar com outros atores sociais parece realmente diminuída, e mais uma vez o fracasso dos projetos centristas ou de terceira via do neoliberalismo foi parte dessa história, de modo que sua atual capacidade de inscrever tudo isso é limitada. Algo que Bob Jessop chama de um “exercício fracassado de encurtar seus próprios problemas de rolagem e governança através da cooptação”. Penso que isso significa, mais uma vez, que não há garantia do que irá preencher essas lacunas e espaços vazios, mas eles estão sendo produzidos sistemicamente agora pelas falhas dessa governança neoliberal, e por silêncios e limites. O que preenche esses espaços, se temos que

pensar nisso nos termos de Karl Polanyi, é um duplo movimento. Polanyi prevê esses vazios criados pelo excesso de mercantilização e privatização, mas também enfatiza que o que vai preencher o vazio é uma questão social e política, não uma questão de predeterminação econômica. Portanto, o que preencherá os vazios será em parte uma questão de quais tecnologias e instituições sociais estarão disponíveis em diferentes situações. E esta é uma das famosas reflexões de Milton Friedman em que ele assegura que, no meio de uma crise, as estratégias para sair dela serão moldadas pelo que está se formando ao redor, ou seja, por ideias e projetos disponíveis para serem mobilizados naquele determinado momento. Essa é, em parte, a maneira como o próprio neoliberalismo poderia começar para elaborar tanto uma espécie de crítica do momento presente quanto uma estratégia de ação.

Há projetos que são críticos ao neoliberalismo e alternativas a ele, os quais também estão trabalhando para atingir esse tipo de combinação de estratégias de curto e longo prazo. Contudo, mais uma vez – porque eu não anteciparia que o neoliberalismo irá fracassar em qualquer tipo de Big Bang singular –, acho que é importante continuar a manter esses projetos para não se ser absorvido por um fatalismo e assumir que o neoliberalismo pode “dominar a terra para todo o futuro imaginável”. Penso que essa seja uma razão para elaborar uma espécie de crítica da neoliberalização para poder realmente analisar essas aberturas e limitações. Há vazios de governança e necessidades sociais e ambientais reais que precisam ser atendidas e que estão além do repertório neoliberal. Outros movimentos e projetos sociais estão desenvolvendo respostas para as questões ambientais, as questões de qualidade de vida e assim por diante. São respostas vindas de fora do repertório neoliberal, e eu diria que hoje é ainda mais importante mantê-las, empurrá-las, avançando adiante, mesmo numa circunstância difícil de crise.

No livro *Fast Policy - Experimental statecraft on the edge of neoliberalism* (2015), você e Nik Theodore estudam casos brasileiros de programas de transferência de renda e de orçamento participativo como exemplos de políticas que se misturaram a dinâmicas neoliberalizantes. O Bolsa Família, que no Brasil é amplo e representa um dos maiores avanços na luta contra a pobreza, tem sido replicado por instituições internacionais com ênfase em condicionalidades.

O orçamento participativo, com todas as dificuldades inerentes à etapa de arranjos, de acordo com sua conclusão, conseguiu se manter engajado nas concepções originais de democratização das administrações públicas. Estes casos representam nós auspiciosos sob uma perspectiva crítica, e exemplos onde o localismo foi um espaço preferencial de resistência ao neoliberalismo (ou a escala na qual essa resistência foi viável concretamente). No entanto, pensando na urgência de projetos contra-hegemônicos que façam frente à neoliberalização, em que medida o localismo também não restringe e limita o pensamento crítico e a esquerda?

Penso que uma das razões estratégicas para a existência e destaque do localismo de esquerda é que é a última linha de defesa. Ele reflete a derrota da esquerda em todas as outras escalas de governança e sua fraqueza transnacionalmente. Assim, o localismo é em parte uma medida do quanto a esquerda foi derrotada em lutas passadas e foi empurrada para todos os outros níveis de governança. Nesse sentido, penso que temos de reconhecer que a história e as estratégias alternativas só podem ser construídas a partir de onde a esquerda está atualmente, que é no nível local, mas acho que isso requer uma análise estratégica dos horizontes da ambição dos programas, superando em muito o local. Na minha opinião, isso será totalmente necessário para ganhar tração real. Não podemos responder adequadamente a alguns dos maiores desafios do presente, incluindo a crise ecológica, a crise da desigualdade social e dos serviços de saúde, por exemplo, através de respostas inteiramente locais, porque elas não conseguem lidar com os desafios da redistribuição de respostas em larga escala para o que são, em alguns aspectos, problemas globais. Portanto, a esquerda tem que começar pelo localismo, e penso que também tem que estabelecer horizontes de ambição que excedam o local.

As trajetórias de políticas que examinamos no livro *Fast policy* realmente circularam pelo Brasil, país que se constitui num dos pontos centrais de mudanças geradas por essas duas experiências. O Brasil desempenhou um papel importante nesses dois programas que são hoje matrizes de políticas transnacionais. Nesse sentido, penso que a experiência brasileira fala da importância desses momentos conjunturais em que trajetórias políticas podem se mover em diferentes direções. Em ambos os casos, pelo menos na época focalizada no nosso trabalho,

o Brasil, sob o Partido dos Trabalhadores (PT), mostrou alguma capacidade de impulsionar o rumo de uma mudança política mais ampla de forma progressista. Assim, reconhecemos que há muitas críticas ao Bolsa Família, por exemplo, mas elas não se sustentaram. Eu diria que esse programa foi como uma plataforma social que permitiu que outras formas de política pudessem ser imaginadas mais tarde, bem como alcançar os objetivos relativamente de curto prazo de diminuição da pobreza e de transferência de renda de forma espacialmente progressista. O fato de o Brasil ter desempenhado um papel fundamental em ambas essas trajetórias de políticas remete a essa importância de entender tanto as diferentes conjunturas quanto a importância das batalhas diárias sobre o rumo das políticas. Essas batalhas têm consequências, e nem sempre esse conjunto de normas gerais que ditam as políticas compatíveis com o neoliberalismo será bem-sucedido. De algum modo, há aspectos de transferências condicionadas de renda que são compatíveis com a governança neoliberal, sendo que outros a desafiaram. Eu diria que até hoje o Bolsa Família foi uma das experiências que mais abriu as portas para formas não condicionadas de ajuda aos pobres, o que tem sido um debate travado há séculos sobre condicionalidades ligadas ao pagamento da previdência social... há séculos!

Penso que o fato de muitas grandes partes do mundo estarem agora tendo uma conversa séria sobre estratégias de renda básica incondicional se deve, em parte, ao efeito demonstrativo do Bolsa Família num contexto de experimentos que foram financiados e controlados pelo Banco Mundial – que só está realmente interessado em programas condicionais. Mas o Brasil foi um poderoso contribuinte para esse conjunto de normas e iluminou um caminho diferente, levantando a questão sobre o papel prático das condicionalidades. E apesar das muitas concessões ao Bolsa Família, o fato de que ele realmente interiorizou o que algumas das pessoas com quem conversamos chamaram de “objetivos dos direitos sociais” teve consequências não só para o programa no Brasil, mas para além dele. Portanto, mais uma vez, não estou sugerindo que essas questões sobre o que vai acontecer no futuro sejam apenas metaquestões sobre o rumo ideológico geral da neoliberalização: são batalhas em torno da definição de direções políticas das instituições, que são também lugares onde a luta social vai se dar, se se trata de construir alternativas ao neoliberalismo.

É uma maneira otimista de terminar esta conversa, obrigada. ■

Fábio Tozi

As concertinas na cidade

sobre hospitalidade e hostilidade em Belo Horizonte

Resumo

O texto busca uma reflexão sobre a expansão das cercas do tipo concertina em Belo Horizonte (MG). Inicialmente, reconstitui-se a origem do nome e do próprio objeto, primeiramente criado para os campos de batalha e posteriormente adotado como elemento de segurança nas cidades. Procura-se, em seguida, compreender o uso de concertinas dentro do debate acerca das estratégias e do mercado de segurança, bem como o papel regulador do ente municipal. O texto apoia-se em um conjunto de imagens que ilustram a estética militarizada da paisagem belo-horizontina.

Concertina

Militarização do espaço

Violência urbana

Ofendículos

Segurança patrimonial

Belo Horizonte

Abstract

The text aims to reflect on the expansion of concertina fences in Belo Horizonte (MG). First, we seek to understand the origins of the object's name and history, initially designed for battlefield uses, and posteriorly adopted as a security element in cities. Secondly, we seek to understand the concertinas as a cheap strategy in the security market, as well as the regulatory role of the municipality. The text is based on a set of images that illustrate the militarized aesthetics of the Belo Horizonte landscape.

Concertina

Urban militarization

Urban violence

Property security

Belo Horizonte

O caminhar pela cidade, no cotidiano e nos percursos e lugares de pesquisa, leva-nos a observar a complexidade da paisagem urbana, destacando elementos que não eram o objeto de interesse inicial. É um fato recente que a cidade de Belo Horizonte tenha se tornado um objeto de estudos para mim. A cidade que já nasceu antidemocrática – recuperando a expressão que Paviani (2003) cunhou para explicar Brasília – traz as marcas do planejamento modernista e das influências estrangeiras, como a haussmanniana, deixando como legado uma espécie nativa de **Belo Horizonte intramuros**, bem delimitada pela Avenida do Contorno, corolário geográfico da fragmentada estrutura social.

As concertinas estão entre esses objetos que atraem a atenção. De instalação simples, multiplicam-se nas fachadas de casas, edifícios, comércios, muros e afins, por toda a cidade de Belo Horizonte e sua Região Metropolitana. Visíveis 24h/24h, seus espinhos afiados em metal brilhante não permitem esquecer a sua periculosidade potencialmente mortal. Além de sua aparência terrível, talvez a sua simplicidade seja um fator que favoreça a sua escolha, poupando aqueles que a compram das manutenções e falhas dos mecanismos *high-tech* de segurança, que podem ser mais discretos, mas são menos confiáveis em um país onde os apagões de eletricidade, telecomunicações e

informática são corriqueiros.

Há uma sequência de transposições históricas para compreendermos a presença dessas cercas na Belo Horizonte atual. Concertina nomeia um instrumento musical, um tipo de acordeom. A *konzertina* era comum na Alemanha do século XIX, tendo uma versão aprimorada patenteada na Inglaterra por Charles Wheatstone, em 1844¹. O nome deriva de *concerto*, ou seja, a harmonia acordada entre vozes e instrumentos, acrescido do sufixo italiano *ina*, que indica um diminutivo. Muito provavelmente a concertina, instrumento musical, por seu movimento sanfonado, tenha inspirado o nome dado à cerca de arame cortante inventada por Horst Dannert e Walter Boerkey em 1934 e que viria a substituir as cercas de arame farpado nos *fronts* da Segunda Guerra Mundial, como mostram os manuais militares da época (Figura 1²).

1 **The Oxford Companion to Music**. Edited by Alison Latham. Oxford University Press, 2011.

2 “A adição da terceira concertina (acima) torna a cerca muito mais difícil de atravessar, dando-lhe uma aparência mais temível e aumentando, assim, seu efeito moral. No original: “The addition of the third (top) concertina makes the fence much more difficult to cross, while giving it a more formidable appearance and thereby increasing its moral effect” (GREAT BRITAIN, 1939, p. 3). Tradução nossa.

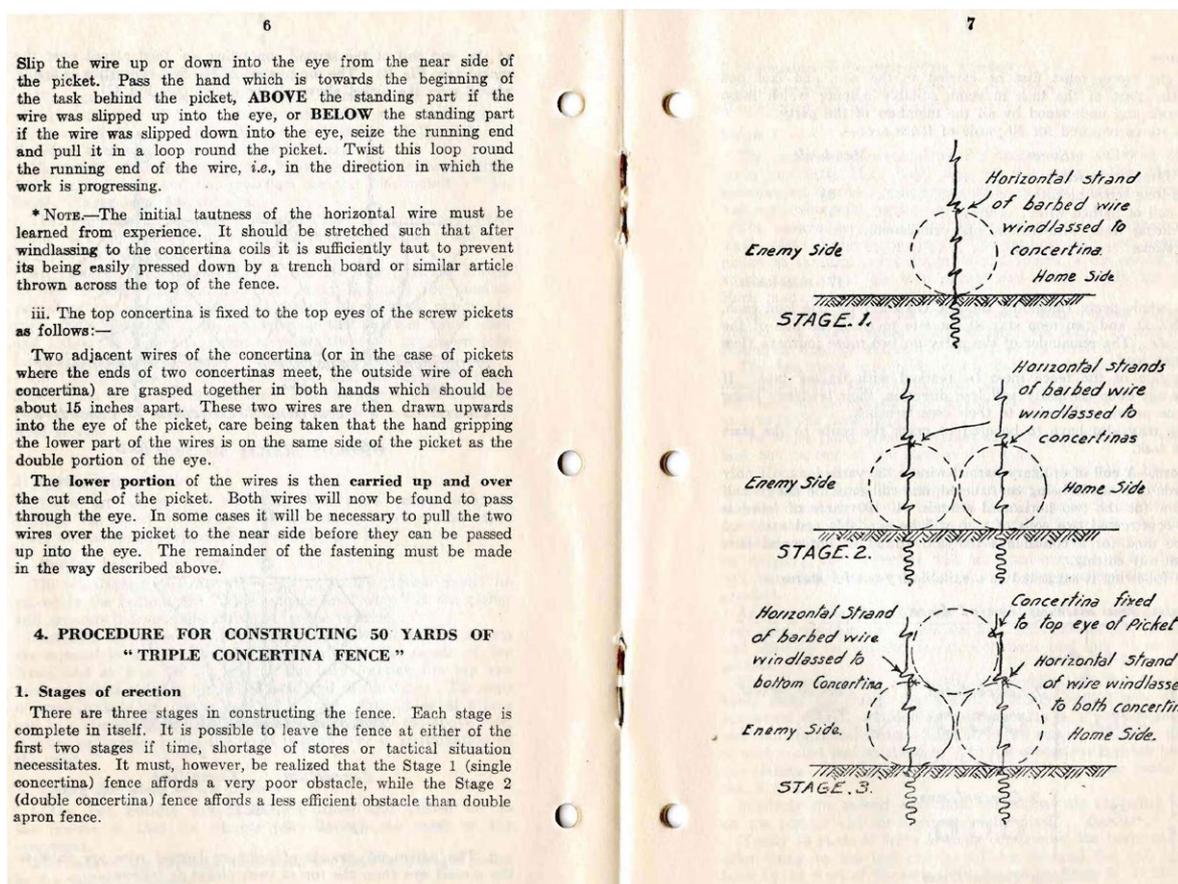


Figura 1: Manual militar para a confecção de uma concertina tripla (1939)



Figura 2:
Detalhe de
*Territorio
libre*, de Luis
Camnitzer
(2018)

Tecnologia inovadora, a *Concertina Dannert* foi objeto da patente nº DE599829, de 31/10/1934, que descrevia a invenção como um “rolo de arame de aço em forma de bobina para barreiras militares e cordões policiais”³. Além disso, cada bobina, mais leve que aquela de arames farpados, era transportada comprimida e podia ser facilmente estirada sem a necessidade de anteparos verticais – por ser autoportante –, além de sua elevada resistência ao corte graças ao uso de aço temperado de alta qualidade. Hoje, concertina nomeia tanto o instrumento musical quanto a cerca mortífera que se expande pelas cidades brasileiras, como Belo Horizonte.

Um segundo processo de transposição das concertinas diz respeito à passagem das estratégias militares dos campos de batalha às edificações citadinas, criando paisagens urbanas com ares militarizados em sociedades que não estão declaradamente em guerra. Os engenheiros que desenharam a concertina dedicaram seus conhecimentos técnicos em cálculos para que ela rasgasse o corpo do inimigo da forma mais eficaz: o melhor ângulo, o material mais adequado, a quantidade e orientação das lâminas pontiagudas, o encaixe espiralado. Não pensavam apenas na proteção de uns contra outros, em dissuadir a aproximação, mas também em uns ferindo os outros. Em algum momento, entre a invenção e o presente, talvez com o fim do valioso mercado da guerra, empreendedores encontram nas cidades um novo mercado voltado à “segurança patrimonial”, mescla entre atividades pú-

3 EPO (European Patent Office). **DE599829C: Drahtwalze aus Stahldraht in Schraubenform fuer militaerische Hindernisse und polizeiliche Absperrungen**. Disponível em: <https://worldwide.espacenet.com/patent/search/family/007058927/publication/DE599829C?q=pn%3DDE599829C>. Acesso em: 10/12/2019. Tradução nossa.

blicas e privadas, legais e ilegais, parte de uma nova “economia política securitária”, como define Graham (2015, p. 53).

Contudo, uma vez que o inimigo, na cidade, é menos identificável que na guerra, tais cercas ganham a função de “arquiteturas anti-indesejáveis”, na definição de Melgaço (2011, p. 120), conduzindo a violências cotidianas amparadas em simbióticos processos de criminalização e vitimização, como destaca Batista (2015). Em uma leitura artística deste processo, Luis Camnitzer, em sua obra *Territorio libre* (Figura 2⁴), instala concertinas ao redor de uma área iluminada na qual se inscreve o nome da obra. A leitura do artista nos leva a refletir sobre liberdade e prisão, confinamento e des-

locamento, proximidade e distância, luz e sombras, como elementos estéticos em tensão, mesmo imóveis.

Uma vez criado o mercado, cria-se também seu manual estatal de utilização. O Código de Posturas do Município de Belo Horizonte (Lei nº 8.616, de 14/07/2003 e suas atualizações⁵), em seu Artigo 199, informa que para a instalação “de cerca elétrica ou de qualquer dispositivo de segurança que apresente risco de danos a terceiros” exige-se: i) que ele esteja a, no mínimo, 2,50 m acima do piso circundante; ii) a projeção ortogonal do dispositivo esteja contida nos limites do terreno; iii) sejam feitas a apresentação de Responsável Técnico e a de comprovação de contratação de seguro de responsabilidade civil. Alguma disciplina se desenha, uma vez que o princípio jurídico da inviolabilidade do domicílio não pode ser absoluto e o uso de “ofendículos” (termo jurídico dado aos meios mecânicos de defesa da propriedade) pode ser abusivo.

Entretanto, as normas disciplinadoras desse objeto desenhado para a guerra nem sempre são seguidas na cidade, acompanhando, ainda, a multiplicação de agentes privados especializados na sua instalação (como mostra uma rápida pesquisa na Internet) que oferecem uma gama vasta de concertinas: simples, dupla clipada, *flat*, rede laminada, eletrificada. São vendidas por metro linear. Aqueles que desejem economizar podem partir para a *bricolagem* e comprá-las em *marketplaces* digitais, com entrega garantida em todo o país, ou diretamente das fábricas. Nesses

4 Fonte: Centro de Exposiciones SUBTE, Montevideo. Disponível em: <https://www.facebook.com/Centrosubte/photos/a.2191778944384771/2214116242151041/?type=1&theater>. Acesso em: 17/12/2019.

5 Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/8616/2003>. Acesso em 10/12/2019.

casos, é possível encontrar preços a partir de R\$ 55 por 10 metros de concertina, sem frete ou instalação.

Na imagem a seguir (Figura 3⁶), temos um conjunto de fotografias registradas em bairros de classe média e média alta da região Centro-Sul da cidade (como Lourdes, Funcionários, Savassi, Santo Agostinho, São Pedro, Santo Antônio, entre outros). As fotografias buscam captar as diversas formas estéticas de militarização do espaço urbano, que, a despeito de realizar-se a partir do desejo dos proprietários individuais – a autosegregação na cidade do medo, a “fobópole”, como nomeou Souza (2008) –, ganha um caráter sistemático ao reproduzir-se. Não se trata, todavia, de uma política pública de militarização, como analisa Graham (2009) ao discutir o “novo urbanismo militarizado”, embora, acreditamos, revele algumas de suas nuances mais sutis, além de contar com o apoio estatal para realizar-se.

As concertinas também expõem o fracasso do projeto da cidade de ideais republicanos, se entendermos que a paisagem é, materialmente, o que a sociedade é em seu espírito. Ainda que continue sendo corriqueiro Belo Horizonte ser apresentada como “Cidade Jardim”, as grades, cercas, muros e câmeras de vigilância chamam mais atenção do que os jardins e árvores, que ainda persistem, todavia.

⁶ As imagens são apresentadas sem data e sem localização precisas de maneira proposital. As fotografias são de autoria própria e foram realizadas entre 2016 e 2019, na região Centro-Sul de Belo Horizonte.

A explosão do número de concertinas pela cidade e sua normalização na vida cotidiana fazem pensar, finalmente, nos limites concretos da ideia de “hospitalidade mineira”, essa noção generalista do acolhimento ao Outro que se tornou um elemento identificador da cidade e do estado, além de palavra-chave da atração turística e do marketing territorial. As paisagens revestidas de concertina irrompem com a continuidade desta imagem, pois, como notou Caldeira (2000), o cercamento contínuo revela uma forma sintética e marcante do caráter disjuntivo da democracia brasileira (Figura 4).

Caberia refletir, com o devido tempo e empenho, se a “hospitalidade mineira” poderia ser compreendida como uma transcrição regional do “homem cordial” brasileiro, de Sérgio Buarque de Holanda (1995 [1936]). Se a hospitalidade encontra na hostilidade seu oposto complementar, nas paisagens adornadas com concertinas reluzentes, a diferença entre prevenção e repressão, proteção e repulsa, hospitalidade e hostilidade não passa de um falho disfarce.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BATISTA, Vera Malaguti. Estado de polícia. In: KUCINSKI, Bernardo [et al.]. **Bala perdida: a violência policial no Brasil e os desafios para sua superação**. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2015.

Figura 3:
Concertinas
mineiras
(2016-2019)



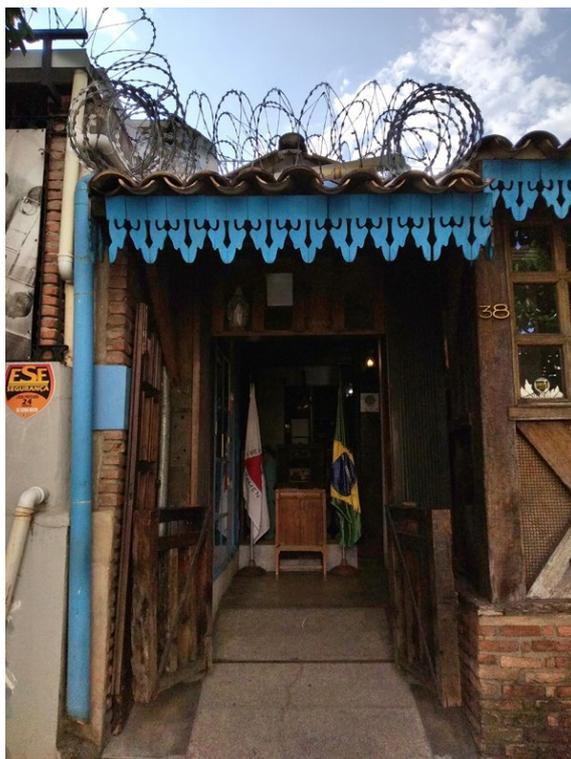


Figura 4:
Hospitalidade
e hostilidade?
(Região
Centro-Sul
de Belo
Horizonte,
2019)

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros:** crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

GRAHAM, Stephen. O bumerangue de Foucault: o novo urbanismo militar. In: KUCINSKI, Bernardo [et al.]. **Bala perdida:** a violência policial no

Brasil e os desafios para sua superação. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2015.

GRAHAM, Stephen. Cities as Battlespace: The New Military Urbanism. **City**. Vol. 13, nº 4, Dec. 2009. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/233017903_Cities_as_Battlespace_The_New_Military_Urbanism. Acesso em 13/08/2015.

GREAT BRITAIN (War Office). Dannert Concertina Wire Obstacles. **Military training pamphlet**, nº. 21. Prepared under the direction of The Chief of the Imperial General Staff. Reprinted in Canada by permission of the Controller His Majesty's Stationery Office, July, 1939. Disponível em: <http://wartimecanada.ca/sites/default/files/documents/Dannert%20Concertina%20Wire%2021.pdf>. Acesso em 15/12/2019.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995 [1936].

MELGAÇO, Lucas. **Securização Urbana:** da psicoesfera do medo à tecnoesfera da segurança. Tese (Doutorado em Geografia Humana). São Paulo: Universidade de São Paulo Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, 2011.

PAVIANI, Aldo. Brasília no contexto local e regional: urbanização e crise. **Revista Território**. Rio de Janeiro, ano VII, nº 11, 12 e 13, set./out., 2003

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Fobópole:** o medo generalizado e a militarização da questão urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. ■

Fábio Tozi é professor adjunto no Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, UFMG. Mestrado em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas e Doutorado em Geografia pela Universidade de São Paulo. Aperfeiçoamento em Doutorado em Geografia (Estágio Doutoral - PDEE/CAPES) na École des Hautes Études

en Sciences Sociales (EHESS) de Paris e Pós-Doutorado junto ao Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Campinas (Programa de Pós-Doutorado Junior/CNPq, 2014-2016). Professor visitante na Universidad Nacional de Rosario (UNR - Argentina), Programa AUGM. fabio.tozi@gmail.com

Thais de Almeida Gonçalves

Presentear com o “inútil”

a cidade, o espaço e o tempo

Resultado de uma discussão apresentada na dissertação de mestrado desta autora, esta série fotográfica atravessa o debate acadêmico de sua pesquisa ao colocar em xeque a relação cidade-corpo-espaço-tempo, na forma como teoriza Adriana Nascimento (*et al.* 2019), a partir da intervenção urbana “Rede Social”, proposta por Israel Souza, em Juiz de Fora (MG).

Estudos contemporâneos acerca do fenômeno urbano apontam para uma tendência de organização de cidade regida pela produtividade, pelo funcionalismo e pela mercadorização, em um cenário no qual se percebem cidades cada vez mais fragmentadas e socialmente hierarquizadas, como apontam Ana Fani Carlos (2018), Angelo Serpa (2018) e Ana Clara Torres Ribeiro (2004). Ou seja, uma urbanização sem urbanidade. Nesse sentido, percebe-se um esvaziamento do espaço social em

direção à consolidação de espaços de consumo.

Este ensaio fotográfico busca, portanto, suscitar esse tipo de reflexão acerca da teoria da produção do espaço. Sob as lentes da intervenção urbana, traz à luz formas outras de se perceber os usos da cidade através de sua dimensão humana e sintetiza imagetivamente uma virtualidade do urbano: a utopia como possibilidade concreta, ou transdução, assim como propõe Lefebvre (1999).

A fotografia, nesta narrativa, apresenta-se, assim, como o olhar que contrapõe a corporalidade na cidade ao seu tempo do ir e vir. Coloca em evidência as relações de sociabilidade propostas pelo ato de se intervir em espaços públicos, buscando a subversão do cotidiano, por meio do ato de se presentear com o “inútil” – como teoriza Adriana Sansão (2013) – o espaço urbano.

Thais de Almeida Gonçalves

é mestre pelo Programa Interdepartamental de Pós-Graduação Interdisciplinar em Artes, Urbanidades e Sustentabilidade (PIPAUS) da Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora (FAU | UFJF).

thais.dagoncalves@gmail.com

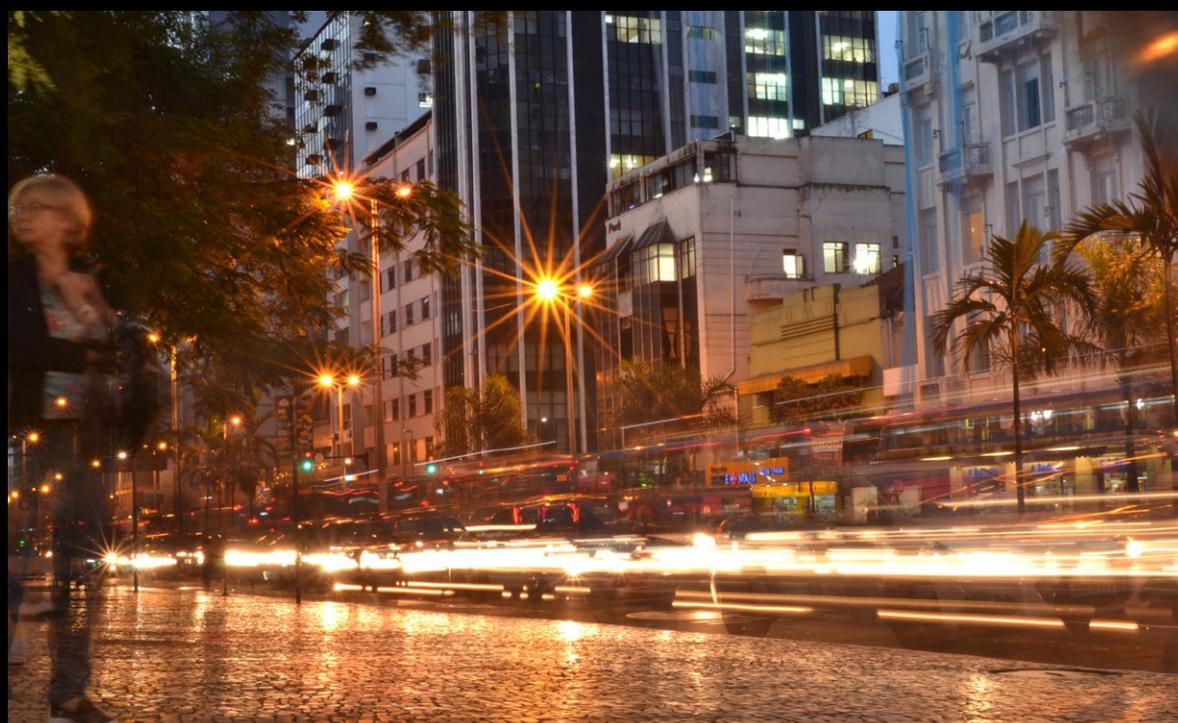
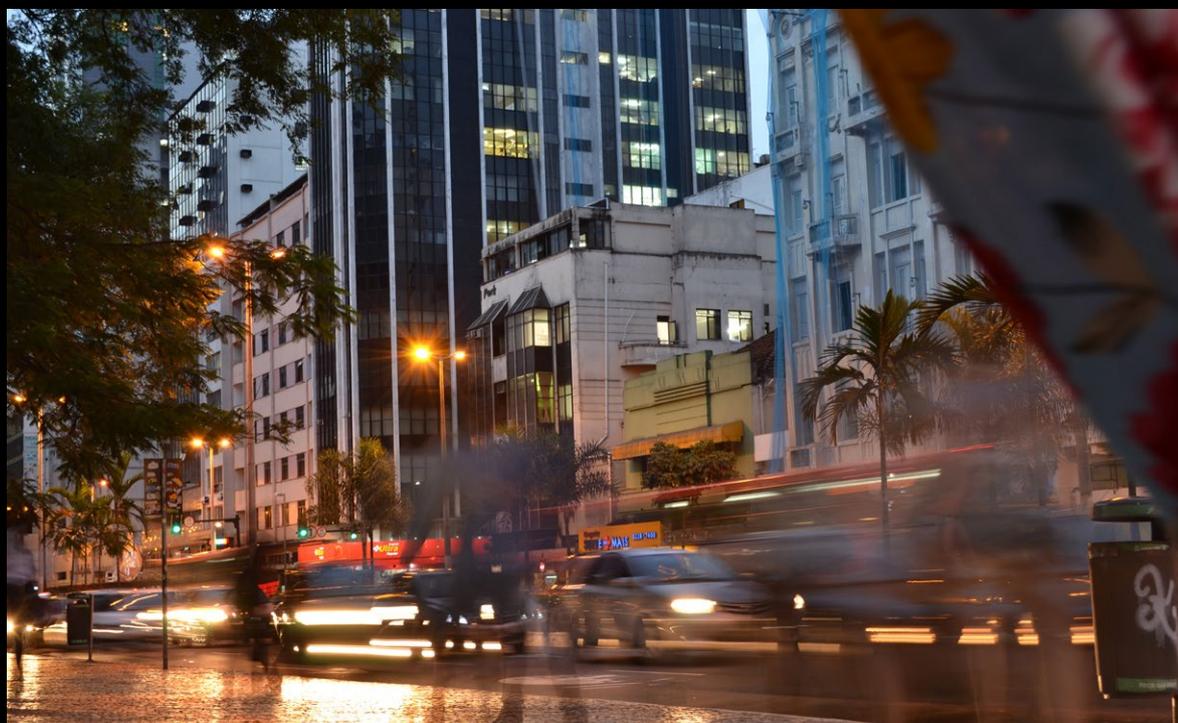


REFERÊNCIAS

- CARLOS, Ana Fani. “A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista”. *In*: CARLOS, Ana Fani *et al* (orgs.). **Crise Urbana**. 1 ed. São Paulo: Contexto. 2018, p. 25-35.
- GONÇALVES, Thais de Almeida. **Lugar de consumo ou consumo de lugar?** A produção social do espaço urbano e os processos de resignificação da Rua da Zona em São João del-Rei/MG. 2019. Dissertação (Mestrado Interdisciplinar em Artes, Urbanidades e Sustentabilidade), Universidade Federal de São João del-Rei, São João del-Rei, ago. 2019.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- NASCIMENTO, Adriana *et al*. “Sujeito corporificado e urbanidades: relação espaço-sociedade”. *In*: Encontro Nacional da ANPUR, 18, 2019, Natal. **Anais**. Natal, 2019, p. 1-12.
- RIBEIRO, Ana Clara Torres. “Oriente negado – cultura, mercado e lugar”. **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**. Salvador, ano 2, n. especial, p. 97-107, 2004.
- SANSÃO, Adriana. “Intervenções temporárias no Rio de Janeiro contemporâneo: novas formas de usar a cidade”. **Arquitextos**, São Paulo, ano 13, n. 154.00, mar. 2013. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.154/4678>>. Acesso em 19 ago. 2020.
- SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2018. ■







REALIZAÇÃO



APOIOS

