

**@metropolis**

**46**

ano 12  
setembro 2021

Revista  
Eletrônica  
de Estudos  
Urbanos  
e Regionais



# revista eletrônica *e-metropolis*

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

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

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

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

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

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

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

## editor-chefe

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

## coordenadores editoriais

Fernando Pinho

Juciano Martins Rodrigues

## editores

Fernanda Pernasetti

Luciana Ximenes

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

## conselho editorial

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

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

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

Prof Dr. Carlos Vainer (IPPUR/UFRJ)

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

Prof Dr. Emilio Pradilla Cobos (UAM do México)

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

Prof Dr. Frederico Araujo (IPPUR/UFRJ)

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

Prof Dr. Henri Acserald (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Hermes MagalhãesTavares (IPPUR/UFRJ)

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

Prof Dr. João Seixas (ICS)

Prof Dr. Jorge Natal (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Jose Luis Coraggio (UNGS/Argentina)

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

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

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

Prof Dr. Luciano Fedozzi (IFCH/UFRGS)

Prof Dr. Luiz Antonio Machado (IUPERJ)

Prof Dr. Manuel Villaverde Cabral (ICS)

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

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

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

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

Prof Dr. Mauro Kleiman (IPPUR/UFRJ)

Prof Dr. Robert Pechman (IPPUR/UFRJ)

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

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

Ms. Rosetta Mammarella (NERU/FEE)

Prof Dr. Sergio de Azevedo (LESCE/UENF)

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

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

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

# Editorial

nº 46 ▪ ano 12 | setembro de 2021

Com este número, trazemos mais uma contribuição da *e-metropolis* para a discussão no campo dos estudos urbanos e regionais. Perspectivas diversas unem artigos com temas relevantes e atuais, como geografia do voto em contexto metropolitano, arte de rua, memória e identidades urbanas em áreas industriais inativas, entre outros.

Iniciamos o número 46 com o artigo de Lindijane Almeida, Terezinha Barros, Raquel Silveira e Larissa Marinho, que trata da disputa eleitoral e a gestão metropolitana em Natal, Rio Grande do Norte. Ao identificar a existência de “deputados metropolitanos” e analisar sua atuação legislativa, as autoras encontram a ausência de identidade metropolitana entre esses atores políticos eleitos, e aponta para a existência de ações paroquiais que se contrapõem à necessária coordenação em benefício da gestão e do reconhecimento de uma questão metropolitana.

No segundo artigo, Carolina Lima aborda o relacionamento entre a produção do espaço urbano e a produção da arte urbana nas cidades contemporâneas, a partir de uma revisão teórica sobre o tema e a análise de três casos latino-americanos: Medellín, na Colômbia, São Paulo e Belo Horizonte, no Brasil. As conclusões do artigo apontam que a arte consegue denunciar as contradições resultantes da produção do espaço, ao mesmo tempo que as reações a ela aprofundam tais contradições.

No artigo “Espaços industriais inativos: valorização da memória e identidade urbanas a partir do conceito ‘terrain vague’”, Carolina Galeazzi, a partir da observação da demolição de uma fábrica no subúrbio carioca, evidencia a necessidade de questionar a renovação da cidade, considerando a

ruptura com o passado e a constante ocupação de espaços vazios. Assim, o artigo busca também fomentar a discussão sobre os espaços industriais e a valorização da memória como identidade da paisagem e da vida urbanas, através da análise de três renovações em contextos industriais diferentes. Suas conclusões indicam que manter os vazios urbanos não quer dizer preservar o abandono, mas que é importante pensar o desenvolvimento local a partir da sua história e, assim, consolidar sua identidade.

Com o título instigante “A cegueira espacial da justiça: o papel do Poder Judiciário para a promoção de remoções em obras de urbanização”, o artigo de Ana Carolina Tavares e Ana Cláudia Cardoso posiciona o Poder Judiciário como agente da operacionalização de intervenções de urbanização do PAC na Bacia do Tucunduba, em Belém (PA). As autoras partem da investigação do papel do Poder Judiciário ao ser chamado a resolver conflitos entre Poder Executivo e populações a serem removidas, seja quando há falta de acordo em relação às compensações ou quando ocorrem ocupações irregulares em áreas já desocupadas ou em conjuntos habitacionais semifinalizados. Partindo de evidências empíricas e documentais, do diálogo com técnicos de órgãos públicos e com a população ameaçada de remoção, além da análise de processos judiciais, as autoras demonstram que o direito à propriedade se sobrepõe a outros direitos e que a judicialização dos casos contribui para a estigmatização dos ocupantes e para um número crescente de remoções.

Encerrando a seção de artigos, Arthur Zanella, em “Metrópoles em camadas: os rastros da Tramway Cantareira no Jaçanã”, busca verificar se o antigo eixo ferroviário entre o centro

de São Paulo e seu aeroporto internacional deixou rastros dessa modalidade de transporte sobre as vias que hoje ocupam seu lugar no bairro do Jaçanã. Por meio de uma cartografia fotográfica e comparativa, dos usos e formas urbanas, o artigo demonstra a perenidade desses rastros como hegemonia de escalas nas vias.

A cidade enquanto lugar fundante da democracia é ponto de partida para a convidativa análise desenvolvida por Robert Pechman no texto da Seção Especial. Para além de reflexão livre sobre a relação entre a dimensão política da democracia e a vida urbana, Pechman busca uma maneira de ver como essa dimensão se manifesta na cidade, no que ele chama de filigranas, nos comportamentos cotidianos e banais, que são tão bem representados pelas narrativas literárias e que expressam de maneira veemente a condição humana na cidade. Trata-se de um olhar para a “pequena urbanidade”. Na verdade, mais que um olhar, trata-se de saber o que nos conta a cidade quando esta resolve abrir a boca e bate à nossa porta dizendo: não é ninguém, é a cidade!

Fechamos este número com o Ensaio Fotográfico de Luiz Henrique Oliveira, que expressa sua busca pela arte de rua enquanto uma expressão da luta pelo direito à cidade em Curitiba. Mais do que marcas da arte na cidade, as imagens, segundo o autor, representam fronteiriças: nas fronteiras entre a apropriação e o entendimento, entre a fruição e o registro, entre o pensar e o sentir, entre a ciência e a arte, entre a realidade e a representação, entre o pesquisador e o cidadão, a criação e a destruição, o permanente e o efêmero, os fixos e os fluxos.

Finalizamos mais este número da Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais *e-metropolis* agradecendo a todos os autores, leitores e colaboradores, que vêm contribuindo ao longo dos mais de dez anos de existência da publicação. Em especial, agradecemos ao autor de capa deste número, o artista, arquiteto e urbanista, Renato Mãozão!

Desejamos uma excelente leitura! ■

# Índice

nº 46 ▪ ano 12 | setembro de 2021

## Capa

- 06** A geografia do voto e o engajamento metropolitano dos deputados estaduais do Rio Grande do Norte

*Voting geography and metropolitan engagement of Rio Grande do Norte state deputies*

Por Lindijane de Souza Bento Almeida, Terezinha Cabral de Albuquerque Neta Barros, Raquel Maria da Costa Silveira e Larissa Kevinlyn Martins Marinho

## Artigos

- 19** O estudo da arte de rua como um fenômeno urbano e prática espacial na geografia

*The study of street art as an urban phenomenon and spatial practice in geography*

Por Carolina Maria Soares Lima

- 27** Espaços industriais inativos: valorização da memória e identidade urbanas a partir do conceito “*terrain vague*”

*Inactive industrial areas: urban memory and identity valorisation based on the concept of “terrain vague”*

Por Carolina Hartmann Galeazzi

- 37** A cegueira espacial da justiça: o papel do Poder Judiciário para a promoção de remoções em obras de urbanização

*The spatial blindness of justice: the role of the judiciary in promoting removals in urbanization works*

Por Ana Carolina Miranda Tavares e Ana Cláudia Duarte Cardoso

- 46** Metrópoles em camadas: os rastros da Tramway Cantareira no Jaçanã

*Layered metropolises: Traces of the Cantareira Tramway in Jaçanã*

Por Arthur Simon Zanella

## Especial

- 56** O padeiro, a democracia e a cidade

*The baker, democracy and the city*

Por Robert Moses Pechman

## Ensaio

- 61** Representações fronteiriças da cidade: A arte de rua como direito à cidade em Curitiba

*Frontier representations of the city: street art as means of the right to the city in Curitiba*

Por Luiz Henrique Rubens Pastore Alves de Oliveira

## 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

Lindijane Almeida  
Terezinha Barros  
Raquel Silveira  
Larissa Marinho

# A geografia do voto e o engajamento metropolitano

## dos deputados estaduais do Rio Grande do Norte

### RESUMO

O presente artigo tem como objetos a disputa eleitoral e a gestão metropolitana. Objetiva-se mapear os votos dos eleitores na Região Metropolitana de Natal (RMN) nas eleições para a Assembleia Legislativa, em 2014, analisando a existência de deputados metropolitanos cuja votação esteja predominantemente nos municípios pertencentes à RMN. Metodologicamente, foram contabilizados os votos dos deputados do Rio Grande do Norte em 2014, considerando deputados metropolitanos aqueles que obtiveram 50% dos votos concentrados na RMN. Em seguida, foi possível analisar a atuação legislativa dos referidos parlamentares entre 2018 e 2019, com base no mapeamento da destinação dos valores correspondentes às emendas legislativas. Ao final, o estudo confirma a ausência de identidade metropolitana entre os atores políticos eleitos e aponta para a existência de ações paroquiais que se contrapõem à necessária coordenação em benefício da metrópole.

**Palavras-chave:** Gestão metropolitana; Geografia do voto; Emendas parlamentares; Região Metropolitana de Natal.

### ABSTRACT

This article has as its objects the electoral dispute and the metropolitan management. The objective is to map the votes of voters in the Metropolitan Region of Natal (RMN) in elections for the Legislative Assembly, in 2014, analyzing the existence of metropolitan deputies whose votes are predominantly in the municipalities belonging to the RMN. Methodologically, the votes of deputies from Rio Grande do Norte in 2014 were counted, considering metropolitan deputies those who obtained 50% of the votes concentrated in the RMN. Then, it was possible to analyze the legislative performance of these parliamentarians between 2018 and 2019, based on the mapping of the allocation of amounts corresponding to the legislative amendments. In the end, the study confirms the absence of metropolitan identity among the elected political actors and points to the existence of parochial actions that oppose the necessary coordination for the benefit of the metropolis.

**Keywords:** Metropolitan management; Vote geography; Parliamentary amendments; Metropolitan Region of Natal.

## INTRODUÇÃO

As Regiões Metropolitanas (RMs) são espaços especiais não só pelos elementos econômicos e sociais como também pela dimensão política. Elas concentram a maioria do eleitorado e, por consequência, tornam-se lugares estratégicos na disputa política-eleitoral. O próprio processo das eleições tem relação direta com a conquista dos territórios que são potenciais nichos de eleitores. Apesar de toda essa importância, a tradução em uma representatividade para a metrópole nas esferas de poder, que possa culminar em uma dinâmica de políticas públicas de natureza metropolitana, ainda é um aspecto distante das regiões metropolitanas brasileiras.

Pesquisas que procuram verificar a distribuição dos votos a partir dos resultados eleitorais são importantes para descobrir associações de diferentes abordagens com os candidatos e partidos. A geografia do voto (ANDRADE, 2015; AMES, 2003; CARVALHO, 2003, 2009) para deputados estaduais eleitos nos permite tecer elementos para relacionar o voto com as suas atividades legislativas.

O presente artigo relaciona o tema da disputa eleitoral com a gestão metropolitana e com o estudo da atuação legislativa entre 2018 e 2019. Objetiva-se mapear os votos dos eleitores na Região Metropolitana de Natal (RMN) nas eleições para a Assembleia Legislativa, em 2014, analisando a existência de deputados metropolitanos cuja votação esteja predominantemente nos municípios pertencentes à RMN. Ao final, é apresentado o mapeamento do território metropolitano, analisando-se o comportamento parlamentar dos deputados estaduais eleitos na RMN.

A proposta tem como base de sustentação teórico-metodológica os trabalhos de Andrade (2015), Ames (2003) e Carvalho (2003, 2009), que se fundamentaram em verificar a agenda legislativa a partir de seus redutos eleitorais. Após a etapa de mapeamento, que permitiu perceber o grau de concentração dos votos, foram analisadas as emendas propostas pelos deputados mais votados na RMN nos anos de 2018 e 2019, observando-se a atuação dos deputados em relação à metrópole.

É importante destacar que o requisito para ser considerado um deputado metropolitano foi ter 50% dos votos concentrados na RMN (CARVALHO, 2010). Quanto ao recorte de análise das emendas (2018-2019), os referidos anos foram escolhidos por se configurarem como os dois últimos exercícios finalizados, que contavam com a composição mais completa da RMN, tendo em vista a inserção do último município em 2019. A dificuldade de acesso aos dados impossibilitou a análise de uma legislatura completa.

### **Lindijane de Souza Bento Almeida**

é professora do Departamento de Políticas Públicas e do Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais (UFRN). Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles - Núcleo Natal.  
*almeida.lindijane@gmail.com*

### **Terezinha Cabral de Albuquerque Neta Barros**

é professora do Departamento de Ciências Sociais e Política da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN). Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles - Núcleo Natal.  
*terezinhacabral@uern.br*

### **Raquel Maria da Costa Silveira**

é professora do Departamento de Políticas Públicas e do Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais (UFRN). Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles - Núcleo Natal.  
*raquelmcsilveira@hotmail.com*

### **Larissa Kevinlyn Martins Marinho**

é bacharel em Gestão de Políticas Públicas pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles - Núcleo Natal.  
*larissamarinho123@gmail.com*

O trabalho organiza-se, além desta introdução e das considerações finais, em duas seções. A primeira delas apresenta a RMN, sua origem, características e disparidades. Em seguida, parte-se para a análise da geografia do voto no contexto metropolitano.

O presente estudo contribuiu para a análise acerca de uma ausência de identidade metropolitana, não só entre os municípios mas também em relação aos atores políticos eleitos. As ações parlamentares restringem-se à busca da base eleitoral, com medidas que, em alguns casos, configuram-se mais como paroquiais do que em ações coordenadas em benefício da metrópole.

## A REGIÃO METROPOLITANA DE NATAL: ELEMENTOS PARA A COMPREENSÃO DE SEUS ASPECTOS POLÍTICO E INSTITUCIONAL

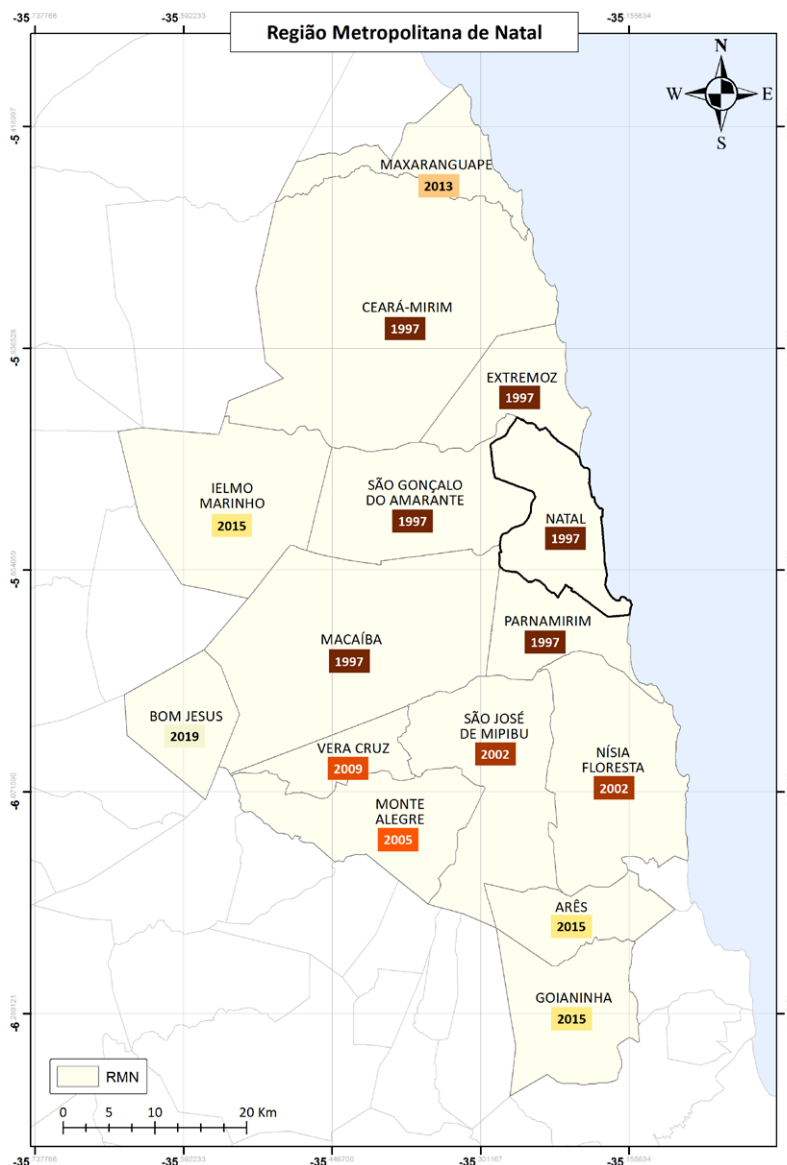
De forma prévia à discussão em torno da disputa eleitoral e à relação com a gestão metropolitana, torna-se importante caracterizar a RMN a partir de seus elementos político-institucionais.

A RMN, criada em 1997 por meio da Lei Complementar Estadual (LCE) nº 152, localiza-se na porção leste do Rio Grande do Norte (Região Nordeste do Brasil), especificamente em sua faixa de ocupação litorânea. Sua extensão equivale a 3.555,7 km<sup>2</sup>, o que representa aproximadamente 7% do território potiguar, comportando, aproximadamente, 1.577.072 habitantes (46% de toda a população do estado), de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2016).

Caracterizando tal região, de forma geral, Clementino e Pessoa (2009) destacaram uma dinâmica demográfica com grandes desequilíbrios; grande fragilidade ambiental; dinâmica sócio-habitacional sob pressão em decorrência da ocupação no entorno do polo; e, no geral, com indícios de conurbação mais

acentuada ao longo da orla marítima e também com o município de Parnamirim. Além disso, apontaram a ocorrência de áreas com grande vulnerabilidade social e notáveis diferenças no grau de integração dos municípios.

Inicialmente, a RMN era composta por cinco municípios, sendo eles: Macaíba, Extremoz, São Gonçalo do Amarante, Ceará-Mirim, Parnamirim e Natal. Atualmente, o arranjo conta com quinze entes, após serem acrescentados: São José de Mipibu, Nísia Floresta (LCE nº 221/2002), Monte Alegre (LCE nº 315/2005), Vera Cruz (LCE nº 391/2009), Maxaranguape (LCE nº 485/2013), Ielmo Marinho (LCE nº 540/2015), Arês e Goianinha (LCE nº 559/2015) e, recentemente, Bom Jesus (ALMEIDA et al., 2019) (Mapa 1).



Mapa 1: Municípios da Região Metropolitana de Natal a partir do ano de inserção

Fonte: Observatório das Metrópoles - Núcleo Natal, elaborado por Rodolfo Finatti e Bruno Silva (2019).



Município	Nº de habitantes (IBGE, 2020)	Taxa de urbanização (IBGE, 2010)	IDHM (IBGE, 2010)	Taxa de analfabetismo (IBGE, 2010)
Natal	890.480	100,00%	0,763	7,9
Parnamirim	267.036	100,00%	0,766	7,6
São Gonçalo do Amarante	103.672	84,00%	0,661	13,6
Macaíba	81.821	61,00%	0,64	21,5
Extremoz	28.936	64,00%	0,66	15
Ceará-Mirim	73.886	52,00%	0,616	20,7
Goianinha	26.669	68,00%	0,638	21,3
Ielmo Marinho	13.901	12,00%	0,55	27,5
Bom Jesus	10.267	71,00%	0,584	32,4
Arês	14.417	62,00%	0,606	24,5
Maxaranguape	12.544	37,00%	0,608	20,2
Nísia Floresta	27.938	39,00%	0,622	20,7
Monte Alegre	22.576	43,00%	0,609	26,6
São José de Mipibu	44.236	45,00%	0,611	25,4
Vera Cruz	12.637	43,00%	0,587	31,4

**Quadro 1:**  
A RMN e suas desigualdades

Fonte: Elaborado pelas autoras (2020), a partir de dados do IBGE (2010, 2020).

A composição caracteriza-se por diferenciações quanto ao porte populacional, taxa de urbanização e indicadores que evidenciam elementos relacionados à qualidade de vida e ao acesso a políticas públicas (Quadro 1). A RMN abrange municípios com faixa populacional de 890 mil (Natal) a 10 mil habitantes (Bom Jesus). As taxas de urbanização também variam vastamente, tendo-se a capital (Natal) e Parnamirim 100% urbanizados e Ielmo Marinho com taxa de 12% de urbanização (IBGE, 2010). Há variação, ainda, quanto ao acesso a serviços e políticas, aqui demonstrada a partir do IDHM e da taxa de analfabetismo. O IDHM varia entre 0,766 em Parnamirim e 0,55 em Ielmo Marinho. A taxa de analfabetismo, por sua vez, apresentava-se em 32% em Bom Jesus e 7,6% em Parnamirim (IBGE, 2010).

No campo político-institucional, de forma específica, destacam-se entraves à consolidação da governança metropolitana (ALMEIDA et al., 2015). São pontuais as estratégias de cooperação e tímida atuação estadual nas ações de coordenação. A principal ferramenta de gestão metropolitana do estado se constitui no Conselho de Desenvolvimento Metropolitano de Natal (CDMN), que tem como função promover a integração dos serviços comuns da RMN. O conselho, criado em 1997, foi desativado, em 2010, em virtude da ausência de cooperação dos gestores municipais acerca da discussão metropolitana, bem como pela ausência de coordenação

por parte do governo estadual. Foi reativado com a promulgação do Estatuto das Metrôpoles pelo Governo Federal, em 2015, instituindo-se oito grupos temáticos de discussão metropolitana: resíduos sólidos; mobilidade metropolitana; segurança pública e defesa social; saúde; educação, cultura e esportes; agricultura familiar; cidades inteligentes; e Estatuto da Metrôpole. Porém, como destacaram Almeida et al. (2019), as discussões ocorridas em tais grupos não foram capazes de promover a governança metropolitana. Em 2020, destacou-se a ocorrência de nova tentativa de reativação por parte do governo estadual. Contudo, as atividades não tiveram continuidade em virtude da pandemia do novo coronavírus.

Para Clementino (2018), na RMN, o planejamento metropolitano e a busca pela implementação de ações comuns entre os entes metropolitanos ainda podem ser descritos como frágeis. A autora cita casos que comprovam a afirmação, a exemplo da criação do Parlamento Comum enquanto uma movimentação por parte do Poder Legislativo, em 2001, em virtude da ausência de iniciativas por parte do governo estadual.

Ainda, Silva et al. (2018) apresentam um segundo exemplo da ausência de coordenação: o surgimento de debates no Fórum dos Secretários de Planejamento da RMN, capitaneado pelo município de Natal, que funcionou de maneira informal, em 2016/2017, como canal para o estabelecimento de

diálogo entre os entes municipais. Tais exemplos demonstram que não existe experiência metropolitana em Natal, mas sim uma legislação que apresenta uma situação política reveladora das dificuldades de sua implementação.

O fato é que, em um recorte metropolitano, o planejamento e a implementação compartilhada de ações e estratégias são essenciais para se atingir a solução de problemas comuns. Os estudos referidos dão conta de demonstrar que o planejamento compartilhado não se concretiza no contexto da RMN, prevalecendo a existência de uma discreta articulação intrametropolitana entre os executivos municipais (SILVA, 2019). Contudo, poucas são as análises que revelam a atuação do Legislativo quanto à temática metropolitana, destacando-se a atuação do Parlamento Comum, formado por vereadores dos municípios, instância que se encontra atualmente desativada. A atuação do Legislativo estadual, ator responsável pela aprovação da inserção de novos municípios na RMN, ainda requer análises.

## A GEOGRAFIA DO VOTO NA RMN

Uma das possíveis formas de estudo do voto considera o território como unidade de análise, buscando compreender se há associação entre o percentual de votos de um candidato e os atributos de determinados territórios (regiões, estados e municípios) (SANTOS, 2015).

Conforme Santos (2015, p. 2), “os estudos sobre geografia do voto tentam verificar padrões na distribuição dos votos em uma eleição, de modo a descobrir se existe alguma associação entre a votação que determinado candidato, partido ou coligação recebeu e certos atributos territoriais”. Assim, destacam-se estudos sobre áreas de concentração de votos e aspectos socioeconômicos e, igualmente, análises acerca do perfil do eleitorado e das bases eleitorais dos candidatos relacionadas com os sistemas e as legislações eleitorais.

Nesse sentido, Carvalho (2003) apresenta um estudo de destaque no Brasil. A partir de projetos de lei, requerimentos de informação, discursos em plenário e emendas orçamentárias, o autor articula a geografia do voto com a conexão eleitoral, estabelecendo a relação entre os parlamentares e o eleitorado. O referido autor se baseia no trabalho desenvolvido por Ames (2003), o qual sinaliza que as atividades dos legisladores estão relacionadas com seus redutos eleitorais, já que sua reeleição é o seu objetivo.

Recentemente, de forma específica à esfera metropolitana, Padilha (2020, p. 218) estuda como a dinâ-

mica política de representação poderá se traduzir em obstáculos para a mobilização de atores políticos do Legislativo em torno de agendas metropolitanas. A partir das discussões realizadas pelo autor, é possível inferir que o estudo da geografia do voto na metrópole se torna fundamental, na medida em que o fortalecimento da base política, administrativa e financeira das metrópoles por vezes é encarado como uma “concorrência por recursos públicos e mesmo como uma ameaça à autoridade dos governos municipais e estaduais sobre seus territórios”. Nesses espaços, deveriam “ser discutidas e regulamentadas as propostas de gestão de problemas metropolitanos com uma base jurídica sólida, com legitimidade político-social e baseadas em arranjos institucionais de cooperação intermunicipal sustentáveis no longo prazo”. Contudo, tal construção requer um debate político, sugerindo, à luz de Carvalho e Corrêa (2012), que o dilema da representação metropolitana deve ser analisado considerando-se o debate político-eleitoral.

Carvalho e Ribeiro (2013 apud PADILHA, 2020) destacam que, nesse contexto, deputados de base eleitoral na metrópole seriam os representantes políticos com mais incentivos para abordar temas metropolitanos. Porém, tal raciocínio encontra, pelo menos, duas limitações. A primeira é a lacuna da representatividade das cidades metropolitanas nas assembleias legislativas. A segunda diz respeito às gramáticas políticas distintas que regulam o comportamento político nas RMs, já que o polo caracteriza-se pelo voto de legenda e parte dos municípios por uma disputa pouco competitiva. Assim caracteriza o autor:

O segundo obstáculo concerne ao comportamento político das metrópoles, que seria regulado por gramáticas políticas distintas, em que a capital seria marcada por uma disputa mais competitiva e politizada, com maior número de votos em legendas partidárias, enquanto a periferia metropolitana se caracterizaria por uma disputa pouco competitiva, marcada pelo voto personalizado, em que os representantes metropolitanos tendem a obter a maioria de seus votos em apenas um município e, por essa razão, acabam voltando-se a assuntos locais e paroquiais em detrimento de temas que viabilizariam um programa metropolitano com foco na resolução de problemas comuns, gerando o que Carvalho (2009) chamou de “paroquialismo metropolitano” (PADILHA, 2020, p. 219).

Tal limitação guardaria aproximação com o “paroquialismo metropolitano” destacado por Carvalho (2009), o qual é responsável pela ausência de temas

metropolitanos na agenda pública. Esse contexto se torna ainda mais marcante quando se verifica a desigualdade no grau de urbanização entre os municípios que formam a RM, tendo em vista que a dicotomia que distingue a disputa política entre as áreas rurais e as áreas urbanas se reflete na possibilidade de um diálogo metropolitano.

Nesse sentido, a seguir, serão apresentados os dados relativos às eleições 2014 na RMN, buscando refletir sobre a existência de deputados metropolitanos e sua atuação legislativa a partir de uma análise das emendas parlamentares de 2018 e 2019.

A RMN é um importante nicho eleitoral, por concentrar uma quantidade significativa de eleitores no estado do Rio Grande do Norte. Somando a capital aos seus demais municípios, concentrava, em 2014, 39% dos eleitores do estado e, em 2020, 42% (Tabela 1).

Como já ressaltamos, a geografia do voto contempla diferentes métodos e debates. A opção aqui escolhida, que vai além de verificar as bases eleitorais, consiste em estabelecer a conexão das votações com as práticas legislativas. No cenário proposto, perceberemos realidades eleitorais muito diversas: desde municípios com pouco mais de 8 mil eleitores até pouco mais de meio milhão da capital. Tal cenário traduz um ambiente metropolitano desafiador para as nossas análises, tanto da perspectiva social e econômica, já trabalhada por diferentes autores (CLEMENTINO; FERREIRA, 2015; CLEMENTINO, 2019), como agora da dimensão política.

A RMN, no universo eleitoral de 2014, possuía 2.728 seções eleitorais distribuídas em 579 locais de votação nos seus 15 municípios, com um total de 926.608 eleitores que, além de decidirem os cargos para presidente, senador e deputado federal, tiveram a opção de 237 candidatos pleiteando as 24 vagas para o Legislativo estadual. A compreensão eleitoral é importante para visualizar os redutos de votos em uma disputa competitiva, sabendo que o voto personalizado conduz para uma ação política com direcio-

Município	Quantidade de eleitores (2014)	% (2014)	Quantidade de eleitores (2020)	% (2020)
Arês	10344	0,4%	10.595	0,4%
Bom Jesus	7091	0,3%	8.306	0,3%
Ceará-Mirim	51733	2,1%	53.136	2,2%
Extremoz	19797	0,8%	24.189	1,0%
Goianinha	18198	0,7%	20.172	0,8%
Ielmo Marinho	9344	0,4%	10.689	0,4%
Macaíba	46109	1,9%	50.091	2,0%
Maxaranguape	9054	0,4%	8.750	0,4%
Monte Alegre	13929	0,6%	16.359	0,7%
Natal	506053	20,7%	560.929	22,8%
Nísia Floresta	17944	0,7%	20.121	0,8%
Parnamirim	115312	4,7%	125.346	5,1%
São Gonçalo do Amarante	65674	2,7%	69.027	2,8%
São José de Mipibu	27570	1,1%	30.873	1,3%
Vera Cruz	8456	0,3%	10.086	0,4%
<b>Total RMN</b>	<b>926608</b>	<b>37,9%</b>	<b>1.018.669</b>	<b>41,6%</b>
<b>Total RN</b>	<b>2.447.178</b>		<b>2.447.178</b>	

Fonte: Elaborado pelas autoras (2020), a partir de dados do TSE (2014).

namento ao nicho eleitoral dos ganhadores, estabelecendo uma conexão assentada entre os deputados que representam eleitoralmente aquela localidade e os seus municípios. Isso porque existe todo o interesse na maximização dos seus esforços para viabilizar sua sobrevivência política.

Nesse pleito, foram reconduzidos aos cargos 67% dos deputados, a bancada partidária em maior número foi organizada com o PMDB, levando 5 cadeiras; o PROS e PSD, respectivamente, com 4 e 3; e PSB e DEM com 2 assentos cada. A votação mínima para deputado foi de 20.140 e a maior foi de 80.249 mil votos, revelando uma disparidade no número de votos para obtenção do mandato (Quadro 2).

Quanto à dicotomia da disputa política entre as áreas rurais e as áreas urbanas, nas eleições 2014, foi possível evidenciar que 6 municípios, atualmente componentes da RMN, concentravam a votação na área rural, sendo eles: Ielmo Marinho, Bom Jesus, Extremoz, Maxaranguape, Nísia Floresta e Vera Cruz.

Os deputados estaduais sabem da importância de serem votados nos municípios da RMN – não é à toa que todos os 24 eleitos tiveram votos computados na metrópole. Por exemplo, no município de Goianinha, a votação dos candidatos eleitos alcançou 92%

**Tabela 1:**  
Eleitores da Região Metropolitana de Natal (2014 e 2020)

Deputados	Partidos (em 2014)	Votação	Percentual
Ricardo Motta	PROS	80.249	4,84%
Galeno Torquato	PSD	63.286	3,81%
Hermano Morais	PMDB	60.813	3,67%
Kelps Lima	SD	59.619	3,59%
Gustavo Carvalho	PROS	57.757	3,48%
Ezequiel Ferreira	PMDB	54.438	3,28%
Getúlio Rêgo	DEM	52.118	3,14%
Nelter Queiroz	PMDB	51.773	3,12%
Tomba Farias	PSB	48.980	2,95%
Gustavo Fernandes	PMDB	42.975	2,59%
Fernando Mineiro	PT	42.088	2,54%
Cristiane Dantas	PCdoB	38.955	2,35%
George Soares	PR	38.637	2,33%
José Dias	PSD	37.844	2,28%
Agnelo Alves	PDT	37.768	2,28%
Albert Dickson	PROS	37.461	2,26%
Márcia Maia	PSB	36.997	2,23%
Raimundo Fernandes	PROS	35.333	2,13%
José Adécio Costa	DEM	34.879	2,10%
Álvaro Dias	PMDB	34.638	2,09%
Jacó Jácome	PMN	28.620	1,73%
Dison Lisboa	PSD	26.618	1,60%
Souza Neto	PHS	20.440	1,23%
Carlos Augusto Maia	PTdoB	20.140	1,21%

Fonte: Elaborado pelas autoras (2020), a partir de dados do TSE (2014).

**Quadro 2:**  
Votação dos  
deputados  
estaduais eleitos  
na Região  
Metropolitana de  
Natal 2014

dos votos válidos, sendo 90% dos votos em candidatos metropolitanos. Parnamirim se configurou como o município com menor percentual de votos nos candidatos eleitos, mesmo assim, os 24 legisladores atingiram 64% dos votos e os deputados metropolitanos representaram 50% das eleições proporcionais (Quadro 3).

No entanto, apenas 9 candidatos tiveram mais de 50% dos seus resultados localizados na RMN, podendo ser classificados como “deputados metropolitanos”, conforme proposto por Carvalho (2010, p. 9): “oriundo da área metropolitana aquele que recolheu ali pelo menos metade de seus votos”. Na RMN, foram identificados deputados que obtiveram entre 51% e 80% do total dos seus votos concentrados no espaço metropolitano, como é possível verificar no Quadro 4.

Vale destacar que, em virtude da existência de cidades com perfis heterogêneos na composição da

RMN, os votos não seriam suficientes para uma grande representação metropolitana sem o protagonismo da capital (Natal), o que demonstra a fragilidade da composição da RMN, constituída por pelo menos seis municípios pouco populosos e rurais (com taxa de urbanização abaixo de 50%). Dos nove deputados, cinco tiveram a predominância de sua votação em Natal: Hermano Morais (56%), Kelps Lima (58%), Fernando Mineiro (76%), Albert Dickson (72%) e Jacó Jácome (66%) (Mapa 02).

Tal cenário aponta para a possibilidade do que Carvalho (2009) denominou como paróquialismo com base urbana, apresentando uma explicação para a ausência de uma agenda metropolitana nas RMs: “É de esperar que a ausência de temas metropolitanos da agenda pública tenha por raiz o que podemos chamar de paróquialismo metropolitano” (CARVALHO, 2009, p. 381).

Em contrapartida, a terceira maior cidade do estado, e segunda da RMN, (Parnamirim) apresentou protagonismo de apenas dois deputados metropolitanos. Agnelo Alves (PDT)

apresentou 51% no município. Ainda assim, para sua eleição, foi necessária a votação do município de Natal, sendo classificado como o legislador mais metropolitano (80%). Carlos Augusto Maia (PTdoB)<sup>1</sup>, por sua vez, também concentrou sua votação no município de Parnamirim, com 66% dos votos válidos, necessitando, ainda, dos votos da capital para sua eleição.

No caso da deputada Cristiane Dantas (PCdoB), destaca-se uma votação concentrada em 3 municípios metropolitanos: São José de Mipibu (39%), São Gonçalo do Amarante (10%) e Natal (23%). O deputado Dison Lisboa (PSD) concentrou a sua votação em Goianinha (63%), sendo o único deputado que apresentou mais de 50% dos votos no município, demonstrando a sua liderança local.

1 O PTdoB, em 2017, mudou o nome da legenda para Avante.

Os resultados acima apresentados demonstram a importância do recorte metropolitano para a vitória nas eleições. Contudo, o processo eleitoral nem sempre reflete a atuação dos legisladores. Conforme Carvalho (2009), mesmo que se verifique a existência de uma “bancada metropolitana”, no geral, esta se apresenta aquém das suas reais potencialidades eleitorais, configurando, assim, um déficit de representação. Dessa forma, as eleições, por vezes, resultam em uma sub-representação das RMs, em comparação com regiões onde o voto se caracteriza por relações eleitorais supostamente mais vulneráveis a práticas localistas, a exemplo da relação entre o urbano e o rural na RMN. Tal realidade, por sua vez, apresenta-se em outras RMs brasileiras:

Ora, se os deputados egressos de nossas áreas urbanas, das regiões metropolitanas, em particular – ambas sistematicamente sub-representadas no Congresso –, apresentam padrão de votação espacialmente concentrado estaríamos, então, diante de um híbrido perverso, não previsto pela tradição de nossa sociologia eleitoral: a sub-representação das áreas urbanas, de um lado, e o paroquialismo metropolitano, de outro. Embora de origem urbana, a representação metropolitana no Brasil, ao concentrar sua votação no espaço geográfico de um único município, se moveria – tal qual os congêneres das áreas rurais – pela lógica do particularismo, deixando fora de sua agenda temas de natureza universalista, como a governança metropolitana (CARVALHO, 2009, p. 369).

No caso em estudo, a governança metropolitana citada por Carvalho (2009), ou mais especificamente a falta dela, decorre da fragmentação político-institucional que assola a RMN e da dificuldade em ações de cooperação e coordenação entre os atores políticos que viabilizem o financiamento de políticas públicas integradas.

A própria dinâmica político-partidária, os vazios institucionais que cer-

Município	% dos votos dos eleitos sobre o município	% dos votos dos deputados metropolitanos sobre o município
Arês	84%	19%
Bom Jesus	81%	53%
Ceará-Mirim	71%	11%
Extremoz	68%	31%
Goianinha	92%	90%
Ilmo Marinho	86%	28%
Macaíba	72%	24%
Maxaranguape	78%	18%
Monte Alegre	73%	20%
Natal (1ª Zona)	59%	36%
Natal (2ª Zona)	54%	35%
Natal (3ª Zona)	57%	38%
Natal (4ª Zona)	48%	31%
Natal (6ª Zona)	51%	33%
Nísia Floresta	81%	32%
Parnamirim	64%	50%
São Gonçalo do Amarante	65%	31%
São José De Mipibu	79%	69%
Vera Cruz	78%	23%

Fonte: Elaborado pelas autoras (2020), a partir de dados do TSE (2014).

cam a metrópole desde a sua formação e os problemas gerenciais dificultam uma gestão compartilhada (ALMEIDA et al., 2015; ALMEIDA et al., 2019).

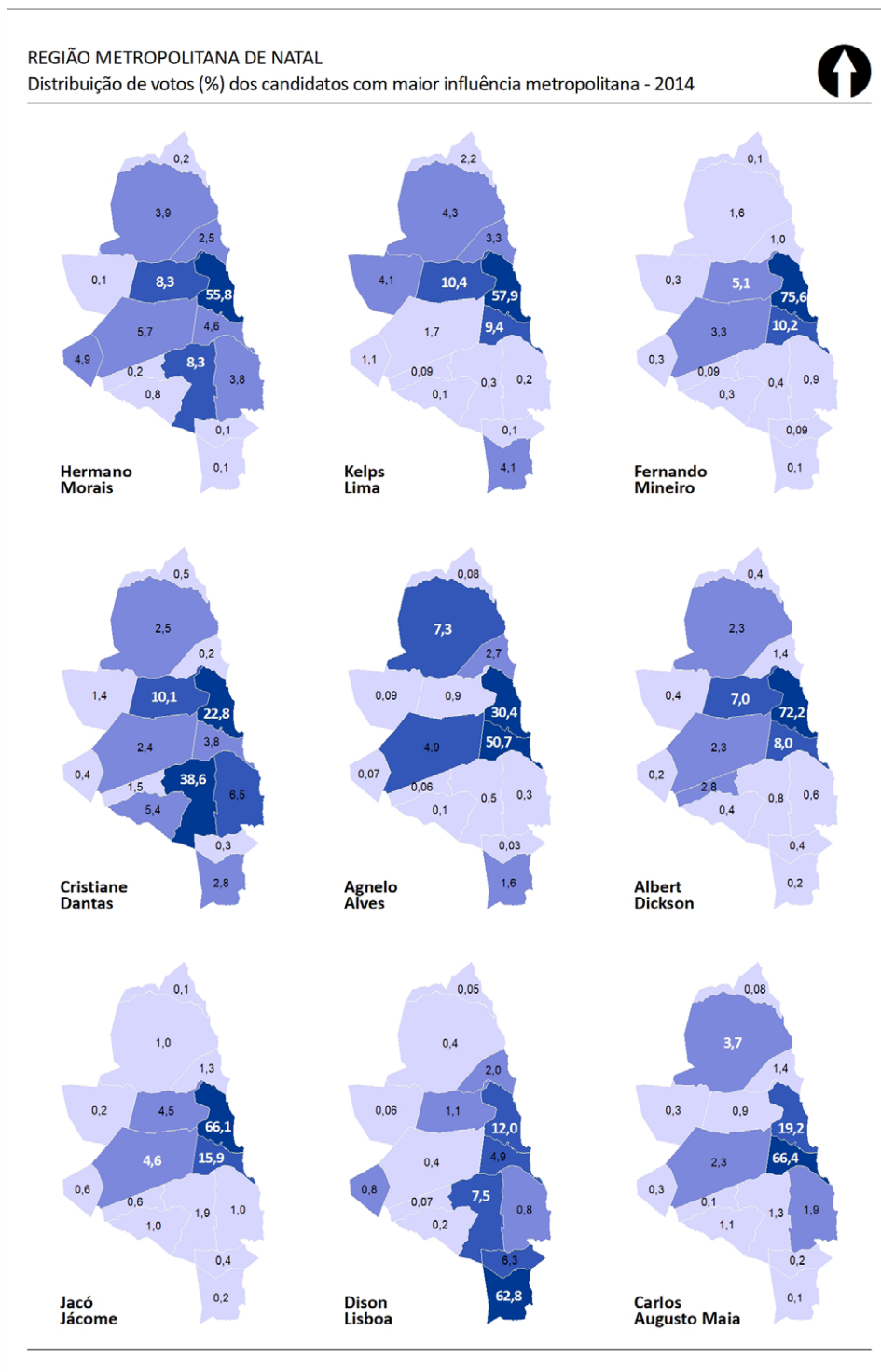
Considerando a votação dos deputados metropolitanos na RMN, um segundo momento da pesquisa buscou compreender a atuação desses legisladores por meio da análise das emendas parlamentares aprovadas nos anos de 2018 e 2019 (considerando os dois

**Quadro 3:** Percentual de votação dos candidatos eleitos e metropolitanos por município (2014)

**Quadro 4:** Percentual de votos na RMN por candidato nas eleições 2014

Deputado Eleito	Votação RN	Votação RMN	% RMN
Hermano Moraes	60.813	35.176	58%
Kelps Lima	59.619	30.284	51%
Fernando Mineiro	42.088	28.574	68%
Cristiane Dantas	38.955	19.963	51%
Agnelo Alves	37.768	30.104	80%
Albert Dickson	37.461	28.104	75%
Jacó Jácome	28.620	17.452	61%
Dison Lisboa	26.618	15.235	57%
Carlos Augusto Maia	20.140	10.371	51%

Fonte: Elaborado pelas autoras (2020), a partir de dados do TSE (2014).



Fonte: Elaborado pelas autoras (2020), a partir de dados do TSE (2014).

Mapa 2: Distribuição de votos (%) dos candidatos com maior influência metropolitana

últimos anos com formação da RMN mais próxima da atual composição). Vale destacar que a dificuldade no acesso aos dados relativos às emendas foi o fator determinante para que a análise se resumisse a apenas dois anos.

Ainda, ressalta-se que muitas emendas foram aprovadas sem territorialização específica, dificultando uma análise mais precisa quanto a este aspecto (a exemplo de “Destinar recursos às Entidades e

Instituições Privadas de Caráter Assistencial, a fim de garantir apoio financeiro para suas atividades correntes”). Nesse sentido, a análise considerou apenas as emendas com especificação de território nos anos de 2018 e 2019 (Mapa 3).

A partir das emendas, foi possível denotar que somente o deputado Dison Lisboa estabeleceu uma conexão eleitoral com a RMN, ou seja, destinou a quase totalidade de suas emendas para municípios do território metropolitano (Mapa 03). No caso, R\$ 1.100.000,00 foram destinados ao município de Goianinha, e os demais R\$ 700.000,00 distribuídos entre Santo Antônio, Tibau do Sul e Baía Formosa. Vale destacar que o município de Goianinha, que recebeu a maior parte das emendas do deputado, corresponde, justamente, à sua base eleitoral (Mapa 02).

No mesmo sentido, a deputada Cristiane Dantas estabeleceu conexão eleitoral com a RMN, destinando 65% (R\$ 3.690.000,00) dos recursos de emendas para a Região Metropolitana, sendo que R\$ 3.470.000,00 (61%) destinaram-se ao município de São José de Mipibu, justamente onde obteve maior número de votos na RMN. Portanto, da mesma forma que o deputado Dison Lisboa, ao mesmo tempo que os dados apontam para a conexão eleitoral, indicam um viés paroquialista de atuação.

Nesse sentido, como trabalhado por Andrade (2015, p. 408), a concentração da votação dos parlamentares em uma determinada região “tem levado, como consequência, a uma ação legislativa geralmente voltada para essa região, a um comportamento pautado muito mais pelo paroquialismo do que pelo universalismo da ação”. Trata-se de uma expectativa que se relaciona a qualquer sistema de representação no mundo. Como afirmou a autora: “é esperado que os deputados eleitos com mais de

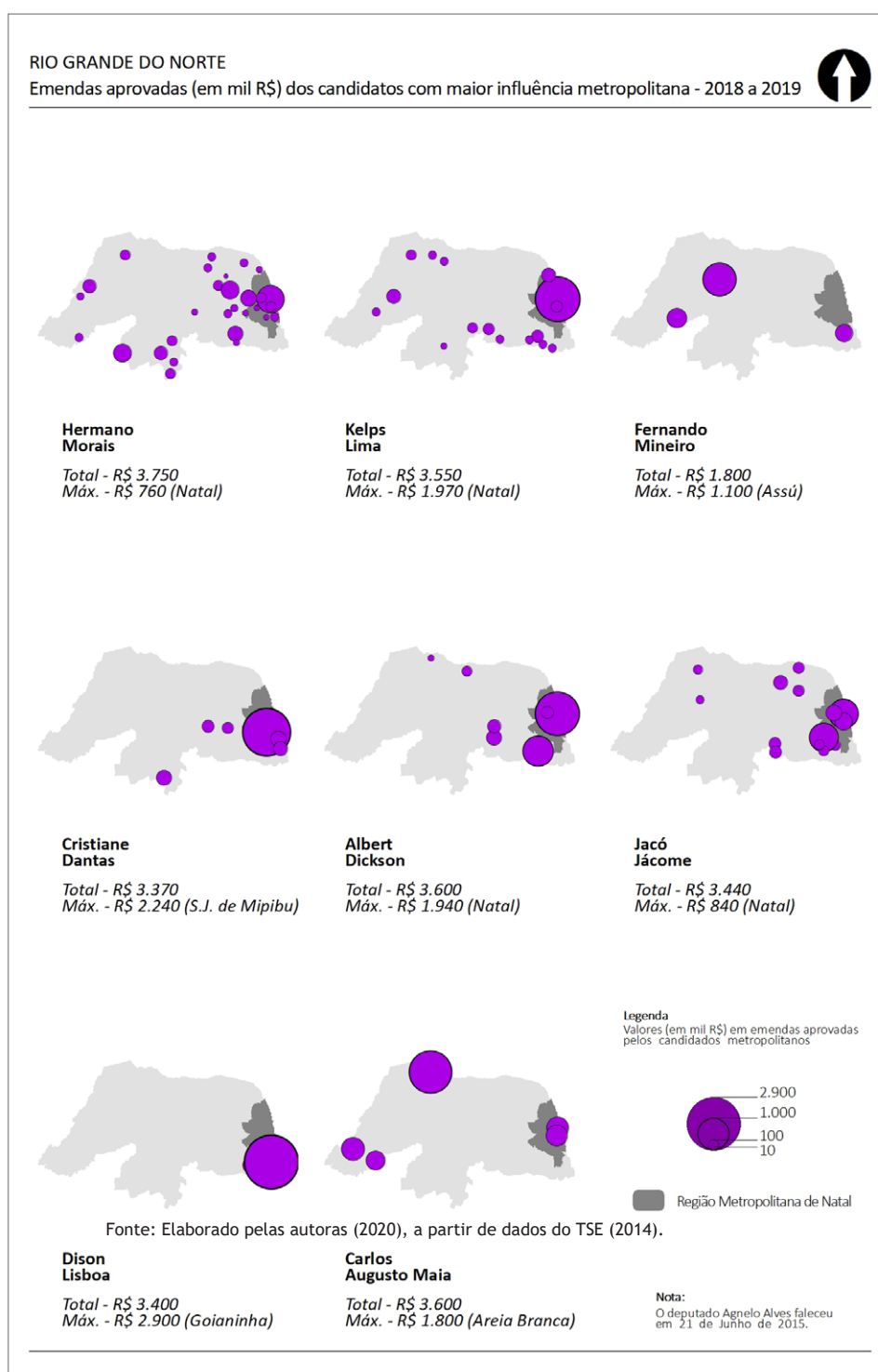
50% de sua votação na Região Metropolitana, funcional ou formal, transformem as demandas dessas regiões em pauta de trabalho legislativo”.

Os demais candidatos, exceto Fernando Mineiro<sup>2</sup>, apresentaram emendas destinadas à RMN, porém, com distribuição de recursos para outros municípios (das demais regiões do RN), sem apresentar uma predominância metropolitana. O deputado Hermano Morais, por exemplo, distribuiu suas emendas em 30 municípios do estado, embora apresente concentração dos maiores valores em 8 municípios da RMN. No mesmo sentido, o deputado Kelps Lima distribuiu os valores em 24 cidades (sendo seis metropolitanas), e Jacó Jácome, em 14 municípios (sendo três metropolitanos), embora ambos tenham concentrado grande parcela dos valores na RMN.

O deputado Albert Dickson, a despeito de ter obtido 75% de todos os seus votos na RMN (sendo o segundo com a maior concentração de votos na RMN) e 72% dos votos obtidos na RMN concentrados em Natal, destinou apenas 9% (R\$ 510.000,00) para a RMN e R\$ 260.000,00 (5%) para Natal, demonstrando completa desconexão entre votação e atuação parlamentar.

Da mesma forma, o deputado Carlos Augusto Maia, a despeito de ter obtido 66% dos votos em Parnamirim, destinou a este município apenas R\$ 35.000,00 no ano de 2019, direcionando a maior parte dos recursos (R\$ 200.000,00) para o município de João Dias, onde obteve apenas 54 votos no total.

2 No caso do deputado Fernando Mineiro, a maior parte de suas emendas não puderam ser territorializadas, de forma que as únicas com tal identificação se concentravam em municípios que não compõem a RMN (Assu e Patu).



Fonte: Elaborado pelas autoras (2020), a partir de dados do TSE (2014).

**Mapa 3:** Emendas aprovadas (por mil) dos deputados metropolitanos (2018 e 2019)

Os resultados apontam que a base eleitoral, a despeito de receber a maior parte dos recursos destinados pelos parlamentares, não representa, exclusivamente, seu lócus de atuação. Hermano Morais, Kelps Lima, Fernando Mineiro, Albert Dickson e Jacó Jácome obtiveram maior votação em Natal, mas optaram por distribuir seus recursos pelo RN.

Os resultados encontrados revelam um cenário aproximado às afirmações de Andrade (2015) sobre

a RMN, embora não represente a totalidade dos casos. Conforme a autora, observando dados anteriores às eleições de 2006, “a grande maioria das proposições dos deputados, na legislatura 2003-2006, esteve voltada para as regiões de atuação dos deputados, aquelas regiões onde estes obtêm o maior percentual de votação” (ANDRADE, 2015, p. 408). Naquele período, a atuação do parlamentar denotava que a maior parte dos recursos era concentrada no reduto eleitoral. Para ela, tal comportamento significava “clara opção por um tipo de comportamento essencialmente paroquialista”. Além disso, apontava para a ausência de uma visão mais global com o estado do RN e a ausência de um compromisso com um projeto de desenvolvimento integrado.

No caso dos deputados eleitos, principalmente com votos metropolitanos, o comportamento se repetia. Para Andrade (2015), os resultados apontavam para um alheamento com a questão geral da região metropolitana, sendo possível caracterizar o comportamento legislativo como altamente paroquialista (ANDRADE, 2015).

Tal cenário se repete a partir das análises das emendas de 2018 e 2019. Os deputados com maior votação na RMN destinaram recursos via emendas, mas como reflexo de sua alta votação em alguns municípios metropolitanos. Não foi verificada uma distribuição entre os municípios metropolitanos ou a existência de uma emenda voltada ao fortalecimento do planejamento e gestão da região, mas sim destinada a entidades filantrópicas, serviços ou políticas públicas específicas em um único município.

Como demonstrado, o deputado Dison Lisboa foi o parlamentar que mais concentrou sua atuação em municípios da RMN, especificamente em sua base eleitoral (Goianinha). Vale ressaltar que o referido legislador foi responsável pelo projeto de lei que inseriu Goianinha e Arês na RMN, a despeito de possuírem apenas 68% e 62% do território urbanizado. Tal fator corrobora com as afirmações de Andrade (2015), ao indicar que:

O alheamento dos deputados quanto à questão metropolitana (existência de problemas comuns a municípios que estão integrados a Natal do ponto de vista funcional) pode ser comprovado pelo comportamento da Assembleia nas diversas mudanças aprovadas pela casa, na composição da RMN, sem qualquer discussão ou compromisso acerca dos problemas que podem ser gerados a partir dessas mudanças. Vale chamar a atenção aqui para o fato de que a maioria dessas mudanças (introdução de novos municípios na RMN) é aprovada por unanimidade pelo conjunto dos parlamentares,

numa atitude puramente eleitoreira. Parlamentares elaboram projeto de lei e encaminham à Assembleia, propondo a inclusão de novos municípios na RMN em troca de apoio eleitoral (votos) dos prefeitos nas eleições proporcionais, embora o ser metropolitano não tenha muita importância para o município (...) (ANDRADE, 2015, p. 410).

As duas últimas mudanças propostas na composição da RMN foram vetadas pelo governo estadual em virtude da inexistência de critérios técnicos definidos por lei. Contudo, a Assembleia derrubou os vetos e seguiu com a ampliação da RMN nos últimos anos, com a inclusão de quatro municípios entre 2015 e 2019 (Mapa 1), sendo um deles Ilmo Marinho, o qual possui taxa de urbanização de 12% (Quadro 1). Tal movimento, para Andrade (2015, p.410), é responsável por desconfigurar a RMN, “aumentando cada vez mais o problema da ausência de uma identidade metropolitana que dá coesão às ações dos representantes dos municípios que compõem a região”.

Para ela, como aqui também se evidenciou, a ausência do comportamento dos parlamentares está no problema de origem da RMN: “o município de Natal e seu entorno ainda não se configuram como espaço caracteristicamente metropolitano, e isso se reflete na ação dos parlamentares” (ANDRADE, 2015, p. 410-411). A atualização das análises apontou a existência de um ciclo, na medida em que a origem e composição da RMN, de forma desconectada de critérios objetivos, influenciam na atuação parlamentar e esta, por sua vez, é incapaz de fomentar a criação de uma identidade metropolitana que possibilite o desenvolvimento de ações efetivamente compartilhadas, mantendo-se o sentido localista da atuação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tônica dos sistemas de representação em uma democracia é a relação entre a votação e atuação parlamentar. No caso dos deputados eleitos com mais de 50% de sua votação na Região Metropolitana de Natal, esperava-se que sua votação expressiva neste território se transformasse em ações nessa região, por meio de políticas públicas financiadas via emendas parlamentares e que buscassem fortalecer o planejamento e a gestão da RMN.

No entanto, os resultados aqui apresentados apontaram uma distribuição da atuação parlamentar para diferentes localidades do território potiguar. Apesar da predominância do voto na capital por parte de cinco deputados, a atuação legislativa destes apresentou distribuição de ações em outros municípios,



o que pode ser explicado pelo impacto eleitoral de uma ação no interior, em detrimento da baixa visibilidade gerada na capital. Os demais concentraram sua votação nos municípios da região que estão fora do aglomerado urbano, dificultando a sua atuação a partir das questões metropolitanas.

Além disso, identificou-se que a RMN conta com seis municípios com votos predominantemente rurais. Tal elemento aponta dois aspectos a serem considerados: a ausência de critério objetivo (urbanização) para a inserção dos municípios na região metropolitana e, também, um contexto rural que revela uma atuação legislativa voltada para a agenda local. Os dois pontos referidos, em conjunto, contribuem para a ausência do debate metropolitano indicado por Clementino (2018). Como reflexo, é possível destacar a ausência de uma identidade metropolitana, que também se configura entre os parlamentares. Nesse sentido, Andrade (2015), em estudo acerca da geografia do voto na RMN, já chamava a atenção para o fato de que inexiste na casa legislativa uma discussão mais aprofundada sobre o significado das questões metropolitanas.

Os achados da pesquisa evidenciam que a correspondência da votação com ações que beneficiem esses locais não é tão óbvia, isso porque, por mais que a reeleição esteja nos objetivos dos atores políticos, estes também buscam projeção e visibilidade para as suas atividades parlamentares, revelando que recursos para localidades pouco populosas e de dimensões rurais podem não ser uma boa estratégia, sabendo que esses espaços possuem organizações político-partidárias dinâmicas a cada nova eleição. Diante disso, como proposta futura de pesquisa, sugere-se tecer uma trajetória dos votos desses candidatos ao longo dos anos, a fim de verificar sua dominância sobre o território metropolitano.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, L. de S. B. et al. Limites e desafios da integração metropolitana de Natal/RN: governança urbana e gestão metropolitana. In: CLEMENTINO, M. L. M.; FERREIRA, A. L. (Orgs.). **Natal: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.
- ALMEIDA, L.; BARROS, T.; CÂMARA, R.; SILVEIRA, R. Capacidade institucional nos municípios e a governança metropolitana: uma análise da Metrópole Funcional de Natal/RN. In: CLEMENTINO, Maria do Livramento. **Dois décadas da Região Metropolitana de Natal**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das
- Metrópoles, 2019.
- AMES B. **Os entraves da democracia no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.
- ANDRADE, Ilza Araújo Leão de Andrade. Localismo e geografia social do voto nas áreas intraurbanas da Região Metropolitana de Natal. In: CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda; FERREIRA, Angéla Lucia (Orgs.). **Natal: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letras capital, 2015.
- CARVALHO, Nelson Rojas. **Geografia política do voto e comportamento legislativo no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2003.
- \_\_\_\_\_. Geografia política das eleições congressuais: a dinâmica de representação das áreas urbanas e metropolitanas no Brasil. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 11, n. 22, p. 367-384, jul.-dez. 2009.
- \_\_\_\_\_. TR - **Localismos, geografia social do voto e governança metropolitana**, Observatório das Metrópoles, mimeo, 2010.
- CARVALHO, N. R.; CORRÊA, F. S. É possível o paroquialismo metropolitano? Organização socioespacial metropolitana e a competitividade por votos nas eleições proporcionais na RMRJ. In: AZEVEDO, S.; RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JUNIOR, O. A. (orgs.). **Cultura política, cidadania e voto: desafios para governança metropolitana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.
- CARVALHO, N. R.; RIBEIRO, L. C. Q. Représentation et atrophie politiques des métropoles: le cas du Brésil. **Sociologie et Sociétés**, v. 45, n. 2, p. 293-319, 2013.
- CLEMENTINO, Maria do Livramento M. A (não) implementação do estatuto da metrópole na região metropolitana de Natal. In: MARGUTI, Bárbara Oliveira; COSTA, Marco Aurélio; FAVARÃO, César Buno. **Brasil Metropolitano em foco: desafios à implementação do Estatuto da Metrópole**. Brasília: Ipea, 2018.
- \_\_\_\_\_. **Dois décadas da Região Metropolitana de Natal**. Rio de Janeiro: Letra Capital. Observatório das Metrópoles, 2019.
- CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda; FERREIRA, Ângela Lucia. **Natal: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.
- CLEMENTINO, M. L. M.; PESSOA, Z. S. **Natal: uma metrópole em formação**. São Paulo, EDUC, 2009.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico**, 2010. Resultados gerais da amostra. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

- \_\_\_\_\_. **Estimativas da população**. 2016. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?edicao=17283&t=destaques>>. Acesso em: 15 nov. 2020.
- PADILHA, Frederica Valle de Queiroz. Disputa eleitoral e proteção política na Região Metropolitana de São Paulo. **Opin. Publica**, Campinas, v. 26, n. 2, pág. 217-245, agosto de 2020. Disponível em: <[https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-62762020000200217&lng=en&nrm=iso](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-62762020000200217&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em 23 de outubro de 2020. Epub, 11 de set. de 2020. <https://doi.org/10.1590/1807-01912020262217>.
- SANTOS, Diego. Geografia do voto: breves apontamentos. **Anais**. I Seminário Internacional de Ciência Política Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Set. 2015. Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/sicp/wp-content/uploads/2015/09/DiegoSantos.pdf>>. Acesso em 23 out. 2020.
- SILVA, B. C. N.; MELO, C. M. O.; CLEMENTINO, M. L.; ALMEIDA, L. S. B.; SILVEIRA, R. M. C. Perspectiva de uma metrópole em formação: cooperação e coordenação na Região Metropolitana de Natal/rn. **Revista interfaces científicas**, v.6, p.71-86, 2018.
- SILVA, B. C. N.; ALMEIDA, L. S. B.; SILVEIRA, R. M. C. Desafios à implementação do Estatuto da Metrópole: o caso da Região Metropolitana de Natal/RN. **Anais**. XVII ENANPUR. Natal. 2019.
- TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL (TSE). **Repositório de dados eleitorais** – Resultados. 2014. Disponível em: <<https://www.tse.jus.br/eleicoes/estatisticas/repositorio-de-dados-eleitorais-1/repositorio-de-dados-eleitorais-resultado-2014-resultados>>. Acesso em: 10 nov. 2020. ■

Carolina Maria Soares Lima

# O estudo da arte de rua como um fenômeno urbano e prática espacial na geografia

## Resumo

*O presente artigo tem como objetivo divulgar excertos da pesquisa de mestrado realizada no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais, que buscou compreender o relacionamento entre a produção do espaço urbano e a produção da arte urbana nas cidades contemporâneas. Além de uma revisão teórica, a discussão apresentada é subsidiada pela análise de três casos latino-americanos (Medellín, na Colômbia; São Paulo e Belo Horizonte, no Brasil) que colaboram para a construção do argumento de que a arte consegue denunciar as contradições resultantes da produção do espaço, ao mesmo tempo que as reações a ela aprofundam tais contradições.*

Arte de rua

Criminalização da pobreza

Periferias urbanas

Produção do espaço

## Abstract

*This essay aims to disseminate excerpts from the master's research carried out in the Postgraduate Program in Geography at the Federal University of Minas Gerais, which sought to understand the relationship between the production of urban space and the production of urban art in contemporary cities. In addition to a theoretical review, the discussion presented is supported by the analysis of three Latin American cases (Medellín, in Colombia; São Paulo and Belo Horizonte, in Brazil) that contribute to the construction of the argument that art is able to denounce the resulting contradictions of the production of space while reactions to art deepen such contradictions.*

Street art

Criminalization of poverty

Urban peripheries

Space production

## APRESENTAÇÃO

Entre os anos de 2020 e 2021, no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais, foi desenvolvida uma pesquisa de mestrado buscando compreender e aprofundar os estudos sobre a arte de rua na geografia. A pergunta central é “Como se relacionam as obras de *graffiti*, mural e pixo à (re)produção social do espaço em diferentes contextos urbanos?”. A proposta do presente artigo é apresentar e divulgar excertos da revisão que relaciona a arte de rua e o espaço público, bem como apontar a necessidade de estudá-los no âmbito da geografia, da arquitetura e urbanismo e dos estudos urbanos e regionais.

O estudo das ruas nas cidades nos permite chegar ao sistema de relações que orienta a apropriação e a produção do espaço na contemporaneidade (MELLO et al., 2017). A partir disso, faz-se necessário um aprofundamento em estudos que abarquem os fenômenos que ocorrem nas ruas tanto na geografia quanto em outras áreas do conhecimento às quais o urbano interessa. Nesse sentido, conforme apontado, o presente artigo tem como objetivo apresentar análises sobre a arte e a cultura de rua, que podem ser entendidas como fenômenos fundamentalmente urbanos.

Ainda que, no presente trabalho, o pixo e o *graffiti* sejam objetos de análise, é importante destacar que “pixo” é um termo essencialmente brasileiro. Ou seja, diz respeito a uma diferenciação da cultura da arte de rua feita especialmente no Brasil. No cenário nacional da arte urbana, a diferenciação entre o *graffiti* e o pixo reside nos termos da legalidade e pelo fato de que este último frequentemente não é considerado arte. A pichação é sempre tida como ilegal, e, quando o *graffiti* passa a ser aceito no circuito oficial da arte, a marginalização do pixo é aprofundada. Ainda que ambos já tenham estado presentes no código penal brasileiro, no artigo 163, hoje, apenas o pixo compõe tal legislação (PENNACHIN, 2011). A distinção entre ambos, contudo, em termos de produção e estética é muito subjetiva. Essa subjetividade na diferenciação confere a todos aqueles atravessados pelas expressões artísticas a possibilidade de atribuir o status de crime e transgressão ao que veem nas cidades, ao chamar “pixo” ou *graffiti*. Nos casos brasileiros de análise, que serão apresentados à frente, fica evidente que a legislação e o juízo dos cidadãos operam a favor da exclusão: os artistas historicamente marginalizados são criminalizados com o pretexto de classificar as obras como “pixo”, enquanto os artistas mais privilegiados são entendidos como “grafiteiros” e acabam por compor grandes exposições no circuito oficial da arte.

## ARTE DE RUA E O ESPAÇO PÚBLICO

Desde o muralismo mexicano, na primeira metade do século XX, é notável que as obras de arte que se colocam nas ruas, valendo-se delas, têm algumas características em comum, destacadas por Vasconcellos (2007). A começar pelo fato de que rompem com a arte de cavalete, ou seja, rompem com o paradigma da arte exibida em museus e galerias. Nesse sentido, são obras acessadas por um público mais amplo, uma vez que, além do fato de que museus e galerias são espaços que segregam, em virtude de serem acessados por grupos econômicos muito específicos, quando andamos pelas ruas das cidades, pela fruição, acessamos as obras de murais, grafittis e pixo. É essa diversificação de acessos, que só é permitida pelos espaços públicos, que gera a possibilidade de instabilidade na ordem do sensível.

As obras em espaço público colaboram para a construção de um imaginário coletivo, agregado a partir das subjetividades presentes nas representações. As narrativas presentes nas obras de arte de rua conseguem gerar, em grupos distintos, diferentes versões sobre a realidade política, social, econômica e cultural de um lugar. Isso porque quando são percebidas, uma vez que compõem a paisagem, têm diversos significados a elas atribuídos a partir de seus elementos. Esses significados passam a compor os diferentes imaginários coletivos sobre as temáticas que as obras atravessam. Contudo, vale destacar que as manifestações podem gerar diferentes opiniões e significados a partir dos espectadores. Todos são atravessados pela arte, a percebem e atribuem significados ao que veem, mas tais significados são distintos devido às identidades, ideologias e crenças que cada um carrega em si.

Outra diferenciação importante da arte de rua estudada é que ela não é apenas exposta na rua: ela é produzida ali. Dessa forma, o processo produtivo dos artistas também é fortemente relacionado à dinâmica das cidades. Não apenas a concepção e a percepção, mas também o suporte e a produção da arte de rua são íntimos à rua e ao espaço público. Assim, agregam todos os conflitos e cooperações que atravessam estes espaços e se constituem como uma forma de ocupar os espaços públicos 1) com o corpo, durante a produção; 2) com a obra, nos muros e 3) com as ideologias e narrativas, através da percepção dos espectadores.

O espaço público urbano, então, é convertido em um território estratégico, de manipulações e resistências (CASTELLANOS, 2017). Isso porque imprimir mensagens no espaço público, na forma de representações ideológicas, de propaganda ou publicidades,

garante um consumo e um acesso quase universais, se considerarmos como amostra os transeuntes de determinada fração da cidade. Essas obras, então, são perigosas, pois geram discussão, apresentam identidades, narram o contexto da sociedade, dialogam com as massas, subvertem (ou buscam subverter a ordem) sendo produzidas em espaços de amplo consumo (CASTELLANOS, 2017). Por conta desse perigo e do alto interesse no controle da paisagem e dos espaços públicos, um campo de tensões se estabelece ao redor da arte de rua nas cidades contemporâneas.

O *graffiti*, o pixo e os murais são essencialmente urbanos por seus propósitos e ambições relacionados à revolução e à contestação da estrutura. Mais do que urbanos, são frutos da sociedade capitalista e da segregação espacial, gerada por essa sociedade nas cidades. Essas expressões são um fenômeno urbano, uma forma de protesto político e expressam, em essência, territorialidade (PENNACHIN, 2011).

Em contextos históricos anteriores, como o Maio de 68<sup>1</sup>, ou até mesmo os eventos que atravessaram a derrubada do Muro de Berlim, essas expressões já eram observáveis e sempre relacionadas às questões políticas ou identitárias, como é o caso de diferentes gangues ao redor do mundo. Hoje, a arte de rua é atração turística em diferentes cidades do planeta, incluindo os três casos de análise, compondo roteiros de visita para contemplar os murais em grandes metrópoles. Seja como for a percepção, o espectador atravessado por essas obras tem reações de admiração ou indignação todas as vezes que não as ignora. Já as obras, no que lhe concernem, quando estão nas ruas, questionam o espaço pela sua natureza transgressora, garantindo reconhecimento a grupos marginalizados. Tal reconhecimento se dá a partir das narrativas e pela projeção dos artistas, que levam suas ideologias e conseguem denunciar as contradições da sociedade em circuitos para além das periferias das cidades. Nesse sentido, é possível destacar que a arte de rua, então, é um fenômeno fundamentalmente urbano, que contesta a lógica imposta na produção do espaço na cidade neoliberal. Essas manifestações, no que lhes concerne, conseguem provocar dissenso e, por

1 O Maio de 68 foi um movimento consistido essencialmente de protestos organizados por parisienses, desestabilizando a República Francesa e gerando uma repercussão mundial. Esse evento não foi isolado do contexto mundial de propostas revolucionárias, desde, pelo menos, a Guerra do Vietnã, passando pelo assassinato de Martin Luther King, pela Primavera de Praga e pelas resistências às ditaduras latino-americanas, até a luta pela descolonização da Argélia (BERNARDO, 2008). Este foi um marco importante que contribuiu para o presente debate, pois, a partir daí, torna-se possível a ressignificação da ocupação dos espaços, gerando ânimo para intervenções e para a criação de novos circuitos de arte (BERNARDO, 2008).

tal, é uma arte política ao redor da qual um campo de tensões se articula, através de conflitos e cooperações que agenciam a própria (re)produção do espaço urbano.

A cultura é uma produção histórica e, assim, as análises dos sistemas culturais dependem das condições sócio-históricas em que se inserem. As culturas nascem de relações sociais que são desiguais. Elas revelam, portanto, conflitos e desenvolvem tensões. Em um determinado espaço social, há uma hierarquia cultural, gerando dominações e resistências (CUCHE & MAHLER, 1999). Considerando esse aspecto, é notável que há uma cultura marginal, produzida por grupos sociais subalternos e fabricada no cotidiano. As manifestações estudadas compõem o grupo de culturas entendidas como culturas marginais.

Desde o início do século XXI, a arte de rua vem compondo a paisagem urbana em diferentes cidades ao redor do mundo. Inicialmente, essa prática era ilegal, mas vem ganhando popularidade e aceitação, o que é evidenciado pelos enormes festivais de arte de rua, por exemplo (BENGESTEN, 2016). Contudo, a prática ainda é associada ao vandalismo, criminalizada em diversos contextos urbanos, como será apresentado nos casos de análise.

O *graffiti* é um elemento da cultura *hip-hop*, que tem relação com o *pop art* e não tem ligação direta com o muralismo, ainda que seja possível encontrar algumas semelhanças entre os movimentos. Esta cultura, o *hip-hop*, agrega uma série de manifestações historicamente marginalizadas, como o *rap* e o *graffiti*, que, por sua vez, têm origem nas expressões das favelas e periferias como forma de contestar e desequilibrar o consenso e a ordem imposta. As manifestações culturais do *hip-hop* configuram formas de apropriação e ocupação do espaço urbano que promovem uma espécie de propaganda subcultural e, recentemente, vêm sendo incorporadas ao circuito oficial da arte e cooptadas pelo mercado (PENNACHIN, 2011). Essa cooptação da arte de rua pelo mercado e pelo circuito oficial da arte é uma violenta opressão contra as narrativas presentes nas obras, que confrontam tais circuitos, mas, simultaneamente, promovem projeções a agentes historicamente subalternizados. O pixo originou-se de uma cultura convergente entre o *hip-hop* e o *punk*, carregando influências dos dois (PIXO, 2009). Ambos valem-se da paisagem urbana para apresentar narrativas e denunciar as contradições resultantes da produção social do espaço.

Ainda que sejam cooptadas pelo circuito oficial da arte e pelo mercado, a presença dessas obras nas cidades continua a confrontar até mesmo a arquitetura e o planejamento das cidades. O planejador, o

urbanista, o arquiteto e o engenheiro não necessariamente preveem que as estruturas serão suporte para diferentes intervenções quando as concebem. O que fica evidenciado é que a arte de rua confronta a institucionalidade hegemônica em que a arte e a política se inserem, bem como a lógica de produção capitalista do espaço urbano. Por conta desse enfrentamento, a arte de rua está constantemente exposta a riscos – de marginalização, de apagamento, de condenação aos seus executores, por exemplo.

No interior das periferias, há movimentações e produções da ordem da cultura cujas reciprocidades e abrangências reescrevem o que se considera “à margem” (PALLAMIN, 2017). Nesse sentido, é fundamental perceber que as culturas marginalizadas, ou melhor, as subculturas, nos termos de Cosgrove (2012) e Serpa (2007), são responsáveis pela ressignificação da subalternidade imposta a agentes marginalizados na metrópole. Tais subculturas, que se expressam em canções, vestimentas, pixações e outros, compõem comportamentos que se apropriam do meio urbano e do espaço público, gerando um agenciamento coletivo dos sentidos sobre a própria margem (BERTELLI, 2017). É fundamental ler as marginalidades sociais em sua totalidade, ou seja, não admiti-las como o negativo do centro, uma vez que o próprio processo de periferação foi acompanhado da geração de profundos estigmas sobre as populações pobres, periféricas e faveladas (BERTELLI, 2017). A arte de rua nos ajuda a realizar esse exercício de leitura da periferia pela própria periferia e, mais do que isso, a operar uma crítica à produção do espaço, uma vez que as narrativas presentes nas obras conseguem denunciar aspectos sociais frequentemente ignorados no cotidiano.

Por vezes, o conteúdo das obras pode gerar profundo incômodo nos espectadores por diferentes motivos. Isso acontece em um dos casos de análise, que será apresentado à frente, e é crucial ter em mente a necessidade da crítica da sociedade e do espaço presente nas obras e as agências que elas produzem. A arte de periferia, a arte marginal, de rua, é frequentemente deflagrada e marginalizada, ocorrendo num sentido de revolta, por isso, guarda em si um potencial de dissenso frente às ordens postas – a social, a econômica, a política e a cultural. Isso ocorre, sumariamente, devido ao fato de que a relação entre os agentes marginalizados e os outros espaços sociais que não a periferia é frequente na base da elaboração temática da arte de rua e da arte de periferia (FELTRAN, 2017).

A forma com a qual as representações se colocam no espaço público evidenciam as contradições e a marginalidade existente na reprodução social do

espaço na contemporaneidade. A arte de rua é uma subcultura que se porta como um fenômeno essencialmente urbano e atravessado, tal como o próprio espaço, por relações pautadas em conflitos e cooperação, o que estabelece um campo de tensões ao redor da mesma. Neste campo de tensões, é instaurado um simulacro das relações sociais de poder e produção, no qual determinados agentes resistem à ordem hegemônica e outros a impõem.

Para estudar as subculturas, assim como para estudar o espaço, devemos admitir que o poder é expresso e mantido na (re)produção de ambos, existindo, portanto, culturas dominantes e dominadas (SERPA, 2007). Essa dominação cultural se faz intimamente ligada às relações de dominação expressas nas relações sociais de produção que atuam na reprodução do espaço urbano. As subculturas recebem uma distinção entre si a partir de Serpa (2007), que devem ser consideradas neste trabalho. Para o autor, têm-se subculturas residuais – aquelas que restam do passado –, as emergentes – que antecipam o futuro – e, finalmente, as excluídas: sendo ativa ou passivamente suprimidas. Nesse sentido, as culturas periféricas são suprimidas, e muitas delas produzem narrativas na ordem da utopia, antecipando reformas e revoluções.

Os processos de apropriação do espaço público são condicionados por representações segregacionistas, que mediam processos de territorialização de diferentes grupos sociais no próprio espaço (SERPA, 2007). Nesse sentido, avaliar as possibilidades e a forma com a qual a arte de rua se apropria do espaço abre portas para uma importante análise. Isso porque, uma vez que a arte de rua ocupa o espaço em diferentes formas (corpo na produção, obra e narrativa), essas formas passam a compor a paisagem urbana e o escopo de representações que nela se fazem presentes. A partir desse processo, a arte de rua passa a compor um escopo de movimentos de territorialização dos grupos, atravessado por relações de poder e dominação em todos os tempos da obra (concepção, produção e exposição).

Dessa forma, é evidenciado que a arte da rua, simultaneamente, reforça e denuncia as mazelas sociais presentes na produção e na reprodução do espaço urbano. Reforça, porque os agentes estabelecem relações de conflito que, cada vez mais, marginalizam e criminalizam os artistas que já são estruturalmente marginalizados e subalternizados nas cidades. Isso ocorre até mesmo com artistas que não são estruturalmente marginalizados nas cidades contemporâneas. Ao mesmo tempo, denuncia as mazelas sociais, através das narrativas. A arte de rua carrega um enorme potencial de dissenso que, no que lhe concerne,

pode influenciar na transformação da própria produção do espaço a partir dos agentes que por ela são tocados. O processo de marginalização é denunciado através das narrativas e retratos do cotidiano dos grupos subalternizados presentes em obras de arte de rua na metrópole.

A partir das noções e definições a respeito do espaço público, é importante destacar o fato de que este é concebido como o local de encontro entre diferentes classes e grupos e é onde a política e o dissenso mais facilmente acontecem. Estudá-lo na geografia é fundamental, tendo em vista que a geografia humana se ocupa da cultura e dos simbolismos no espaço por meio do estudo, essencialmente da paisagem. Já no que tange o estudo das representações, evidencia-se o fato de que elas conseguem abarcar grandes contradições e dualidades, além de serem produto da mente humana e da divisão do trabalho. Estudar as representações na geografia é fundamental, tendo em vista que elas são produzidas e produzem o espaço. Nas seções subsequentes, serão discutidas de que forma as apresentações feitas previamente são observadas nos casos de análise, além das contribuições à geografia e aos estudos da urbe.

## CASOS DE ANÁLISE

A partir das elaborações apresentadas, foram analisados diferentes contextos urbanos para colaborar com a construção do pretendido argumento. A partir de entrevistas, grupos focais e análises documentais e fílmicas, as cidades de Medellín, na Colômbia, São Paulo e Belo Horizonte, no Brasil, foram analisadas, e, à frente, os principais resultados serão apresentados. No total, foram coletados 17 depoimentos, sendo eles: uma entrevista semiestruturada com um guia de Medellín, realizada em 2020, de forma remota; nove entrevistas estruturadas realizadas com artistas da cidade de São Paulo por meio do Google Formulários, lançado em redes sociais com amplo acesso por artistas de rua da cidade; três depoimentos colhidos em grupo focal com artistas da cidade de São Paulo, na plataforma Google Meet, a partir de indicações de artistas, atendendo ao *snowball method*; uma entrevista com uma representante da Prefeitura de São Paulo, contatada por meio do portal da prefeitura; três entrevistas estruturadas com moradores, artistas e guias turísticos da Comuna 13, em Medellín, por meio do Google Formulários, divulgado em redes sociais de amplo acesso entre os moradores da Comuna. Os dados documentais foram coletados a partir de jornais e redes sociais, além de legislações específicas que tratam do controle da paisagem. Nas

análises fílmicas, foram analisados os filmes *PIXO* (2009) e *Cidade Cinza* (2013). Cada um dos exemplos contou com suas particularidades, inclusive nas questões de pesquisa postas aos mesmos. Nesse sentido, as verificações obtidas a partir de cada um deles colaboram para a construção do argumento de diferentes formas.

Em Medellín, na Colômbia, foi possível verificar que a presença da arte no espaço público gera uma dualidade importante para a compreensão desse espaço. A análise foi feita a partir da Comuna 13, na cidade colombiana. Foi verificado o fato de que a presença da arte no espaço público no contexto da Comuna consegue promover agitação e propaganda, configurando o que se entende por arte ativista, além de ser responsável pela consolidação da memória e identidade locais. De tal modo, verifica-se que a arte consegue mediar as relações entre os agentes, sejam eles moradores ou visitantes, e o próprio espaço – e os outros tempos e marcas deixados no espaço. Contudo, a presença das obras não consegue garantir cidadania, por exemplo, mas sim promover um aprofundamento dos processos nefastos da produção do espaço, como a favelização e a espetacularização da pobreza, transformando o sofrimento em lucro. Assim, fica verificado que as obras conseguem denunciar as contradições do passado e do presente da Comuna, mas, em simultâneo, geram lucro na forma de turismo e sofrimento por meio da memória, aprofundando os padecimentos resultantes da produção do espaço nesse contexto.

Já na análise a respeito de São Paulo também foi verificado o fato de que os artistas realizam esforços para a promoção do dissenso, por meio da denúncia da exclusão e de outros problemas resultantes da produção do espaço, expressos pelas narrativas presentes em muitas das obras. Também foi verificado que a reação das massas, do Estado e do mercado em relação à arte de rua gera um aprofundamento da exclusão, analisado a partir de casos de referência para a cidade. No que diz respeito ao mercado, é notado um esforço para cooptar as obras de arte, despolitizando-as e fazendo-as servir à publicidade. Sobre o Estado, é notada a busca pelo controle dos artistas e pelo apagamento de obras que não agradam determinados agentes, além de aumentar a segregação por meio de legislações e editais de fomento à arte. Sobre os editais, deve-se destacar que passam por um processo de encriptação, excluindo agentes da possibilidade de concorrer pelo financiamento de seu trabalho, por exemplo.

Finalmente, no caso de Belo Horizonte, olhando, em específico, para o Circuito Urbano de Arte, foi possível notar a presença do racismo e de outros

sintomas da exclusão em meio ao processo de criminalização de artistas e produtores culturais, com a premissa de criminalizar práticas de pixação, mesmo que outras obras do mesmo festival tenham a estética do pixo presente e não tenham sido perseguidas. Belo Horizonte é palco de casos emblemáticos da promoção do dissenso e da perseguição de artistas da periferia e contribuiu intensamente para a solidificação do argumento apresentado neste trabalho. Sobre este caso foi verificada a importância do tamanho das obras e do fato de estarem no espaço público para a geração do dissenso e das reações verificadas a partir de cidadãos e da polícia civil. De tal modo, é observada a possibilidade de denunciar as contradições sociais pelas obras, mas, em simultâneo, são geradas circunstâncias que dizem da subalternidade imposta a determinados agentes.

Além disso, alguns pontos levantados a partir da revisão teórica se confirmaram na pesquisa empírica realizada. Eles tangem o fato de que a arte colabora para a transformação do espaço urbano em um território estratégico, atravessado por disputas do controle da paisagem; o fato de que a arte visual na cidade consegue contestar a ordem imposta e denunciar as contradições resultantes da produção do espaço; o fato de que a projeção da arte de rua nas cidades vem se alterando com grandes festivais e apoio do poder público e é cooptada pelo mercado, em vez de ser constantemente marginalizada; e que a arte de rua passa a ser um importante movimento de territorialização de grupos subalternizados e excluídos nas metrópoles.

Devido ao potencial de imprimir narrativas e interromper o cotidiano nas cidades, os três casos apontam para configurações de um campo de tensões ao redor da arte de rua, com disputas pelo controle da paisagem. No caso de Medellín, pode-se afirmar que o turismo é uma das principais fontes de renda dos moradores da Comuna. Tal turismo é mantido a partir do chamado *tour* de realidade, ou *reality tour* (FREIRE-MEDEIROS, 2007). A proposta desse tipo de *tour*, que inclui visitas a favelas e vilas no Sul Global, promove emoções intensas e extremas aos turistas, na busca pela promoção de uma comoção coletiva frente à pobreza. De tal modo, a manutenção da paisagem e das obras que remetem à pobreza é uma violenta glamourização da pobreza, do sofrimento e da margem, que coloca a favela como algo exótico, em vez de urgente, associando o resultado nefasto da produção capitalista do espaço a uma forma de lazer e entretenimento na contemporaneidade.

Já no caso de São Paulo, a disputa pelo controle da paisagem se manifesta nas tentativas do Estado em estabelecer um controle dos mesmos, a partir de processos de catalogação e legislações que incidem sobre

o conteúdo de obras de arte na paisagem urbana. Este controle, ou seja, controlar os agentes produtores da arte e responsáveis pelas manifestações artísticas nas cidades, pode ser compreendido como um sintoma da disputa que se coloca ao redor do controle da própria paisagem na cidade de São Paulo. Há um evidente campo de tensões, articulado a partir de diferentes agentes, que se estabelece por meio de disputas pelo controle da paisagem urbana. Tal campo reflete a exclusão e a marginalidade presentes na própria cidade. Finalmente, no caso de Belo Horizonte, este campo de disputa se materializa nas perseguições a obras de arte do Circuito Urbano de Arte, a partir de tentativas de criminalização de artistas periféricos e da própria estética da periferia. Tal movimento reforça, ainda, o argumento de que a resposta da sociedade, do Estado e do mercado à arte de rua é extremamente relacionada aos sintomas da própria produção do espaço, tendo em vista que reproduz a exclusão e a marginalidade às quais as pessoas das periferias são impostas, colaborando para a geração de uma circunstância de subalternidade.

Já a contestação da ordem neoliberal das cidades se dá tanto pelas narrativas que desestabilizam o cotidiano quanto pelo fato de imprimir na paisagem elementos não planejados por aqueles que concebem o espaço. No caso de São Paulo, por exemplo, os artistas citaram, no grupo focal realizado, a importância da obra com escrito “olhai por nós [sic]” no Pátio do Colégio (ou Patteo do Collegio). A obra teve repercussão crítica a partir das classes médias, que apontaram ser um “crime contra a cidade” e alegaram que os produtores “não sabem escrever direito”. A grande imprensa fez repercutir o discurso de que o ocorrido é uma forma de vandalismo e não de protesto. O Pátio do Colégio é o marco inicial da construção da cidade de São Paulo e foi onde, historicamente, se deu início a catequese dos nativos. Diariamente, no Pátio, concentram-se diversos moradores de rua, amparados por grupos assistencialistas, que levam comida e roupa, por exemplo. Independentemente de quais sejam as ações geradas pelo impacto da obra, foi verificado pelos artistas e a partir da consulta em veículos midiáticos que certamente gerou um “incômodo”, ou melhor, uma interrupção na ordem do sensível, que fizesse questionar essa representação no espaço público da cidade de São Paulo. Os artistas apontaram que a obra questiona a religião e a dominação de todo o país e que a repressão sofrida pelos artistas reflete a estrutura da produção do espaço brasileiro. Contudo, os artistas destacam que nem todos conseguem acessar as mensagens que querem imprimir nas obras, o que é um desafio para os próprios artistas que se comprometem com o viés político da ação artística.

A cooptação artística também é notada por pro-



cessos de fomento a festivais e ao turismo, tanto o turismo de realidade quanto o turismo convencional. Nos três casos o turismo faz-se um importante fator para a existência autorizada da arte nas localidades estudadas e, em simultâneo, um fator que colabora para o esvaziamento de agência potencial das obras. No entanto, independentemente da cooptação, a arte faz-se um importante instrumento de territorialização dos agentes subalternizados nas metrópoles. De acordo com entrevistados, a arte de rua reflete a desigualdade e a exclusão presentes na sociedade brasileira em dois movimentos diferentes. Eles destacam que as obras “levam o olhar” para um lugar, ou seja, apontam e denunciam problemas da sociedade contemporânea. Nesse sentido, portanto, é notada uma confluência entre o argumento construído e a realidade verificada: as narrativas das obras contestam a realidade da produção do espaço e algumas das reações à arte de rua reforçam a exclusão. As reações verificadas dizem de uma fração da realidade, pois, no contraponto, há várias formas de apropriação e resistência à violência e à exclusão sistemáticas que se dão no âmbito da produção e fruição da arte nas cidades a partir da própria arte de rua. Nesse sentido, nas cidades estudadas e fora delas, a partir das práticas espaciais da arte, há experiências importantes para a consolidação do direito à cidade e para a promoção da democracia em ações relacionadas à arte pública.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONTRIBUIÇÕES À GEOGRAFIA

A hipótese levantada é reforçada a partir dos casos apresentados, de modo que as narrativas das obras contestam a realidade da produção do espaço e algumas das reações à arte de rua reforçam a exclusão. As reações verificadas dizem de uma fração da realidade, pois, no contraponto, há várias formas de apropriação e resistência à violência e à exclusão sistemáticas que se dão no âmbito da produção e fruição da arte nas cidades. Nesse sentido, nas cidades estudadas e fora delas há experiências importantes para a consolidação do direito à cidade e para a promoção da democracia em ações relacionadas à arte pública.

Um importante aspecto da hipótese e dos resultados da presente pesquisa diz respeito à capacidade verificada de promoção de dissenso da arte pública. Isso porque ela consegue reorientar a visão que se tem sobre a realidade urbana e promover debates e inflexões políticas sobre a paisagem. A arte é um importante componente do escopo de elementos que constituem as cooperações e conflitos que tecem o espaço público nas cidades contemporâneas.

Também foi relevante, ao longo da pesquisa, elucidar a importância das relações entre dissenso, política e as representações para a geografia e os estudos da produção do espaço. Nesse sentido, deve-se destacar o valor da manutenção das possibilidades de dissenso para a consolidação de processos de produção de espaço, que não dizem da exclusão sistemática nas cidades neoliberais. Finalmente, é verificada a importância dos estudos da paisagem na geografia urbana, no que diz respeito à percepção espacial, uma vez que ela incide diretamente na própria produção do espaço graças ao potencial de desestabilizar a ordem material e sensível vigentes.

No que tange à geografia, alguns aspectos importantes deste trabalho colaboram para a compreensão da importância dos estudos das práticas espaciais da arte para realizar uma leitura mais acurada do espaço. Isso pode ocorrer tanto pela análise das narrativas presentes nas obras, que se ocupam de temáticas que, por vezes, tratam das contradições resultantes da produção do espaço urbano, quanto pela análise da repercussão de determinadas obras entre a sociedade, que acabam por reforçar as contradições, através da criminalização da estética da periferia e das contradições não superadas. De tal modo, faz-se possível realizar uma leitura das relações de poder que se materializam no tecido social a partir dos conflitos e cooperações agenciados pela arte. Além disso, as manifestações artísticas, sua recepção e os espaços de representação se fazem fundamentais para a territorialização de grupos e propagação de ideologias de modo a estabelecer fluxos de controle do espaço, orientando, até mesmo, os usos e apropriações do mesmo nas cidades.

Os outros casos também abrem importantes portas de pesquisa, seja para aprofundar as análises aqui apresentadas em cada um deles ou para questionar considerações trazidas ao longo do presente texto. Além disso, verifico a necessidade de um aprofundamento das discussões, no campo da geografia, para a compreensão das práticas espaciais da arte e de suas relações com o espaço urbano, não se restringindo às artes visuais, como foi o caso deste trabalho, mas extrapolando para outras formas de apropriação do espaço.

## REFERÊNCIAS

- BENJAMIN, W. **A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica**. Tradução: Gabriel Valladão Silva. Porto Alegre: L&PM, 2020.
- BENGTSEN, P. Stealing from the public: the value of street art taken from the street. In: ROSS, J. I. (ed.). **Routledge handbook of graffiti and stre-**

- et art. Londres: Routledge, 2016. p. 456-468.
- BERNARDO, J. Estudantes e trabalhadores no maio de 68. **Lutas Sociais**, [s. l.], v. 19, n. 20, p. 22-31, 2008. Disponível em: [http://www4.pucsp.br/neils/downloads/pdf\\_19\\_20/2.pdf](http://www4.pucsp.br/neils/downloads/pdf_19_20/2.pdf). Acesso em: 7 jul. 2021.
- BERTELLI, G. B. Introdução. In: BERTELLI, G. B.; FELTRAN, G. (eds.). **Vozes à margem**: periferias, estética e política. São Carlos, SP: EdUFS-Car, 2017. p. 13-18.
- CASTELLANOS, P. Muralismo y resistencia en el espacio urbano. **Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales**, Almería, v. 7, n. 1, p. 145-153, 2017. Disponível em: <http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/castellanos>. Acesso em: 8 jul. 2021.
- CIDADE Cinza. Direção: Marcelo Mesquita e Guilherme Valiengo. Elenco: Os Gêmeos. São Paulo, SP: Sala 12 Filmes, 2013. 1 vídeo (72 min). Publicado pelo canal DNA Urbano. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=svFLNSQevag&ab\\_channel=DNAUrbano](https://www.youtube.com/watch?v=svFLNSQevag&ab_channel=DNAUrbano). Acesso em: 18 jul. 2021.
- COSGROVE, D. A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CÔRREA, R. L.; ROSENDAHL, Z. **Geografia cultural**: uma antologia. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2012. p. 219-237.
- CUCHE, D; MAHLER, P. **La noción de cultura en las ciencias sociales**. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 1999.
- FELTRAN, G. Sobre anjos e irmãos: cinquenta anos de expressão política do “crime” numa tradição musical das periferias. In: BERTELLI, G. B.; FELTRAN, G. (eds.). **Vozes à margem**: periferias, estética e política. São Carlos, SP: EdUFS-Car, 2017. p. 39-64.
- MELLO, M. A. S.; VOGEL, A.; MOLLICA, O. **Quando a rua vira casa**: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. 4. ed. Rio de Janeiro: Eduff, 2017. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/ae/article/download/19128/12571>. Acesso em: 8 jul. 2021.
- PALLAMIN, V. Apresentação. In: BERTELLI, G. B.; FELTRAN, G. (eds.). **Vozes à margem**: periferias, estética e política. São Carlos, SP: EdUFS-Car, 2017. p. 9-12.
- PENNACHIN, D. L. **Subterrâneos e superfícies da arte urbana**: uma imersão no universo de sentidos do *graffiti* e da pixação da cidade de São Paulo [2002 a 2011]. 2011. Tese (Doutorado em Artes) – Escola de Belas Artes, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/JS-SS-9GHJ87>. Acesso em: 8 jul. 2021.
- PIXO. Direção e Produção: Roberto T. Oliveira. Roteiro e Fotografia: João Wainer. [São Paulo, SP]: [s. n.], 2009. 1 filme (61 min). Publicado pelo canal TX Now. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=skGyFowTzew&ab\\_channel=TXNOW](https://www.youtube.com/watch?v=skGyFowTzew&ab_channel=TXNOW). Acesso em: 18 jul. 2021.
- SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Editora Contexto, 2007.
- VASCONCELLOS, C. M. **Imagens da revolução mexicana**: o Museu Nacional de História do México 1940-1982. São Paulo: Humanitas, 2007. ■

Carolina Hartmann Galeazzi

# Espaços industriais inativos

valorização da memória e identidade urbanas  
a partir do conceito “*terrain vague*”

## Resumo

A observação da demolição de uma fábrica no subúrbio carioca evidencia a necessidade de questionar a renovação da cidade a partir da ruptura com o passado e a constante ocupação de espaços vazios. O objetivo deste artigo é fomentar a discussão sobre os espaços industriais e a valorização da memória como identidade da paisagem e da vida urbanas através do conceito de *terrain vague*, de Solà-Morales, e da análise de três renovações em contextos industriais diferentes. O Emscher Park, na região do Ruhr, na Alemanha, é um projeto realizado com foco na reestruturação natural e econômica através da preservação histórica. O Distrito 22@, em Barcelona, reconfigurou os espaços existentes com foco no aumento da densidade e produtividade. O Arte/Cidade, em São Paulo, criticou o planejamento urbano tradicional através de intervenção artística temporária, enaltecendo a informalidade e os excluídos como parte dos vazios industriais. Conclui-se que manter os vazios urbanos não quer dizer preservar o abandono, mas que é importante pensar o desenvolvimento local a partir da sua história e, assim, consolidar sua identidade.

Áreas industriais

Terrain vague

Subúrbio carioca

Antiga Fábrica de Sabão Português

## Abstract

Observing a factory demolition in a Rio de Janeiro suburb, the need of questioning the renewal of the city from the break with the past and the constant occupation of empty spaces arose. The aim of this article is to encourage discussion about industrial spaces and highlight memory as identity of urban landscape and life through the concept of *terrain vague*, by Solà-Morales, and the analysis of three renovations in different industrial contexts. Emscher Park in the Ruhr region, in Germany, was a project that focused on natural and economic restructuring through historical preservation. Distrito 22@, in Barcelona, reconfigured the existing spaces in order to achieve high density and productivity. Arte / Cidade, in São Paulo, criticized traditional urban planning through temporary artistic intervention, promoting the informality and the excluded people as part of industrial voids. It can be concluded that maintaining urban voids does not mean preserving abandonment, but that it is important to think about local development from its history and, thus, consolidate its identity.

Industrial areas

Terrain vague

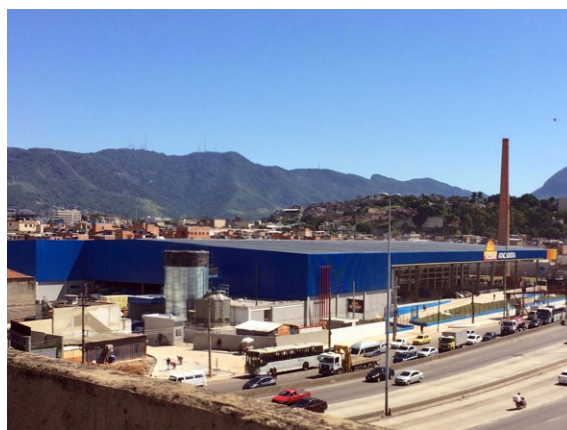
Rio de Janeiro suburb

Old Portuguese Soap Factory

## INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

Ao deslocar-me pela Linha Vermelha<sup>2</sup>, no Rio de Janeiro, acompanhei a demolição do prédio da antiga Fábrica de Sabão Português<sup>3</sup>, localizada na Avenida Brasil, no bairro do Caju. A fábrica deu lugar a um hipermercado, cuja construção teve duração de aproximadamente 3 meses, como se pode verificar nas Figuras 1 e 2. Da antiga fábrica, restou apenas a chaminé, que foi o único elemento construído tombado, e por isso foi preservada. Independentemente de valor arquitetônico, o prédio e sua história parecem não ter importância, e a partir de agora poderão ser acessados apenas por fotografias.

Figuras 1 e 2:  
Antiga Fábrica de Sabão Português em processo de demolição e o hipermercado que foi construído em seu lugar



Fonte: Fotografias realizadas pela autora em 27/06/2018 e 13/12/2018, respectivamente, a partir da Linha Vermelha.

O esvaziamento das indústrias, a substituição de “funções”, a reprodução de modelos e a modificação da paisagem urbana no subúrbio carioca trazem à tona um questionamento do viver e habitar a cidade e da necessidade de renovação a partir da sua ruptura com o passado, mas também com a exigência constante de ocupar espaços vazios. Essa renovação constitui, muitas vezes, parte de um processo de globalização e de padronização da arquitetura, ao aplicar modelos repetidos e fabricar espaços sem laços culturais e sem identidade própria, sem pensar nas consequências para a paisagem urbana e para a experiência humana no contexto metropolitano.

Existem formas de pensar o espaço “vago” ou “vazio” da cidade que não sejam de arrasá-lo e de substi-

tuí-lo pela nova construção de modelos batidos. Uma delas é o olhar para o vazio dessa área recentemente desocupada não apenas como potencial construtivo e de nova ocupação, mas capturar o potencial libertário e transformador de sua continuidade no tempo e no espaço. Nesse contexto, o olhar sobre a demolição de uma construção cheia de história levou-me a buscar outros valores de “vazio urbano”: através do conceito de *terrain vague*, de Ignasi de Solà-Morales. O objetivo deste artigo é, pois, analisar três renovações em contexto de subúrbio industrial e suas transformações urbanas que possuem, em comum, a cultura como estratégia de desenvolvimento, mas que partem de diferentes interpretações de “vazio”.

Primeiramente, o conceito *terrain vague* é apresentado. Em seguida, a discussão sobre três renovações em diferentes contextos industriais urbanos é proposta: os dois primeiros, em contexto europeu: o Emscher Park, na região do Ruhr, na Alemanha, que valoriza e mantém os vazios como estratégia de desenvolvimento; o Distrito 22@, em Poblenou, em Barcelona, que os elimina através da densificação. O terceiro exemplo é brasileiro e se trata de um experimento temporário e crítico: o Arte/Cidade, em São Paulo. Tais exemplos são analisados de forma a fomentar a discussão sobre a valorização de um passado, assim como a necessidade de preenchimento do espaço não construído, como valorização de uma identidade de caráter transformador não apenas da paisagem, mas da vida urbana.

## O CONCEITO DE TERRAIN VAGUE

Ignasi de Solà-Morales, em 1995, apresentou a fotografia como meio de conhecer ou de reconhecer a cidade. Através da imagem fotográfica, recebemos indícios ou

1 O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

2 A Linha Vermelha é uma via expressa elevada que atravessa alguns bairros cariocas, entre eles o Caju, conectando-os ao Aeroporto Internacional e à saída da cidade. Da Linha Vermelha, é possível ver a cidade de cima, incluindo o território onde estava localizada a antiga Fábrica de Sabão Português.

3 A Fábrica de Sabão Português funcionou de 1938 a 2011, passando 8 anos fechada até ser demolida, em 2019.

impulsos físicos que dirigem numa determinada direção a construção de um imaginário que estabelecemos como de um lugar ou uma cidade determinada. Porque já vimos ou porque vamos ver alguns desses lugares, o mecanismo semiológico da comunicação se dissipa, e a memória que acumulamos por experiência direta, por narrações ou por simples acumulação dos indícios é a que, indefinidamente, produz nossa imaginação de cidade (SOLÀ- MORALES, 1995, *on-line*)<sup>4</sup>.

Segundo ele, “os espaços vazios, abandonados, onde já sucederam uma série de acontecimentos, parecem subjugar os olhos dos fotógrafos urbanos” (SOLÀ- MORALES, 1995, *on-line*), os quais ele define pelo conceito *terrain vague*, que se convertem em pontos de atenção. Não apenas para a fotografia, esses espaços trazem consigo a questão em aberto da ausência de uso relacionada ao sentido de liberdade e expectativa: “vazio, portanto, como ausência, mas também como promessa, como encontro, como espaço do possível”. Vago não através de uma mensagem negativa, mas por meio de uma mensagem que traz perspectivas de “mobilidade, tempo livre, liberdade”. Os espaços obsoletos, onde há predomínio da memória do passado, como as áreas industriais, as estações de trem, as áreas residenciais inseguras e os lugares contaminados, parecem ter um presente de espera e parecem não fazer parte da cidade. São “lugares estranhos ao sistema urbano, exteriores mentais no interior físico da cidade, que se manifestam como contraimagem da mesma, tanto no sentido de sua crítica como no sentido de sua possível alternativa” (SOLÀ- MORALES, 1995, *on-line*).

No entanto, a arquitetura tem um papel colonizador ao impor limites, ordem e forma, introduzindo no espaço estranho ou improdutivo elementos de identidade para torná-lo homogêneo, “reconhecível, idêntico, universal”, através de transformações radicais. A arquitetura

estaria sempre do lado das formas, do distante, do óptico e do figurativo. Enquanto que, pelo contrário, o indivíduo, dissociado, da cidade contemporânea buscaria as forças em lugar das formas, o incorporado em lugar do distante, o áptico em lugar do óptico, o rizomático em lugar do figurativo (SOLÀ- MORALES, 1995, *on-line*).

Conforme Solà-Morales (1995), a cidade residual deveria ser tratada pela noção de continuidade no tempo e no espaço. A arquitetura deve atuar no *terrain vague* não por meio de um poder agressivo e de razões abstratas, mas “através da atenção à continuidade. Não da continuidade da cidade planejada, eficaz e legitimada, mas, todo o contrário, através da escuta atenta aos fluxos, das energias, dos ritmos que o passar do tempo e a perda dos limites têm estabelecido” (SOLÀ- MORALES, 1995, *on-line*), aquele da busca pela identidade, do encontro do presente e do passado, da expressão das liberdades individuais:

[...] nossa cultura pós-industrial reclama espaços de liberdade, incerteza e improdutividade, mas desta vez não ligados à noção mítica de natureza, mas à experiência da memória, do fascínio romântico pelo passado como arma crítica contra o presente banal e produtivista (...) gerenciar, preservar, reciclar os *terrain vague*, os espaços residuais da cidade, que não pode ser simplesmente reorganizá-los para integrá-los de novo no tecido eficiente e produtivo da cidade, cancelando os valores que seu vazio e ausência tinham. (...) pelo contrário, é esse vazio e ausência que devem ser salvos a todo custo, o que deve fazer a diferença entre o federal *bulldozer* e as abordagens sensíveis a esses lugares de memória e ambiguidade (SOLÀ- MORALES, 1996, p. 23).

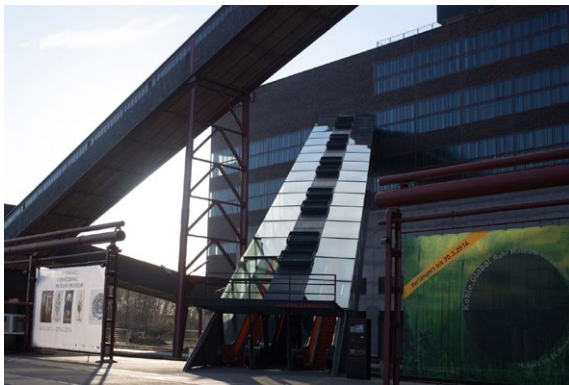
A partir desses conceitos, três propostas de abordagens distintas serão analisadas a seguir. A primeira delas acontece ao longo de um rio em que terras utilizadas inicialmente para mineração foram recuperadas, renaturalizadas, e que, apesar de não ser uma área urbanizada consolidada, presta atenção à sua continuidade.

## PARQUE EMSCHER, ALEMANHA

Iniciado em 1989 pelo Estado e realizado a partir de investimentos público-privados, o *Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park* foi uma exposição internacional de construção, produzida como parte das ações de reestruturação econômica da região do Ruhr, com o objetivo de mudar o rumo da história da região como resposta ao seu declínio industrial. A região do Ruhr adensou-se durante a primeira metade do século XX, com o deslocamento gradual da população rural e sua rápida aglomeração junto às indústrias, principalmente de carvão e aço, o que gerou alta poluição ambiental. A partir de 1970, a região entrou em crise não apenas a partir da desindustrialização que gerou desemprego, mas também

<sup>4</sup> O texto original encontra-se em Anyplace, De. Cynthia C. Davidson, Anyone Corporation (NY) / The MIT Press (Cambridge, Massachusetts), 1995. O texto em português foi traduzido por Igor Fracalossi e está disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>. Acesso em 09 jul. 2018.

Figuras 3 e 4: Exterior e interior do Complexo Zollverein, uma antiga usina de carvão e uma das edificações renovadas através de intervenções pontuais, adaptadas para a preservação dos prédios existentes



Fonte: Fotografias realizadas e cedidas por Rodrigo Cauduro (2014).

pela “falta de qualidade urbana e paisagística”, conforme observa Ganser (2000 *apud* FARIA, 2004, p. 10), geógrafo e coordenador do projeto.

O projeto desenvolveu-se em torno de cinco temas: a integração e recuperação das antigas áreas industriais e de mineração ao longo do rio Emscher; a reorganização do sistema ecológico do rio Emscher; a criação de empregos e a atração de atividades econômicas para a região; a proposição de novos usos para os antigos edifícios industriais, valorizando a cultura e a elaboração e implementação de novos projetos habitacionais e urbanos integrados (IBA Emscher Park, s.d.). No lugar de utilizar a tábula rasa e o desenvolvimento sobre novos traçados de um plano rígido e autoral, o IBA planejou a preparação de um território de aproximadamente 800 quilômetros quadrados, buscando tornar a região atraente e, assim, influenciar a economia e a sociedade. A qualidade arquitetônica foi um dos pilares de desenvolvimento que, através do gerenciamento descentralizado, possibilitaria o planejamento urbano de baixo pra cima. Tal estratégia visava envolver a população no aprendizado da valorização histórica, que poderia intervir ativamente na transformação, além da interdisciplinaridade, na integração econômica – ambiental e social – e na revalorização dos símbolos para a formação de uma identidade regional (FARIA, 2004).

O desenvolvimento e a implementação dos projetos implicaram novas perspectivas de ver e pensar o desenvolvimento da região. Com o envolvimento de diversos organismos da sociedade, públicos e privados, da população e da opinião pública dos 17 municípios envolvidos no programa, houve um progressivo aumento da aceitação do projeto (CASTRO, 2014). Seus objetivos específicos

se prendem às áreas de desenvolvimento urbano, social, cultural e ecológico, considerados (sic)

como setores básicos para impulsionar e direcionar as mudanças numa antiga região industrial em processo de transformação. O projeto existe para assistir a esse processo: ao empregar uma exposição da construção como instrumento prático, o IBA transforma essa exposição numa central de discussões políticas e profissionais, voltada especificamente ao debate do desenvolvimento da região. (CASTELLO, 2003, *on-line*).

Um dos pontos de partida foi o de considerar a paisagem natural e a bacia hídrica como recursos de infraestrutura. A limpeza de 70 km de extensão, com a regularização dos cursos d’água do rio Emscher e a regeneração da vegetação, valorizou a qualidade estética e ecológica da região. Os monumentos industriais passaram a ser concebidos conceitualmente como transmissores de uma mensagem cultural, como signos de presença de uma identidade regional na paisagem. Os projetos não buscaram negar o passado industrial que dominou na região, não almejavam criar novas paisagens. Os projetos precederam os planos reguladores, implicando uma forma de pensar inovadora para o planejamento europeu, calcada em bases semi-intuitivas, e a percepção fenomenológica do espaço (CASTELLO, 2003).

Ao mesmo tempo, foi uma operação midiática e de destaque formal, ao atrair arquitetos renomados e estimular grandes projetos inovadores, a partir da reutilização de antigos *brownfields* e edifícios existentes, mantendo o patrimônio industrial que até então tinha uma simbologia de decadência, como se pode observar nas Figuras 3 e 4. Concomitantemente a isso, operações de regeneração urbanas foram realizadas, integrando habitação, transporte, assim como o estabelecimento de espaços públicos de qualidade, atividades econômicas e comerciais (LUSSO, 2014).

Segundo Castello (2003), o Projeto IBA Emscher

Park é uma destacada experiência de arquitetura e de desenvolvimento regional e que poderia ser reconhecida como “uma chamada à sustentabilidade da subjetividade coletiva: um instrumento para garantir a permanência da subjetividade, daquela subjetividade compartilhada pelos moradores da Região em relação a seus lugares” (CASTELLO, 2003, *on-line*). No entanto, até o momento, apesar de os objetivos urbanos, ambientais e da renovação de uma imagem terem sido alcançados, os impactos econômicos e sociais ainda estão incertos, pois os equipamentos culturais estão numa busca constante de investimentos externos para sobreviver, e os visitantes são escassos e aleatórios (LUSSO, 2014).

Da mesma forma que o Emscher Park, o próximo caso também nasce da transformação de um espaço urbano industrial em declínio, porém em área consolidada da região metropolitana de Barcelona. Lá parece que “todo espaço vazio é preso ao frenesi de encher, de preencher” como disse Koolhaas (1985, p. 156) sobre o processo de reconstrução de Berlim, deixando a história e o vazio em segundo plano. Seu comentário poderia aplicar-se ao projeto Distrito 22@, em Barcelona, como verificaremos a seguir.

## DISTRITO 22@, BARCELONA

O projeto 22@ Barcelona prevê a transformação do seu distrito industrial Poblenou. A própria prefeitura apresenta o projeto como

um inovador distrito produtivo, dotado de excelentes infraestruturas, que oferece mais de três milhões de metros quadrados de espaços modernos, tecnológicos e flexíveis no centro de Barcelona, para a concentração estratégica de atividades intensivas em conhecimento (...) a renovação das áreas industriais de Poblenou permite criar até 3.200.000 m<sup>2</sup> de espaços produtivos, aumentar entre 100.000 e 130.000 os postos de trabalhos localizados na área, construir entre 3.500 e 4.000 novas habitações e obter 220.000 m<sup>2</sup> de solo para novos equipamentos e zonas verdes” (22@BARCELONA, 2005, *on-line*).

Conforme Leite (2012), a Prefeitura foi a principal promotora desse projeto, que visa criar um bairro denso de elevada qualidade urbana, necessária para a atração das atividades intensivas em conhecimento e tecnologia. Para isso, modificações no plano geral metropolitano de 1976 (MPGM) foram aprovadas no ano 2000, gerando as condições necessárias para estimular o desenvolvimento das atividades econô-

micas da nova indústria da era pós-industrial, a da informação. Aposta na complexidade, rompendo com a exclusividade de uso industrial e propondo a mistura de usos: tecnológicos, escritórios e indústria urbana, assim como habitação, hotéis, apartamentos de aluguel vinculados a empresas, determinados usos comerciais e equipamentos de apoio à comunidade e ao sistema produtivo (22@BARCELONA, 2005).

Há aumento no coeficiente de aproveitamento de uso do solo como parte de um sistema de incentivos, possibilitando que os projetos de renovação urbana contribuam para a reurbanização de todas as ruas do setor e gerem novas zonas verdes. Além disso, o plano de infraestruturas (PEI) foi criado para garantir a modernização da infraestrutura, das redes e telecomunicações, do transporte etc. Aposta em um modelo urbano “compacto, diverso e sustentável”, que tenha um uso mais “eficiente” do solo, e pretende posicionar-se como espaço de referência em nível europeu no marco das tecnologias da informação e de comunicação (22@BARCELONA, 2005).

Conforme Cubelles e Pardo (2011), Poblenou, conhecida como “Manchester Catalã”, já foi a protagonista da revolução industrial da Catalunha, predominando ali a produção têxtil nos séculos XVIII. No século XIX, o processo de atividade industrial na área se expande com o estabelecimento de empresas nos setores metalúrgico e automotivo nos anos 1940. Porém, em meados da década de 1960, iniciou-se uma fase de declínio progressivo da atividade econômica do bairro, em grande parte devido ao fortalecimento da Zona Franca de Barcelona, modificando sua produtividade, ao instalarem-se lá, principalmente, empresas relacionadas à logística e a serviços de transporte. A Poblenou entrou em um processo de regressão e de conversão de atividades, até o projeto 22@ Barcelona propor uma operação de substituição do tecido produtivo e de regeneração urbana (CUBELLES e PARDO, 2011).

No entanto, há atividades que são necessariamente excluídas com a nova regulamentação, que estabelece um uso misto de terra: as atividades industriais tradicionais incompatíveis com o novo espaço de produção focado em uma nova economia. As empresas não incluídas no novo plano urbano foram obrigadas a deslocar-se para novos espaços metropolitanos ou a encerrar atividades. Nesse sentido, a interpretação das relações entre as atividades econômicas e as conexões do novo espaço urbano, assim como a especulação imobiliária originada por essas modificações, pode ser entendida a partir do conceito de gentrificação produtiva. Embora a indústria tradicional e outras atividades introduzam inovação em seus processos produtivos, ocorre uma expulsão de atividades industriais tradicionais devido a direti-

vas urbanas contrárias à sua existência (PALLARES-BARBERA *et al.*, 2010).

Segundo Leite (2012), apesar de o poder público ter tentado envolver a comunidade nas decisões de projeto, houve muita resistência da população local no que diz respeito às transformações do bairro. Para eles,

a proposta de planejamento da prefeitura é agressiva, pois desfigura a paisagem original do bairro, propõe uma altura excessiva para os novos edifícios e permite a ocupação do interior das quadras até então reservadas como espaço semiprivado (...) embora o projeto tenha muitos elementos do tradicional e invejável urbanismo cidadão catalão, o sintoma agora neste território é o pragmatismo, em que consulta e participação perdem prioridade para os novos empreendimentos do mundo globalizado” (LEITE, 2012, p. 232).

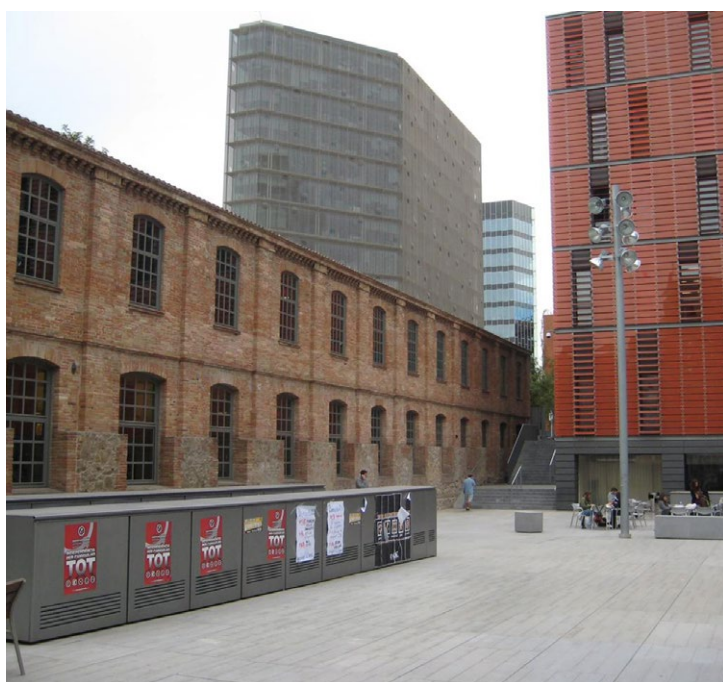
Depois de muita pressão dos moradores do bairro, a prefeitura fez um plano que permitiu preservar mais de uma centena de “elementos históricos”, a maioria deles chaminés e fachadas de fábricas antigas, inteiramente reconstruídas por dentro (CUBELLES e PARDO, 2011). Nesse sentido, o 22@ apresenta uma importante ruptura com as melhores práticas de outrora. Segundo Derivi (2011), que realizou algumas entrevistas no bairro, o Poblenou foi, até o final dos anos 1980, um bairro periférico, desconectado da cidade, que, por esta razão, constituiu uma forte

identidade social. Trata-se de uma região operária, influenciada pelo comunismo e pelo anarquismo, que mais tarde foi ocupada por artistas libertários, atraídos pelas construções industriais abandonadas. Os *terrain vague* resultam nos melhores lugares de sua identidade, de seu encontro entre o presente e o passado, ao mesmo tempo que se apresentam como o único reduto incontaminado onde é possível exercer a liberdade individual ou de pequenos grupos (SOLÀ-MORALES, 1996).

A imagem que fica é dos prédios novos, ícones dos tempos mais contemporâneos, como se pode observar nas Figuras 5 e 6. Ou, ainda, dos terrenos já vazios após demolições em processo de transformação. Antigos moradores dizem que o novo bairro se tornou um lugar de “medidos”; há outros que dizem que está mais seguro e com energia renovada. Porém, as pessoas concordam que o projeto fechou as portas para a participação cidadã assim que foi aprovado e questionam: “Em se tratando de um empreendimento criativo, que pressupõe inteligência coletiva, por que a população original não foi convidada a participar dessa visão?” (DEVIRI, 2011).

Apesar de reconhecer que estão ocorrendo outras conexões artísticas, muito ligadas às novas tecnologias, artistas sentem falta da liberdade transgressora do passado, lamentam o excesso de controle: “Não se pode projetar a espontaneidade e o imprevisto”. Ainda é uma área aonde as pessoas vão apenas para trabalhar (DEVIRI, 2011). Solà-Morales já havia prescrito que “só uma arquitetura do dualismo, da diferença, da descontinuidade, instalada na continuidade do

Figuras 5 e 6: Novo Campus De La Comunicació Poblenou. Arquitetura contemporânea integrada com o legado industrial, restauração concluída em 2008



Fonte: Fotografias realizadas e cedidas por Ítalo Galeazzi (2009).



tempo, pode fazer frente à agressão angustiada da razão tecnológica, do universalismo telemático, do totalitarismo cibernético, do terror igualitário e homogeneizador” (SOLÀ-MORALES, 1995). Deve-se gerenciar, preservar e reciclar os *terrain vague*, os espaços residuais da cidade, sem cancelar os valores que seu vazio e ausência tinham (SOLÀ-MORALES, 1996).

Em Barcelona, no Poblenou, a agressividade do empreendedorismo, a necessidade de produção tecnológica e a inserção no mercado europeu falaram mais alto que a demanda e a preservação da memória local. Em São Paulo, o Arte/Cidade, projeto de cunho artístico e político, criticou essa forma de planejamento urbano “eficiente” e excludente através de intervenções temporárias.

## ARTE/CIDADE, SÃO PAULO

Arte/Cidade é um projeto de intervenções urbanas realizadas em São Paulo, entre 1994 e 2002, e teve quatro edições: a primeira ocorreu num matadouro desativado, na região Sul da cidade. A segunda aconteceu no Centro, em três edifícios e na área por eles demarcada, cortada por um viaduto. A terceira deu-se ao longo de um ramal ferroviário, na região Oeste. A última, em 2002, foi realizada na região leste da cidade, antiga área industrial, em um recorte de cerca de 10 quilômetros quadrados (BRISSAC, 2004), que é a intervenção analisada a seguir.

A partir da compreensão de metrópole contemporânea, da sua complexidade e dinamismo, o Arte/Cidade vem questionar, através de intervenções, o estatuto e os procedimentos convencionais da Arte, da Arquitetura e do Urbanismo, “na medida em que enfrentar os processos engendrados pela globalização exige transcender as abordagens e técnicas estabelecidas” (BRISSAC, 2004, p. 85), propondo-se a discutir novas estratégias urbanas e artísticas de intervenção em megacidades, transcender a locação imediata e remeter ao vasto território da megacidade e a reconfigurações globais da economia, do poder e da arte. Segundo Brissac, do ponto de vista estético,

as diversas intervenções artísticas talvez possam ser vistas como, em parte, ainda comprometidas com estratégias escultóricas em grande escala, percepção fenomenológica de objetos colocados no espaço. Diversos outros parâmetros conceituais e operacionais ainda precisariam ser introduzidos nessa prática artística para que seus efeitos sejam mais intensos e abrangentes. Estratégias que permitam confrontar os aparatos institucionais, discursivos e

econômicos próprios da cidade e do “mundo da arte”. Evidenciar como a produção do espaço urbano e da cultura – bem como a recepção desse processo – tem se tornado cada vez mais submetida às relações econômicas e de poder (BRISSAC, 2004, p. 86).

Com um custo de 1,5 milhão de reais, o projeto teve o patrocínio da Petrobras e do Sesc-SP e envolveu 24 intervenções em uma área de 10 mil metros quadrados (PEREIRA, 2007). Segundo Brissac (2004), curador da intervenção, diante da nova relação entre arte e desenvolvimento urbano, as respostas alternativas para projetos de intervenção nas metrópoles em processo de reestruturação global poderiam englobar

propostas de configurações e usos de infraestrutura que intensifiquem e diversifiquem as articulações na trama metropolitana. Intervenções programáticas potencializadoras de situações urbanas, em relação direta com as comunidades, distintas de obras ditadas pelo desenho existente da cidade e pelos interesses econômicos e sociais dominantes. Uma possibilidade de introduzir novas estratégias urbanas (BRISSAC, 2004, p. 87).

Tentou-se evitar o entendimento do espaço como expositivo, buscando compreendê-lo como um lugar pelo qual o cidadão também é responsável, não como espectador, mas como morador da cidade. Buscou-se evitar a fruição turística, por isso demandou do público morador e não morador a exploração do lugar. Enquanto as cidades estão adotando estratégias de monumentalização voltadas para o marketing, para a promoção imobiliária e o turismo cultural, o Arte/Cidade procurou evitar a espetacularização inerente a esses processos (PEIXOTO, 2000 *apud* SOUZA, 2016).

Das 24 intervenções, o Ateliê Van Lieshout<sup>5</sup> propôs uma arquitetura móvel, baseada na prestação de serviços, dinamizando o vazio a partir da ativação de um espaço nômade nesses intervalos urbanos. Uma crítica à monumentalidade arquitetônica dos projetos de redensolvimento urbano propostos para essas regiões. Vergara<sup>6</sup> também se inspira na atuação dos camelôs. Propôs uma intervenção sobre

5 Informações sobre o autor e mais informações sobre o trabalho desenvolvido estão disponíveis em <http://www.artecidade.org.br/novo/lieshout.htm>. Acesso em 09 jul. 2018.

6 Informações sobre o autor e mais informações sobre o trabalho desenvolvido estão disponíveis em <http://www.artecidade.org.br/novo/vergara.htm>. Acesso em 09 jul. 2018.

a situação aparentemente inerte da ocupação do vazio, inibido pelo rígido programa pré-estabelecido do planejamento urbano. Sugeriu a instalação de elementos inacabados, que insinuem um possível padrão de ocupação, exponenciando uma característica básica de toda a região: sua indeterminação, o caráter informe dessa complexa configuração urbana (ARTE/CIDADE, [2002?]).

O trabalho de Krzysztof Wodiczko<sup>7</sup> consistiu em equipar as populações migrantes para as batalhas pela ocupação dos espaços intermediários, os intervalos indefinidos entre os enclaves de habitação e de comércio, as grandes estruturas arquitetônicas que dominam a paisagem urbana. Conforme Brissac, os migrantes, assim como aqueles que atuam numa atividade ou ocupam uma área de modo informal

operam uma máquina de guerra contra as políticas urbanas, os sistemas infraestruturais, os empreendimentos imobiliários que determinam a estruturação fechada e excludente da cidade. Através de seus deslocamentos e atividades paralelas, eles constituem territórios moventes e dinâmicos (...) como uma máquina de expansão e ocupação do território, eles funcionam nos interstícios, desenhando de outro modo a metrópole (ARTE/CIDADE, [2002?]).

A proposta de Schie 2.0 e Urban Fabric<sup>8</sup> consistiu em transformar parte de um cinema num gramado e em quadras de futebol e pistas de skate nas ruas adjacentes, através de pinturas no chão. A própria condução das atividades nesses espaços metamorfoseados ficaria por conta da comunidade: uma organização de auxílio às crianças de rua da área. Aqui, o *terrain vague* é visto como um campo a ser intensificado (ARTE/CIDADE, [2002?]). Koolhaas propôs a instalação de um elevador em um prédio ocupado (no Edifício São Vito, que não foi possível realizar devido à interferência de traficantes do local). Segundo Koolhaas<sup>9</sup>,

se um novo urbanismo é possível, não se tratará mais da disposição de objetos mais ou menos permanentes, mas da irrigação de territórios. Ele não

7 Informações sobre o autor e mais informações sobre o trabalho desenvolvido estão disponíveis em [http://www.artecidade.org.br/novo/txcurador\\_wodi.htm](http://www.artecidade.org.br/novo/txcurador_wodi.htm). Acesso em 09 jul. 2018.

8 Informações sobre o autor e mais detalhes sobre o trabalho desenvolvido estão disponíveis em <http://www.artecidade.org.br/novo/schie.htm>. Acesso em 09 jul. 2018.

9 Informações sobre o autor e o trabalho desenvolvido estão disponíveis em <http://www.artecidade.org.br/novo/koolhaas.htm>. Acesso em 09 jul. 2018.

buscará mais configurações estáveis, mas a criação de campos que acomodem processos que resistam a ser cristalizados em formas definitivas. Não a imposição de limites, mas a supressão de fronteiras. Não a identificação de elementos, mas a descoberta de híbridos. Não mais obcecado com a cidade, mas com a manipulação da infraestrutura para infinitas intensificações e diversificações, curtos-circuitos e redistribuições – a reinvenção do espaço urbano (...) será que São Paulo promoverá as condições para se integrar na economia e na rede das metrópoles globais? Ou ainda: poderia essa reconfiguração se fazer em moldes arquitetônicos e urbanísticos distintos daqueles impostos pelo capital corporativo internacional? (ARTE/CIDADE, [2002?])

As propostas desenvolvidas pelo Arte/Cidade indicam alternativas para a reestruturação global da cidade que origem políticas urbanas descentralizadas, baseadas na ativação dos espaços intersticiais na heterogeneidade espacial, social sem excludentes e em diferenciais de velocidade. Sugerem igualmente trabalhar na interseção desses diferentes vetores, nos intervalos surgidos no tecido fragmentado e nos fluxos descontínuos da megalópole. As intervenções assumem alto grau de experimentação, lidando com variáveis que escapam à previsão e ao controle, integrando o jogo dos atores no espaço urbano, uma indeterminação que é própria da cidade (BRISSAC, 2004).

Nesses trabalhos, a memória não era diretamente abordada, mas o resgate da experiência da população excluída, assim como seu reconhecimento e legitimação, transformando a visão dominante que vê essas experiências pela negatividade, valorizando-as como experiências cidadãs (PEREIRA, 2007). A ocupação de *terrains vagues* reconhece a história recente, calcada pela informalidade e pela itinerância, como camelôs, moradores de rua e catadores de papel. A informalidade, característica da Zona Leste de São Paulo, foi incorporada como modelo de ação em certos aspectos do projeto, não apenas como denúncia social, mas como potencial instrumental de ação e de compreensão diante da realidade contemporânea da megacidade (SOUZA, 2016). Ou seja, sugere a inclusão dos excluídos e o reconhecimento de sua importância social como potencial transformador do espaço urbano.

Dos exemplos vistos, podemos concluir que indústrias inativas são definitivamente lugares que possuem alto potencial de adaptabilidade e de ocupação, seja perene ou temporária, para criar espaços urbanos não usuais e não padronizados. O fim da funcionalidade inicial de uma edificação não significa o fim

de sua vida útil ou a sua morte, mas, sim, a possibilidade de criar relações entre o passado e o presente, costurando narrativas históricas e construindo a identidade do lugar.

## OS TRÊS CASOS E OS FUTUROS PERDIDOS DE UMA ANTIGA FÁBRICA DE SABÃO

Os três casos analisados apresentam abordagens diferenciadas sobre seus vazios industriais. O Parque Emscher, localizado em região periférica e cuja baixa densidade construída do entorno permite uma relação intensa com a natureza, acaba por recuperar a paisagem, reforçando a história através da manutenção das construções industriais e de uma reinterpretação de seu uso principal. A implantação do Distrito 22@ virou modelo de planejamento urbano, e o seu cunho empreendedor desconsiderou a preservação da história do lugar, sobrepondo-se à conjuntura anterior como um novo modelo urbano. A qualidade de vida proposta tem como principal objetivo atrair investimentos e atividades que ativem a economia de modo eficiente. Já o Arte/Cidade, de forma indireta, questionou muitas características do Distrito 22@.

Em termos de modificação territorial, percebeu-se a importância do Estado para modificar planos que limitavam a transformação dos espaços, ao menos de uma maneira “formal” e consolidada. Além disso, todos os projetos envolveram marketing urbano para o alcance almejado: seja virar um marco europeu, no caso do Parque Emscher e do 22@, ou atingir habitantes e gestores da cidade para questionar um modelo, como foi o caso do Arte/Cidade. Os dois projetos europeus foram dirigidos pelo Estado e tiveram investimentos de capital público e privado. O Arte/Cidade teve patrocínio de empresas estatais e privadas. Os dois primeiros são intervenções perenes, o último, temporária, mas com o “sonho” de ver um futuro modificado. Enquanto os moradores de Poblenu choraram – e ainda choram – a perda da arte espontânea praticada no lugar, o Parque Emscher e o Arte/Cidades evocaram a arte como potencial atrativo.

Apesar de o Emscher Park ter feito parte de um grande projeto urbano, suas indústrias preservadas parecem manter aquele vazio como “espera” e “espaço do possível”. Já o Distrito 22@, mesmo com poucos prédios preservados, reconfigurou completamente o uso, extinguindo, inclusive, a memória física, mas não o psíquico e o imaterial que perdurarão por certo tempo. Foram implementados a partir de planejamento urbano estratégico desenvolvimentista, utilizando a forma e a estética como pilares de

desenvolvimento.

O projeto Arte/Cidade, talvez, foi o que mais colocou em prática o questionamento proposto por Solà-Morales através do conceito de *terrain vague*, deixando influências imateriais, o qual volta a situação espacial anterior à intervenção artística. No entanto, manter os “vazios urbanos” não quer dizer que o abandono completo das regiões industriais deva ser mantido, mas que é importante pensar o desenvolvimento local sem cortar o fio da história. Caso contrário, evidências de um passado industrial – e de um presente de ocupação informal –, pouco a pouco, serão substituídas por novas funções que, potencialmente, serão substituídas por outras, e que, para que se acesse a memória, serão necessários registros fotográficos. Ainda, os futuros que poderiam ter sido pensados para a edificação da antiga Fábrica de Sabão acabam por permanecer apenas no nosso imaginário, mas ainda é possível evitar a demolição de tantas histórias de polos industriais desativados.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 22@BARCELONA. **El proyecto 22@barcelona**. Barcelona, setembro de 2005. Disponível em <http://www.22barcelona.com>. Acesso em 09 jul. 2018.
- ARTE/CIDADE [2002?]. Disponível em <http://www.artecidade.org.br/indexp.htm>. Acesso em 09 jul. 2018.
- BRISSAC, Nelson. Arte/Cidade: um balanço. In: **ARS**, ano 2, nº 3, Revista do Departamento de Artes Plásticas. ECA| USP, São Paulo, 2004.
- CASTELLO, Lineu. Da sustentabilidade da subjetividade: o projeto IBA Emscher Park. In: **Vitruvius**, novembro 2003. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/636>. Acesso em 20 jun. 2020.
- CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de. Projetos urbanos e preservação na Região do Rhur – Alemanha. In: **III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo**, 2014, São Paulo.
- CUBELLES, Xavier; MUNOZ, Pere; PARDO, Jordi. El proyecto global e histórico de Distrito 22@ de Barcelona. In: **Ekonomiaz**, nº 78, janeiro de 2011.
- DERIVI, Carolina. A cidade cíclica. In: **Página 22**. Junho 2011. Disponível em <http://pagina22.com.br/2011/06/10/a-cidade-ciclica/>. Acesso em 09 jul. 2018.
- FARIA, Luis Pinto de. Emscher Park IBA: corrigir o passado, prevenir o futuro. In: **A Obra Nasce**, nº

01. Porto: Fundação Ensino e Cultura Fernando Pessoa, 2004.
- IBA Emscher Park [2018?]. Disponível em <https://www.open-iba.de/en/geschichte/1989-1999-iba-emscher-park>. Acesso em 09 jul. 2018.
- KOOLHAAS, Rem. Toward the Contemporary City, in: **Design Book Review**, n.17, Winter 1989, pp. 15–16. Berkeley: California College of Arts and Crafts, 1989.
- KOOLHAAS, Rem: Imagining the Nothingness, in: Lucan, Jacques (Ed.). **Rem Koolhaas, OMA** (pp. 156–157). Nova Iorque: Princeton Architectural Press, 1990.
- LEITE, Carlos. **Cidades sustentáveis, Cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.
- LUSSO, Bruno. Les équipements culturels de la vallée de l'Emscher (Ruhr, Allemagne): de la régénération urbaine au développement d'une économie culturelle et créative. In: **Belgeo** [On line], 2014. Disponível em <http://journals.openedition.org/belgeo/13358>. Acesso em 25 jun. 2020.
- PALLARES-BARBERA, Montserrat; DOT JUTGLA, Esteve; CASELLAS, Antonia. Gentrificación productiva en Barcelona: efectos del nuevo espacio económico. In **IV Jornadas De Geografía Económica**. Grupo de Geografía Económica de la AGE. León, julho de 2010.
- PEREIRA, Verônica. Memória industrial e transformações urbanas na virada do século xxi: os casos do Brás, Mooca, Belenzinho e Pari. In: **INTERFACEHS – Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente** - v.2, n.4, Artigo 6, agosto de 2007.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi. Presentes y Futuros. La arquitectura en las ciudades, In: **XIX Congreso UIA**, Barcelona, 1996.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Terrain Vague* (1995). Tradução: Igor Fracalossi. In: **Archdaily**, Março de 2012. Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>. Acesso em 24 jun. 2020.
- SOUZA, Gabriel Girnos Elias de. **Percepções e Intervenções na Metrópole: a experiência do projeto Arte/Cidade em São Paulo (1994 a 2002)**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Escola de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2016.
- WENDERS, Wim. IN. Entrevista de Wim Wenders a Hans Kollhoff (Tradução: Diana Teresa Di Giuseppe), in: **Espaços e Debates**, nº 38. São Paulo, Neru, 1994. ■

**Carolina Hartmann Galeazzi** é arquiteta e urbanista, possui mestrado em Desenho e Engenharia Ambientais (Environmental Design and Engineering - Bartlett School of Graduate Studies/UCL) e doutorado em Urbanismo (PROURB/UFRJ). É professora adjunta do Setor de Tecnologia do Meio Ambiente na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ.  
[carolina.galeazzi@fau.ufrj.br](mailto:carolina.galeazzi@fau.ufrj.br)

Ana Carolina Miranda Tavares  
Ana Cláudia Duarte Cardoso

# A cegueira espacial da justiça

## o papel do Poder Judiciário para a promoção de remoções em obras de urbanização

### Resumo

*Este artigo posiciona o Poder Judiciário como agente da operacionalização de intervenções de urbanização do PAC, sempre que este é chamado a resolver conflitos entre Poder Executivo e populações a serem removidas, seja por falta de acordo em relação às compensações ou quando ocorrem ocupações irregulares em áreas já desocupadas ou em conjuntos habitacionais semifinalizados. Baseia-se no estudo de caso de intervenções na Bacia do Tucunduba, em Belém (PA), onde famílias foram removidas devido a obras de macrodrenagem e os residenciais planejados para remanejamento foram ocupados irregularmente. Evidências empíricas e documentais, o diálogo com técnicos de órgãos públicos e com a população ameaçada de remoção e a análise de processos judiciais demonstram que o direito à propriedade se sobrepõe a outros direitos e que a judicialização dos casos contribui para a estigmatização dos ocupantes e para um número crescente de remoções.*

Remoções

PAC

Poder Judiciário

Belém

Bacia do Tucunduba

### Abstract

*This paper positions the Judiciary Branch as an agent for the operationalization of PAC urbanization interventions, whenever it is called upon to resolve conflicts between the Executive Branch and populations to be removed, either due to lack of agreement regarding compensations or when irregular occupations occur in areas already unoccupied or in semi-finished housing complexes. It is based on the case study of interventions in the Tucunduba River Basin, in Belém (PA), where families were removed due to macro-drainage works and the dwelling planned for relocation were illegally occupied. Empirical and documentary evidences, the dialogue with technicians from public agencies and with the population and the analysis of legal actions demonstrate that the right to property overlaps with other rights and that the judicialization of cases contributes to the stigmatization of occupants and to an increasing number of evictions.*

Evictions

PAC

Judiciary Branch

Belém

Tucunduba River Basin

## INTRODUÇÃO

Este artigo aborda os descompassos observados na execução do PAC, com foco no modo como o Poder Judiciário se constituiu em um novo agente da operacionalização das intervenções e no quanto esse fato tem relação com o aumento do número de remoções. Esta participação adveio dos frequentes atrasos e paralisações nas obras de urbanização e de produção habitacional, que propiciaram ocupações irregulares nas áreas que já haviam sido desocupadas no início das intervenções, ou nos canteiros de obras que foram paralisados antes da entrega do empreendimento. Estes casos foram judicializados pelas prefeituras ou governos estaduais, que ingressaram com ações possessórias visando à desocupação dessas áreas, incluindo o Poder Judiciário (representado pelas procuradorias e tribunais estaduais) como um agente central para a resolução de conflitos fundiários e consequente retomada das obras. No entanto, um dos resultados desse processo foi um número crescente de famílias com o direito à moradia violado, uma vez que, após os juízes decidirem pela reintegração de posse, as famílias ocupantes não receberam qualquer contrapartida que garantia condições para acesso à habitação.

A partir desse pano de fundo, este artigo apresenta como a conjuntura descrita vem se reproduzindo em Belém (PA), onde houve paralisação de obras em vários empreendimentos do PAC por diversos motivos e, com ocupação irregular das unidades habitacionais de residenciais semifinalizados, tanto a prefeitura de Belém quanto o governo do estado do Pará ingressaram com ações de reintegração de posse por meio de suas procuradorias. A análise tomou como caso o Residencial Liberdade, planejado para atender os remanejamentos decorrentes das obras de macrodrenagem contratadas para a Bacia do Tucunduba, e que já teve as obras paralisadas e as unidades habitacionais ocupadas em diversas ocasiões. Após as reintegrações de posse, as famílias removidas têm sido levadas novamente a uma situação de fragilidade na posse da terra, perpetuando, assim, um ciclo de pobreza e vulnerabilidade.

Evidências obtidas por meio de entrevistas, análises de documentos oficiais, participação em reuniões com as comunidades afetadas (em momento anterior à eclosão da pandemia de COVID-19), pesquisa de campo e análise de processos judiciais relacionados à remoção na área de estudo foram cotejadas com a literatura sobre o tema e permitiram a compreensão de como o poder judiciário assume a resolução de conflitos sempre que não é possível o acordo entre poder público e as famílias a serem remanejadas. Na

Bacia do Tucunduba, muitos desses conflitos ocorreram porque as famílias consideraram injustas as medidas compensatórias oferecidas, quando envolviam o recebimento de uma unidade habitacional em um dos residenciais ou uma compensação monetária, que era calculada a partir do valor da benfeitoria a ser desapropriada, ignorando-se o valor do terreno, já que as famílias não tinham título de propriedade. Tais casos foram judicializados pelo governo estadual em ações de desapropriação de benfeitoria, nas quais os juízes frequentemente deferem as demolições e o pagamento de indenizações com valores ínfimos, que não possibilitam o acesso a uma nova moradia no mercado formal por parte das famílias.

## A OPERACIONALIZAÇÃO DE PROJETOS DO PAC: DIFICULDADES E REPERCUSSÕES

O PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) foi criado pelo Governo Federal em 2007 e tinha como objetivo gerar um ciclo de crescimento na economia do país a partir da disponibilização de recursos para obras de infraestrutura (CARDOSO; DENALDI, 2018). Seguindo essa linha de investimento, a modalidade Urbanização de Assentamento Precário (PAC-UAP) inaugurou uma nova fase para projetos de urbanização integrada, tendo em vista o volume inédito de recursos, o que permitiu intervenções em assentamentos de diversos portes e com alto grau de complexidade. Nesse sentido, houve uma tendência de concentração de investimentos em grandes assentamentos, que em diversos casos levou a uma fragmentação das intervenções, que foram executadas de maneira desarticulada umas das outras (FERREIRA, 2017; CARVALHO, 2019; REGINO, 2017).

A opção por intervenções maiores tornou os contratos mais atraentes para as empreiteiras, aumentando o volume do repasse de recursos públicos às empresas privadas. Nesse sentido, uma das estratégias utilizadas pelos governos locais foi a de unir a urbanização de mais de um assentamento em um mesmo Termo de Compromisso (TC) para criar pacotes licitatórios mais vantajosos. No entanto, muitos contratos foram firmados com base em projetos incompletos e desatualizados, como forma de agilizar a sua aprovação e garantir o repasse de verbas pelo Governo Federal. As implicações desse arranjo são diversas, abrangendo desde a necessidade de atualização de orçamentos e o consequente aumento da contrapartida paga pelos governos locais até a ocorrência de imprevistos já durante a execução das obras, que demandaram ajustes de projetos e de Reprograma-

ções Contratuais (PETRAROLLI, 2015; CARDOSO, 2011). Por outro lado, diversos municípios não dispunham de capacidade técnica para lidar com esse volume de demandas para fiscalização de obras e gerência de contratos, assim como muitos governos locais não tinham expertise em urbanização de favelas (CARDOSO; DENALDI, 2018).

Essa conjuntura aumenta o tempo necessário para a conclusão das obras, o que, por sua vez, dificulta o controle de ocupação e adensamento nas áreas que recebem intervenções e que demandaram remoções. Consequentemente, os cadastros sociais realizados ainda nas fases iniciais do projeto se tornam obsoletos no decorrer do processo, pois pode haver aumento significativo do número de famílias a serem deslocadas já no intervalo de tempo entre a realização do cadastro e o início das obras. No momento da realização dos deslocamentos, inúmeros conflitos emergem, demandando novas soluções por parte dos governos locais para a provisão habitacional e gerando um contingente de famílias que não recebem qualquer medida compensatória devido ao

fato de terem ocupado a área após a realização dos cadastros sociais (REGINO, 2017). Dessa forma, quanto maior o tempo necessário para a conclusão das obras, maior o número de remoções.

Quando se trata de obras de residenciais que serão destino para famílias remanejadas, as paralisações e prolongamentos do tempo das intervenções causam outros desdobramentos. No caso de Belém, situações em que há abandono do canteiro de obras por parte das empreiteiras são comuns, o que gera uma aparência de ociosidade na área, propiciando a ocorrência de ocupações irregulares nestes espaços, especialmente nos casos em que há unidades habitacionais semifinalizadas. Na cidade, há pelo menos quatro empreendimentos habitacionais produzidos com recursos do PAC que foram ocupados irregularmente, são eles: Residencial Ive Portela, Residencial Vila da Barca, Residencial Riacho Doce e Residencial Liberdade (Figura 1), sendo que os dois primeiros foram contratados pela prefeitura de Belém e os dois últimos pelo governo do estado do Pará.

Todos os residenciais citados estão relacionados a



Figura 1: Residenciais que foram ocupados irregularmente em Belém

intervenções nas “baixadas” de Belém, que são áreas de várzea entrecortadas por rios e habitadas majoritariamente por população de baixa renda (SUDAM; DNOS; PARÁ, 1976). Além disso, apenas o Residencial Ivo Portela se encontra fora da “periferia” do centro metropolitano, ou seja, todos os outros conjuntos habitacionais estão inseridos em áreas já bastante consolidadas. Tal aspecto permite reconhecer que a ocupação dos residenciais ocorre de forma a viabilizar tanto a moradia quanto o acesso à infraestrutura disponível nesses espaços.

Tendo em vista a desocupação dos conjuntos habitacionais, as procuradorias da prefeitura de Belém e do governo do estado do Pará ingressaram com ações de reintegração de posse para os residenciais Ivo Portela, Riacho Doce e Liberdade. A judicialização desses casos introduziu o Poder Judiciário como um novo ator na operacionalização da política pública, pois a retomada das obras passou a depender da arguição das procuradorias e das decisões dos tribunais. No entanto, um elevado grau de estigmatização acerca dos ocupantes tende a gerar maior vulnerabilização de populações já empobrecidas, como será exposto a seguir.

## JUSTIÇA E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS FUNDIÁRIOS

Nas democracias liberais, o Poder Judiciário se constitui como uma força aparentemente neutra e capaz de mediar conflitos de maneira idônea. Tal concepção deriva da ideia – construída a partir da modernidade – de que a sociedade seria formada por um tipo de sujeito universal e autônomo, ou seja, que todos os sujeitos teriam o mesmo acesso às condições materiais da vida. Assim, a justiça poderia servir como régua objetiva para ditar o que está ou não de acordo com os interesses da sociedade, distinguindo o que é legal do que é ilegal (MILANO, 2016). No entanto, na realidade prática, a justiça serve para atender interesses classistas a partir dos quais se perpetuam estruturas de poder e dominação. Isso ocorre principalmente por meio da aplicação de penalidades, que servem para hierarquizar os desvios à norma e, assim, diferenciar os próprios indivíduos, excluindo aqueles que não agem conforme o que é esperado pela régua moral da justiça e das leis (FOUCAULT, 2014; QUIJANO, 2002).

Uma das estruturas largamente defendidas na justiça brasileira é a propriedade privada da terra, que se constituiu como tal a partir da Lei de Terras de 1850, passando então a assumir um caráter de mercadoria e a apresentar valor de troca (MARTINS,

2010; MARX, 1991). A partir dessa lei, se normatiza que a forma padrão de acesso à terra é a compra e venda e que o proprietário é seu dono inquestionável, portanto outras formas de acesso a terra passam a ser consideradas desvios à norma. Assim, aquele que ocupa um espaço que não é de sua propriedade – o “invasor” – é considerado um sujeito à parte da lei, pois ele ameaça não apenas a propriedade privada, mas toda a sociedade já que a “invasão” é considerada uma ação violenta e clandestina (MILANO, 2016).

Ao longo do tempo, reforça-se a imagem do “invasor” como um inimigo social e a partir disso esse sujeito assume um importante papel nos conflitos fundiários, pois uma vez que ele é identificado, se autoriza a “intervenção jurisdicional para a extinção do conflito por meio dos despejos coletivos forçados” (MILANO, 2016, p. 18). Portanto, as decisões favoráveis às remoções podem ser consideradas punições ao invasor, pois assim se age para reparar um ato supostamente ilegal (a “invasão”) e também para reprimir o “invasor”, que ameaça a norma (AMADEO; ANSARI, 2021). Ademais, tais decisões servem como um reforço do direito à propriedade privada, que se sobrepõe a outros direitos básicos, como o direito à moradia.

A forma como a justiça privilegia a propriedade privada decorre também de uma abstração da justiça em relação à materialidade da vida, ou seja, frequentemente os agentes do direito têm uma visão estrita acerca do que é ditado pela lei e pela jurisprudência, ainda que elas não tenham correspondência com a realidade vivida, havendo, assim, uma “tendência de despacialização do direito” (FRANZONI, 2019, p. 2926). Nesse sentido, o estudo realizado por Milano (2016) acerca de decisões judiciais em conflitos fundiários mostra que o entendimento predominante entre os magistrados é que “a melhor posse é aquela que deriva do direito de propriedade, desvinculadamente de aferições focadas no uso ou na funcionalidade que o proprietário tenha ou não dado ao imóvel” (MILANO, 2016, p. 153). O foco dado ao título de propriedade contribui para que, ao longo do curso processual, sejam negligenciadas diversas variáveis que poderiam ser determinantes para as decisões tomadas, como se o terreno objeto de lide vinha desempenhando a função social, se havia incidência de zoneamento especial de interesse social, qual o nível de consolidação da ocupação e mesmo sobre a veracidade dos documentos de dominialidade apresentados.

Nesse sentido, Franzoni et al. (2020), ao analisarem os casos acompanhados pelo NUTH (Núcleo de Terras e Habitação) da DPE-RJ (Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro), mostram que, na



maioria das ações possessórias, não foram encontradas discussões a respeito das condições de moradia e de infraestrutura nos assentamentos envolvidos em conflitos fundiários. Predomina, assim, “o olhar estanque das narrativas processuais para fragmentos da cidade tomados como irregulares, com as escassas descrições das condições de moradia mascaradas pela alegação da precariedade” (FRANZONI et al., 2020, p. 96). A mesma situação se repete nas ações possessórias acompanhadas pelo GTRFDM (Grupo de Trabalho de Regularização Fundiária e Direito à Moradia) da DPE-PA (Defensoria Pública do Estado do Pará), nas quais Tavares (2021) observou que foram raríssimas as menções, por parte dos magistrados, a aspectos como o grau de consolidação da ocupação ou como o zoneamento incidente, havendo até mesmo casos em que a documentação utilizada para comprovar a propriedade era falsa. Coube, portanto, à Defensoria suscitar a discussão acerca de aspectos socioespaciais por meio de diagnósticos e pareceres, que trouxeram maior complexidade ao curso processual.

A ocultação acerca da realidade vivida das ocupações envolvidas em ações possessórias é bastante funcional, pois permite que predomine uma narrativa sobre a precariedade dos assentamentos e do caráter violento da “invasão”. Assim, a “despacialização do direito” não pode ser compreendida como algo que ocorre ao acaso, mas sim como sendo um projeto político construído historicamente e tendo por objetivo justificar ações violentas contra populações vulneráveis (MILANO, 2016; FRANZONI, 2019).

Além das ações possessórias, a justiça também exerce importante papel na resolução de conflitos referentes às desapropriações de benfeitorias em áreas que receberão obras de urbanização quando não há acordo entre os entes promotores das intervenções (prefeituras e/ou governos estaduais) e as famílias a serem deslocadas. Ocorre, porém, que as indenizações oferecidas costumam apresentar valores insuficientes para a compra de nova moradia, pois incluem apenas o valor das construções, desconsiderando o valor da terra, já que frequentemente as famílias não têm a propriedade dos terrenos, por se tratarem de ocupações irregulares que não passaram por ações de regularização fundiária. A grande contradição desse procedimento é que o valor das indenizações desconsidera todo o trabalho coletivo realizado pelas comunidades ao longo de todo o tempo em que elas ocuparam aquele espaço, o que inclui, por exemplo, a implantação de infraestrutura (ainda que rudimentar) e a realização de aterramentos. A melhoria gradual das condições de moradia e de ocupação implica diretamente a valorização daquele espaço ao longo

do tempo, resultando na criação de localizações e na geração de renda fundiária. Dessa forma, quando as ações judiciais resultam em desapropriações cujas indenizações incluem apenas o valor das benfeitorias reforça-se a ideologia em torno da propriedade privada, já que apenas ela seria a chave de acesso ao valor agregado àquele terreno gerado pelo trabalho coletivo.

## A BACIA DO TUCUNDUBA E A PROMOÇÃO DE REMOÇÕES COMO PRÁTICA INSTITUCIONALIZADA

A Bacia do Tucunduba localiza-se a sudeste de Belém, caracteriza-se pela existência de áreas alagadas em grande parte do seu território e é entrecortada por 13 canais, tributários do Rio Tucunduba. Tendo em vista os frequentes alagamentos e a precariedade habitacional, a área recebe intervenções do poder público desde a década de 1990, que consistiram na canalização incremental dos rios menores. A mais recente dessas intervenções foi o Projeto de Saneamento Integrado para a Bacia do Tucunduba, que foi contratado pelo governo do estado do Pará por meio da então SEIDURB (Secretaria de Integração Regional, Desenvolvimento Urbano e Metropolitano)<sup>1</sup> e financiado por recursos do PAC (modalidade saneamento) para retomar a macrodrenagem do Rio Tucunduba, contratada inicialmente como um projeto do Programa Habitar Brasil BID não concluído. A obra engloba intervenções em uma extensão de 2.200 m de margens que eram densamente ocupadas, que se estendem desde a Rua São Domingos (no bairro Terra Firme) até a Trav. Vileta (no bairro Marco).

Em 2013, a intervenção previa o deslocamento de cerca de 930 famílias, (SILVA, 2016), porém, em 2019, esse número já chegava a 1.511 famílias, as quais ou receberiam indenização ou receberiam uma unidade habitacional em um dos residenciais previstos. O aumento considerável no número de pessoas removidas se deve, em certa medida, à promulgação, por parte do governo do estado do Pará, do Decreto nº 30/2019, que definiu quais seriam as áreas de utilidade pública para fins de desapropriação na Bacia do Tucunduba. No entanto, a área incluída no decreto englobou uma faixa maior que aquela anteriormente prevista pelo projeto urbanístico, indo além da faixa de APP e prevendo a desocupação de quadras inteiras para que estas passassem a servir como canteiros de

<sup>1</sup> Atualmente chamada de SEDOP (Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas).

obras e posteriormente se tornassem praças.

O processo de deslocamento das famílias foi permeado por diversos conflitos e parte deles foi motivada pelo fato de as famílias considerarem injustas as medidas compensatórias oferecidas, especialmente quando as indenizações incluíam apenas o valor da avaliação das benfeitorias. Como nesses casos não houve acordo entre as famílias e a SEDOP, os casos foram judicializados pela PGE-PA (Procuradoria-Geral do Estado do Pará) em ações de desapropriação de benfeitorias<sup>2</sup>. Uma dessas ações foi movida contra quatro famílias que viviam em uma das quadras que foi transformada em canteiro de obras e os imóveis existentes na área foram avaliados pela SEDOP entre R\$17.000,00 e R\$54.900,00. Na ação judicial<sup>3</sup>, a PGE-PA alega que tais valores são justos, pois consistem “em quantia equivalente ao preço que a coisa alcançaria caso tivesse sido objeto de contrato normal e não compulsório de compra e venda” (PARÁ, 2019, s/n), contudo, na realidade, os preços de imóveis praticados na área são bem mais elevados do que a avaliação.

Ao longo do trâmite desse processo judicial, não houve qualquer discussão acerca do fato de que as moradias em questão estivessem para além da faixa de desapropriação prevista inicialmente no projeto urbanístico, mencionando-se apenas a nova faixa definida pelo Decreto nº 30/2019 e, por fim, o juiz decidiu pela remoção compulsória das famílias, com o pagamento das indenizações previstas pela SEDOP. A forma como a ação judicial se encaminhou revela, por um lado, o caráter “despacializado” do direito, uma vez que há uma leitura puramente civilista do caso, desconsiderando aspectos relacionados à ocupação do solo e em que medida tais desapropriações seriam realmente necessárias para viabilizar a intervenção. Por outro lado, há um reforço, ainda que indireto, da ideologia em torno da propriedade privada, uma vez que é a própria ausência de “propriedade da terra” que viabiliza o pagamento de indenizações com valores ínfimos que não conseguem garantir a compra de uma nova moradia. Nesse sentido, é importante ressaltar que o Art. 107 do Plano Diretor de Belém (Lei nº 8.655/2008) define que não são passíveis de regularização fundiárias as ocupações localizadas em áreas públicas “destinadas à realização de obras ou à implantação de planos urbanísticos de interesse coletivo” (BELÉM, 2008). Portanto, a manutenção

2 Nesses casos, como as famílias não tinha a propriedade dos terrenos, a ação judicial visava à desapropriação apenas das benfeitorias, não se tratando, portanto, de reintegração de posse.

3 Número do processo no TJE-PA: 0837332-10.2019.8.14.0301.

da irregularidade fundiária nas baixadas de Belém é bastante funcional na medida em que garante a redução no valor das indenizações a serem pagas e torna o processo de remoção mais simplificado, ainda que às custas do empobrecimento e vulnerabilização das famílias deslocadas.

Outra circunstância em que a atuação da justiça é relevante para a resolução de conflitos na Bacia do Tucunduba é no caso dos residenciais ocupados irregularmente. Visando atender os remanejamentos das obras do Projeto de Saneamento Integrado, foram previstos três residenciais, localizados nas proximidades do rio Tucunduba: o Residencial Vitória Régia, o Residencial Riacho Doce e o Residencial Liberdade, o primeiro com recursos do PMCMV (Programa Minha Casa Minha Vida) e os dois últimos com recursos do PAC; todos os empreendimentos tiveram suas obras paralisadas e ocupadas irregularmente. No caso do Residencial Liberdade (que foi contratado pela COHAB-PA em 2008), há o agravante de que se trata de um conjunto habitacional de grandes dimensões, que previa a construção de 2.336 unidades habitacionais e se constituía como o maior financiamento habitacional do PAC no Pará (PEREIRA, 2013).

As obras do Residencial Liberdade já passaram por várias paralisações desde que foram iniciadas em 2009, o que resultou na ocorrência de diversas ocupações irregulares ao longo do tempo. A primeira delas foi iniciada em 2012 quando, após as obras serem paralisadas, as unidades habitacionais semifinalizadas foram ocupadas por cerca de 450 famílias (PARÁ, 2012). Tal evento resultou em uma ação de reintegração de posse<sup>4</sup> ajuizada pela PGE-PA ainda em 2012, sendo que, logo na petição inicial do processo, a Procuradoria recorreu a uma argumentação que se baseia na defesa da posse como decorrente da propriedade na estigmatização dos ocupantes. Em uma das passagens da petição inicial, a PGE-PA argumenta que “a propriedade sempre faz presumir a posse do bem, ainda que não haja apreensão física efetiva sobre a coisa” (PARÁ, 2012, s/n) e, em diversos momentos, refere-se aos ocupantes como “invasores” e “esbulhadores”, arguindo que

Os detentores/esbulhadores estão eivados do vício da má fé, uma vez que ocuparam ilicitamente o imóvel mesmo sabendo que o Estado do Pará está executando uma obra pública na área, que beneficiará centenas de famílias, entretanto, está sendo

4 Número do processo no TJE-PA: 0006357-82.2012.8.14.0301.

impossibilitado dessa concretização em decorrência dos invasores negarem-se a se retirar do imóvel, desafiando assim, o princípio da supremacia do interesse público. (PARÁ, 2012, s/n).

Segundo tal argumentação, seria a permanência das famílias naquele espaço que estaria impedindo a continuidade das obras, ignorando-se completamente o fato de que o canteiro de obras já se encontrava abandonado por meses antes do início da ocupação. A escolha consciente de narrar os fatos dessa forma serve não apenas para ocultar que o governo do estado já não vinha cumprindo a obrigação de executar a obra dentro do cronograma previsto, mas também funciona como tentativa de criminalizar os ocupantes, uma vez que, segundo a lógica da PGE-PA, seriam eles próprios os empecilhos para o sucesso da intervenção. Desconsiderou-se totalmente que estes mesmos ocupantes também são sujeitos de direitos e que eles próprios deveriam ser atendidos pela política habitacional empreendida pelo Estado.

A petição inicial apresentada pela PGE-PA foi o suficiente para que fosse concedida a tutela antecipada para a reintegração de posse do Residencial Liberdade, em março de 2012, sem que houvesse qualquer discussão acerca de aspectos relacionados à ocupação. No entanto, a desocupação da área só veio a ocorrer em dezembro de 2013, devido a uma série de imbróglis que ocorreram ao longo desse período. À época, a COHAB-PA ofereceu o Cheque Moradia<sup>5</sup> para as famílias que dispusessem de algum terreno, o que alcançou 73 famílias, e as outras cerca de 380 famílias foram inseridas na lista de espera do PMCMV (JUSTIÇA, 2013), ou seja, foram removidas sem receber uma alternativa imediata para acesso à habitação.

É comum que, em ações possessórias, as comunidades sejam removidas sem receber qualquer compensação para moradia, então mesmo o cadastro das famílias para eventual inserção em um programa habitacional é uma medida excepcional. Isso ocorre porque há uma compreensão frequente entre os magistrados de que não é atribuição da justiça efetivar o direito à moradia devido ao seu caráter abstrato, cabendo essa responsabilidade aos poderes executivo e legislativo (MILANO, 2016).

Após a desocupação do Residencial Liberdade em 2013, as obras foram retomadas, no entanto, ao longo do tempo, elas passaram por uma série de paralisações,

até que, em meados de 2018, uma nova ocupação irregular foi iniciada na área, a qual se estende até os dias atuais (final de 2021), contando com cerca 1.337 famílias (PARÁ, 2012). Essa nova ocupação motivou a retomada do processo de reintegração de posse iniciado em 2012, mantido ativo desde então. Novamente, a COHAB-PA oferece o pagamento do Cheque Moradia (atualmente chamado de Programa Sua Casa) para as famílias que disponham de algum terreno, mas, no momento atual, após o PMCMV ter sido extinto, as possibilidades para a inserção das famílias em algum programa habitacional estão ainda mais reduzidas.

Ao mesmo tempo, a justiça se exime da responsabilidade de determinar alguma forma de garantia de moradia para as centenas de famílias que estão ameaçadas de remoção. Tal postura funciona também como forma de punir as famílias ocupantes, uma vez que, ao promover a remoção sem fornecer qualquer garantia para que elas possam reproduzir condições materiais para a vida, contribui-se para que a comunidade se torne mais empobrecida e vulnerável. Cabe destacar que, à nível nacional, a Resolução nº 10/2018 do Conselho Nacional de Direitos Humanos (CNDH) define diversas diretrizes para salvaguardar os direitos humanos em casos de conflitos fundiários, determinando, inclusive, que “os deslocamentos não deverão resultar em pessoas ou populações sem teto, sem terra e sem território” (BRASIL, 2018). No entanto, tais determinações são conscientemente ignoradas pelos agentes do direito envolvidos em conflitos fundiários, o que não ocorre por acaso, mas sim como artifício para a contínua hegemonia do direito à propriedade e para a estigmatização de comunidades que precisam recorrer às ocupações irregulares.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caso da Bacia do Tucunduba revela a importância do Poder Judiciário como agente para a efetivação da política urbana e habitacional. Contudo, sua atuação na resolução dos conflitos entre o setor público e a população sujeita ao remanejamento baseia-se, em grande parte, em uma defesa tradicional da propriedade privada da terra, que tem como efeito direto a contínua estigmatização de indivíduos que não alcançaram o status de “proprietário”. Essa estigmatização também é reforçada na forma como as procuradorias representam as famílias ocupantes em suas peças jurídicas, frequentemente enquadrando-as como empecilhos à efetivação da política urbana e habitacional, quando, na verdade, esses mesmos

<sup>5</sup> Programa estadual que tem por objetivo repassar recursos para famílias de baixa renda adquirirem materiais de construção e executarem algumas etapas de obras residenciais.

indivíduos deveriam ser atendidos por tais políticas. Assim, a judicialização desses casos tem por efeito o fortalecimento da ideologia em torno da propriedade privada, o que ocorre às custas da manutenção de um ciclo de remoções.

Se o Poder Judiciário tradicionalmente buscou se esquivar de atuar na promoção do direito à moradia, sua prática na resolução de conflitos fundiários frequentemente resulta em populações sem acesso à habitação. Em outras palavras: a tentativa de se eximir da responsabilidade de promover o direito à moradia colabora para que o mesmo seja continuamente violado.

Esse quadro é também resultado de uma série de dificuldades e descompassos existentes na operacionalização das intervenções, ou seja, são fenômenos que não podem ser vistos desarticuladamente. Como foi exposto, os problemas existentes na administração dos contratos e na execução das obras acabam implicando a ocorrência de novas ocupações irregulares, criando, assim, um ciclo em que as intervenções não se concluem e novas comunidades são removidas. Dessa forma, percebe-se que, no caso da Bacia do Tucunduba, a tentativa de enquadrar os ocupantes como os responsáveis pela paralisação das obras faz parte de um quadro estrutural, no qual a estigmatização de tais comunidades é funcional. Por meio de tais artifícios, colabora-se para que o direito à propriedade continue se sobrepondo a outros direitos humanos básicos, ao mesmo tempo que se mantém um ciclo de populações ameaçadas de remoção.

## REFERÊNCIAS

- AMADEO, Carolina; ANSARI, Moniza Rizzini. O direito e as margens da cidade. In: UNGARETTI, Débora et all. **Propriedades em transformação**: expandindo a agenda de pesquisa. São Paulo: Blucher, 2021, p. 29-53
- BELÉM. **Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano\\_diretor\\_atual/Lei\\_N8655-08\\_plano\\_diretor.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lei_N8655-08_plano_diretor.pdf). Acesso em: 06 de ago. de 2021.
- BRASIL. Ministério dos Direitos Humanos. Resolução nº 10 de 17 de outubro de 2018. Dispõe sobre soluções garantidoras de direitos humanos e medidas preventivas em situações de conflitos fundiários coletivos rurais e urbanos. **Diário Oficial da União**, Brasília, 24 out. 2018. Seção 1, p. 118.
- CARDOSO, Adauto; DENALDI, Rosana. Urbanização de favelas no Brasil: um balanço preliminar do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). In: \_\_\_\_\_ (Orgs). **Urbanização de favelas no Brasil**: um balanço preliminar do PAC. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018, p. 17 – 48.
- CARDOSO, Ana Cláudia. Desarticulações entre políticas urbanas e investimentos em cidades: contratação do PAC paraense. **Mercator - Revista de Geografia da UFC**, vol. 10, n. 22, p. 71-86, 2011.
- CARVALHO, Pedro Henrique. **Olhar favela, ver cidade**: intervenções do PAC-UAP em Fortaleza. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design. Fortaleza, 2019.
- FERREIRA, Paulo Emilio. **O filé e a sobra**. As favelas no caminho do capital imobiliário. Tese (Doutorado - Área de Concentração: Habitat) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017.
- FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. 28ª ed. Rio de Janeiro: Paz & Terra. 2014.
- FRANZONI, Julia. Geografia jurídica tropicalista: a crítica do materialismo jurídico-espacial. **Revista Direito e Práxis**. Rio de Janeiro, v.10, n.4, p. 2923-2967, 2019.
- FRANZONI, Julia; XIMENES, Luciana; RIBEIRO, Bruna; SOUZA, Lucas. Cartografias jurídicas: debatendo o mapeamento jurídico-espacial de conflitos fundiários urbanos no Rio de Janeiro. In: MOREIRA, Fernanda; ROLNIK, Raquel; SANTORO, Paula (orgs.). **Cartografias da produção, transitoriedade e despossessão dos territórios populares**. Observatório de remoções: relatório bianual 2019-2020. São Paulo: FAUUSP. 2020. p. 83-113.
- JUSTIÇA determina desocupação de área no bairro do Guamá, em Belém. **G1 Pará**. Belém, 09 de dez. de 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2013/12/justica-determina-desocupacao-de-area-no-bairro-do-guama-em-belem.html>. Acesso em: 17 de jun. de 2021.
- MARTINS, José de Souza. **O cativo da terra**. 9ª ed. São Paulo: Contexto. 2010.
- MARX, Murillo. **Cidade no Brasil**: terra de quem? São Paulo: Nobel/EDUSP, 1991.
- MILANO, Giovanna. **Conflitos fundiários urbanos e poder judiciário**. Decisões jurisdicionais na produção da segregação socioespacial. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Paraná - Curso de Direito. Curitiba, 2016.
- PARÁ. Tribunal de Justiça do Estado do Pará.

- Ação de desapropriação nº 0837332-10.2019.8.14.0301.** 4ª Vara de Fazenda de Belém. 2019.
- PARÁ. Tribunal de Justiça do Estado do Pará. **Ação de reintegração de posse nº 006357-82.2012.814.0301.** 3º Vara de Fazenda de Belém. 2012.
- PEREIRA, Glaydson. **Tem gente!** Uma análise de projetos habitacionais do PAC em assentamentos informais no Pará. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Pará. Belém, 2013.
- PETRAROLLI, Juliana. **O tempo nas urbanizações de favelas:** contratação e execução de obras do PAC no Grande ABC. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão do Território, Universidade Federal do ABC. Santo André, 2015.
- QUIJANO, Anibal. Colonialidade, poder, globalização e democracia. **Novos rumos**, v. 37, n. 17, p. 4-28, 2002.
- REGINO, Tássia. **Direito à moradia, intervenção em favelas e deslocamento involuntário de famílias – conflitos e desafios para as políticas públicas.** Dissertação (Mestrado em Planejamento e Gestão do Território) - Universidade Federal do ABC. Santo André, 2017.
- SILVA, Ana Luísa. **Uso da Água na bacia urbana do Igarapé do Tucunduba-Belém-PA.** Dissertação (mestrado). Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2016
- SUDAM; DNOS; PARÁ, Governo do Estado. **Monografia das baixadas de Belém:** subsídios para um projeto de recuperação. 2 ed. Belém: SUDAM, 1976. 2 v.
- TAVARES, Ana Carolina. **Remoções na Bacia do Tucunduba em Belém (PA):** ciclos em curso. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal do Pará. Belém, 2021. ■

Arthur Simon Zanella

# Metrópoles em camadas

## os rastros da Tramway Cantareira no Jaçanã

### Resumo

*Busca-se com esta pesquisa verificar se o antigo eixo ferroviário entre o centro de São Paulo e seu aeroporto internacional deixou rastros dessa modalidade de transporte sobre as vias que hoje ocupam seu lugar no bairro do Jaçanã. Por meio de uma cartografia fotográfica e comparativa, os usos e formas urbanas demonstrarão a perenidade desses rastros como hegemonia de escalas nas vias.*

Mobilidade urbana

Uso e ocupação do solo

Trem das Onze

### Abstract

*This research seeks to verify if the old railway axis between the center of São Paulo and its international airport left traces of this mode of transportation on the roads that today occupy their place in the district of Jaçanã. Through photographic and comparative cartography, the urban uses and forms will demonstrate the permanence of these traces as hegemony of scales in the roads.*

Urban mobility

Use and occupation of soil

Trem das Onze

## INTRODUÇÃO

O mês de maio de 2018 foi, indiscutivelmente, marcante para a história dos transportes rodoviários no Brasil. A chamada “Crise do Diesel” (MOURA, 2018), com paralização de caminhoneiros a nível nacional, tornou evidentes diversas fragilidades e incoerências em âmbitos que vão desde estratégias político-econômicas até os sistemas de transporte que articulam os territórios urbanos e o próprio país como um todo.

A retumbante dependência brasileira dos transportes rodoviários até então nunca havia sido exposta de forma tão clara, seja por meios negativos, como a indisponibilidade de alimentos, remédios, combustíveis e insumos, seja por meios que podem ser considerados positivos, como a fluidez urbana em cidades célebres por seus congestionamentos, para aqueles que ainda tinham condições de se locomover com seu automóvel.

Para a região metropolitana de São Paulo, maio de 2018 marcou também o primeiro dia útil de funcionamento da linha 13-jade, que segundo planejamento da CPTM vai conectar a estação Chácara Klabin, na região Centro-Sul de São Paulo, ao bairro de Bonsucesso, em Guarulhos, divisa com Arujá. E um dos principais assuntos que tal evento reavivou foi a existência de uma linha ferroviária que, décadas atrás, já fazia a conexão do centro de São Paulo até o Aeroporto Internacional de Guarulhos e que foi extinta.

“As paradas foram entregues [...] com a presença de várias autoridades locais, que comemoravam a volta do trem a Guarulhos após 53 anos da desativação da Estrada de Ferro Cantareira” (ZYLBERKAN, 2018), muito embora as três únicas estações estejam longe de alcançar algum ponto estratégico de integração com o restante da malha de transportes intermunicipais, desencorajando até os próprios guarulhenses a usá-las, devido à distância do centro da cidade-sede ao aeroporto.

Em um cenário atual, no qual a necessidade de mobilidade e acessibilidade urbanas é tão urgente em regiões metropolitanas como a paulistana, é necessário levar em conta que questões como essa transcendem meras respostas a demandas sociais estritamente ligadas ao transporte. Assim como afirma Langenbuch (1971, p. 334), “o arranjo espacial da grande São Paulo repousa, sobretudo, na infraestrutura em vias de transporte”, e a própria forma que as cidades tomam com o passar dos anos correlaciona-se profundamente à mobilidade que lhes é oferecida.

O impacto da implantação de uma estrutura de transporte de massa pode se estender em diversas es-

calas sobre o tecido urbano a partir de sua localização, e essa ressonância se dá tanto no espaço como no tempo. O presente estudo busca reunir e analisar pistas materiais que indiquem como o sistema de transporte metropolitano exerce influências sobre o território onde esteve, mesmo inexistindo no presente.

A escolha do caso a ser analisado tem relação com o impacto na mobilidade e, logo, na própria constituição da Região Metropolitana de São Paulo. A antiga Tramway Cantareira já fazia uma conexão que hoje parece tão óbvia quanto fundamental entre o ponto de ligação internacional da megalópole com seu centro, estabelecendo uma rede de mobilidade municipal, intermunicipal e global coesa com a escala econômica e infraestrutural de São Paulo.

## A TRAMWAY CANTAREIRA E A ZONA NORTE DE SÃO PAULO

Cidade que sempre teve sua evolução urbana ligada a seus ciclos de produção, e um dos aspectos mais visíveis é a sua materialização por meio da contínua adaptação do território a partir de um melhor aproveitamento de funções específicas para cada área ocupada. Essa evolução apresenta trechos históricos que podem ser delimitados com maior facilidade e que demonstram com clareza a relação entre os ciclos produtivos – desde a colonização até os dias de hoje – e a estruturação urbana física resultante. Quando percebemos atualmente um processo de transformações profundas e repentinas se comparadas ao restante da história da cidade, torna-se prioridade um entendimento mais amplo desse percurso, que hoje afeta a metrópole paulista, para então compreender e enfrentar esse novo ambiente urbano que ainda se monta diante de nós.

Além de períodos históricos bem definidos, podem-se notar especificidades delimitadas geograficamente durante o crescimento da metrópole, graças a essa relação funcional anteriormente citada. Neste estudo, no qual abordaremos o caso do bairro do Jaconã, na zona norte paulistana, encontraremos uma oportunidade única de analisar a estreita relação entre alguns desses ciclos.

As terras ao norte do Rio Tietê, que foram alcançadas pela Tramway Cantareira e ainda hoje não apresentam a mesma relação com o centro da cidade, já tiveram um passado muito mais afastado da dinâmica econômica e social até o fim do século XIX. E uma preocupação de infraestrutura urbana para toda a região metropolitana, que durante os anos de 2015 e 2016 foi bastante compreensível, fez com que mui-

tos voltassem a atenção à região denominada Cantareira, à medida que o reservatório de água que nela se encontra minguou a ponto de deixar os moradores da Grande São Paulo preocupados com a real falta de abastecimento de água na mais populosa região do país. Porém, essa ameaça não foi inédita, e ainda no fim do século XIX, quando a Imperial Cidade de São Paulo não dispunha de água encanada e existiam apenas fontes públicas em algumas praças, já houve uma preocupação semelhante.

Com duas das principais fontes de abastecimento da cidade se esgotando – Tanque Reúno (Ribeirão Itororó) na atual Avenida 23 de maio e Tanque Saracura (Ribeirão Saracura) na atual Avenida 9 de julho –, formou-se uma reunião na residência do Coronel Antonio Prost Rodovalho a 25 de julho de 1877 que iria fundar a Companhia Cantareira e Esgotos com 5 mil ações no valor nominal de 200\$000 réis cada.

Após a ideia da criação do reservatório na serra, a grande questão seria chegar até lá. E neste ponto vemos a gênese funcionalista dessa nova relação que a zona norte, incluindo o Jaçanã, teria com a região central através da primeira ideia de uma linha de “tramways” até a serra, que partiu de Manoel Corrêa Dias e Antônio Muniz de Souza, que, em 7 de agosto de 1890, assinaram um contrato com o conselho da Intendência do Estado “para uma linha de carris de

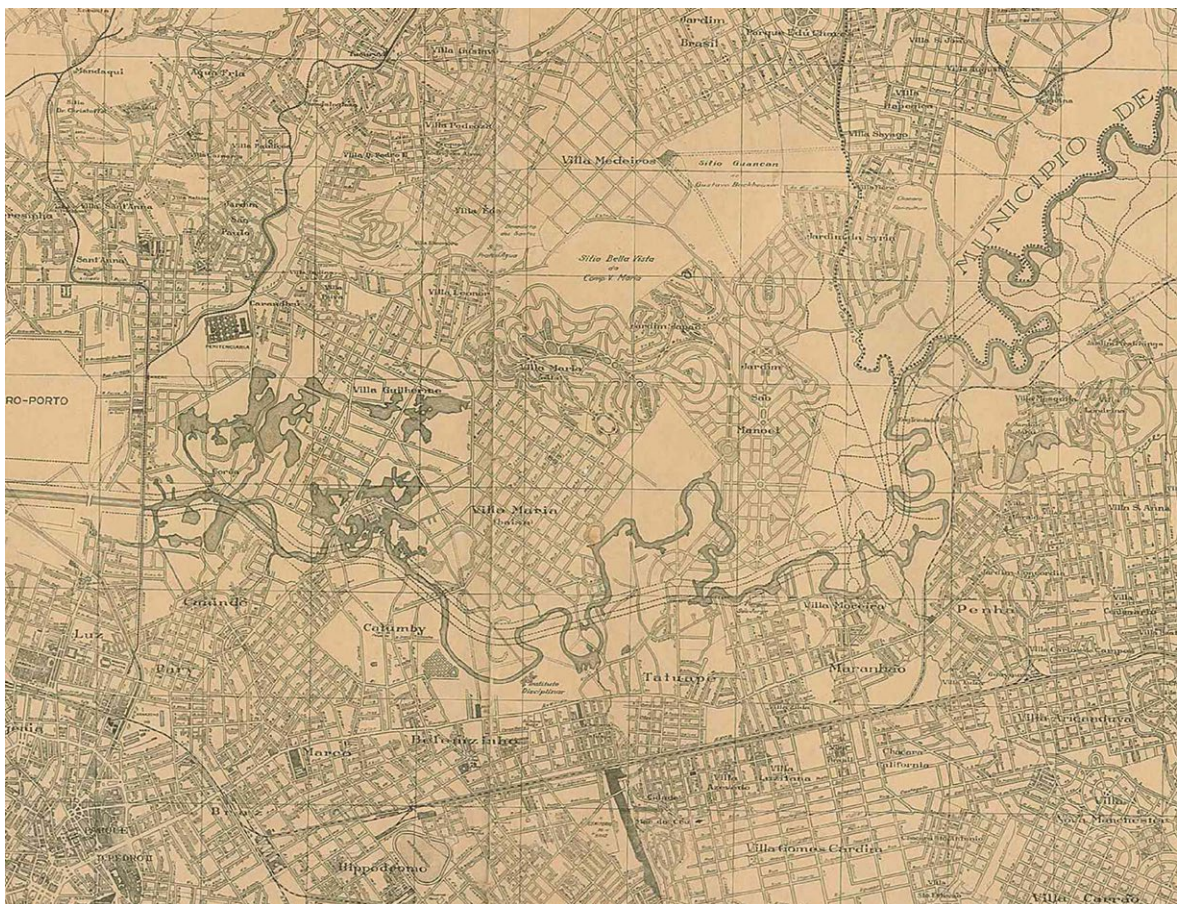
ferro entre a Ponte Grande e a Serra da Cantareira, passando por Santana com um ramal para o distrito de Nossa Senhora do Ó” (STIEL, 1978, p. 77).

Porém, após três anos sem finalizar as obras que propusera em acordo, o Congresso do Estado, pela Lei nº 62, de 17 de agosto de 1892, autorizou o poder executivo a rescindir o contrato, encampar a Cia. Cantareira e Esgotos e “mandar executar as obras de abastecimento de águas e de desenvolvimento da rede de esgotos” (STIEL, 1978, p. 77).

Assim, passando para as mãos do Estado, começaram as obras de abastecimento de água a tomar vulto. Mas a serra era longe e a subida extenuante. Naquela época, não se conhecia o automóvel, e as carroças levavam horas e horas para chegarem até lá, tornando o serviço muito oneroso. Foi então que se voltou a ideia de se construir uma linha de trens para o transporte de matérias para a execução das obras.

Apesar de não se imaginar a transformação dessa linha em um meio de transporte coletivo intenso suburbano, já se dizia que ela “além de servir para a construção e conservação dos serviços de água, viria prestar serviços aos agricultores da zona percorrida e contribuir para o maior povoamento desta, em benefício do abastecimento da cidade de gêneros alimentícios, lenha e pedra de construção” (STIEL, 1978, p. 80).

Figura 1:  
Tramway no  
mapa da cidade  
de São Paulo  
e municípios  
circunvizinhos  
de 1943



Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento. Instituto Geográfico e Cartográfico - IGC. Acervo - Tombo: 1153.



Fizeram-se os estudos para o melhor traçado, sendo indicada a Estação do Pari como ponto de partida para melhor combinação com a Estrada de Ferro Inglesa, a qual trazia o material (canos, tijolos e cimento) de Santos ao armazém ali implantado, de onde seria baldeado para o trenzinho da Cantareira. A equipe de locação iniciou seus trabalhos no dia 1º de fevereiro de 1893, e em princípios de 1894 já estava concluída a linha até o reservatório.

Mas o inesperado aconteceu. Começando os seus serviços, o tramway logo chamou a atenção dos moradores dos bairros por onde passava, por ser um meio mais prático de transporte do que os bondes da companhia de Santana. A viagem era agradável e cheia de paisagens pitorescas e interessantes. Foi então que o Chefe da Comissão de Saneamento fez um ofício ao Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pedindo autorização para abrir a linha ao tráfego público, “estabelecendo trens de recreio, com uma só classe, aos domingos e dias feriados” (STIEL, 1978, p. 82).

Os trens começaram a correr, então, às 7 horas e saíam de 3 em 3 horas até as 4 horas da tarde, com paradas em Santana, Mandaqui, Tremembé e Cantareira e a um preço de ida e volta de 3\$000. A procura pela viagem se tornou tão expressiva que os responsáveis pelo tramway consideraram experimentar um trem diário para passageiros a partir de setembro de 1894. Com a arrecadação aumentando mais de seis vezes em apenas três meses (de 511\$000 em setembro para 3:369\$000 em dezembro do mesmo ano), houve um estímulo à implantação de novos trens em horários mais organizados.

É interessante a percepção do poder público, já naquela época, em relação à acentuação do processo de urbanização da zona norte devido à construção das estações ferroviárias, gerando assim um tráfego cada vez maior entre regiões da cidade, como se vê no Relatório da Secretaria da Agricultura para 1894 que diz: “Nota-se que o tráfego tende a desenvolver-se, o que encontra fácil explicação no fato de estarem as terras marginais atualmente desaproveitadas, podendo aliás criarem-se nelas, vantajosamente, pequena lavoura e chácaras de habitação campestre e de arbalde”.

Em 1905 foi concluído o ramal ao Horto Florestal, tendo sido iniciado no ano seguinte novo prolongamento desse ramal até a Estação Tremembé. E em 29 de dezembro de 1908 a Lei orçamentária Nº 1160, art. 48, autorizou o governo a mandar construir um ramal da Estrada de Ferro da Cantareira ao bairro do Guapira (hoje Jaçanã), próximo à divisa das cidades de São Paulo e Conceição de Guarulhos. A finalidade desse ramal era ligar aquela estrada ao

Asilo dos Inválidos e ao Hospital dos Morféticos, hoje Hospital São Luiz Gonzaga para tuberculosos.

Da mesma forma que toda a infraestrutura da tramway só foi concebida quando o problema de falta de fornecimento de água começou realmente a ameaçar a cidade, os dois maiores lotes norteadores de boa parte da malha urbana do Jaçanã só seriam ocupados quando uma outra questão de saúde pública não pudesse mais ser postergada na cidade.

O quadro de desenvolvimento da cidade a partir da instalação do sistema ferroviário é indiscutível. São Paulo começa a substituir a partir da década de 1870 sua fisionomia colonial. São muito claros os relatos das transformações em curso naquela década. Richard Morse (1970, p. 30), analisando os testemunhos e os dados do período, sintetiza os desdobramentos positivos introduzidos pela nova infraestrutura que selou o seu passado provinciano e colonial e abriu a cidade para um embrionário ciclo metropolitano:

O impacto da ferrovia nos trechos urbanos já consolidados ou em um processo de consolidação foi radical. Embora naquele momento muitos bairros residenciais cortados pelo sistema ainda estivessem em processo de urbanização, emergindo concomitantemente como bairros arruados, enquanto se instalava o novo equipamento de transporte.

Na franja periférica da metrópole, os “subúrbios-estação”, como o Jaçanã, conheceram grande crescimento nesse período. Apesar de a ferrovia já não ocupar o mesmo papel de induzir a ocupação posteriormente, sua influência era direta no provimento de transporte para o Centro, consolidando o papel de “subúrbio-dormitório”.

## O DECLÍNIO DA FERROVIA E SEUS RASTROS

Entretanto, essa grande rede ferroviária que conectava Guarulhos e as zonas central e nordeste de São Paulo se desfez na década de 1960. A partir do ano de 1964, iniciou-se o desmonte de toda a linha da Cantareira, começando com o trecho entre a Estação Tamanduateí e a estação Areal, e no ano seguinte o trecho de Areal até Guarulhos, sendo que a última viagem do ramal de Guarulhos se deu no dia 31 de maio de 1965.

Não há uma razão exclusiva para esse declínio do sistema ferroviário, que impactou outras linhas além da Tramway Cantareira. Não faz parte do esco-

po deste trabalho aprofundar-se sobre essa questão, porém, cabe dizer, como Maia (2009, p. 146), que o “senso comum a respeito do desmantelamento do sistema ferroviário brasileiro é passível de concordâncias e críticas”, no que se refere aos discursos de que a crescente indústria automobilística no Brasil das décadas de 1950 e 1960, sob o comando de Juscelino Kubitschek e dos militares, foi o fator elementar para o desmonte do sistema ferroviário brasileiro. Afinal, como ela mesma cita:

as origens da desestruturação podem ser notadas mesmo antes do governo Kubitschek. Até porque a história da construção da malha ferroviária brasileira é repleta de situações problemáticas e de crise. Um movimento de vai e vem entre o Estado e a iniciativa privada nacional e internacional acompanha a história da ferrovia. (MAIA, 2009, p. 146).

Grande parte dos trilhos foi removida ou aterrada por longas avenidas, e no que se refere às estações, as que não foram completamente demolidas hoje servem a outros propósitos, sem qualquer menção ao uso anterior. E atualmente a Linha-1 Azul do metrô percorre o mesmo trajeto que a Tramway fazia entre as estações Areal e Tucuruvi, enquanto o trecho entre a Vila Galvão e o aeroporto foi de alguma forma reconstituído por um corredor de ônibus da EMTU.

Apesar de haver continuidades como essas em relação à estrada de ferro já extinta, buscam-se neste estudo vestígios que são mais sutis, porém significativos no que se refere aos usos e formas adquiridas pelo entorno do antigo sistema de mobilidade urbana.

E para abranger a ampla gama de contribuições que podem advir de áreas não estritamente relacionadas à arquitetura e urbanismo para a constituição de territórios urbanos é oportuno o empréstimo do conceito de rastros de Jacques Derrida (1967), quando este afirma que:

O rastro não é somente o desaparecimento da origem, ele quer dizer aqui (...) que a origem nem ao menos desapareceu, que ela não foi constituída senão em contrapartida por uma não-origem, o rastro que se torna, assim, a origem da origem. (DERRIDA, 1967, p. 90).

Essa ideia pode ser aplicada, por exemplo, à noção de que a busca por uma suposta origem única e pura de um idioma é improdutiva, ao passo que são incontáveis os rastros que se mesclam e vão continuar transformando as formas humanas de se comunicar.

Da mesma maneira, a forma e os usos adquiridos pela cidade construída não têm uma origem claramente definida. Logo, o que se buscam são indícios de algum tipo de contaminação constitutiva que traga diferenças ao objeto em questão, sem encará-la como um destino final e também sem encará-la como origem única e isolada.

Libertando-se de paradigmas dessa sorte dois rumos equivocados podem ser evitados com maior facilidade: o primeiro é o da moldagem de alguns fatos presentes ou históricos a fim de apoiar uma tese que seja baseada em um motivador único que dispense contaminações de áreas diversas, como o caso do próprio desmonte dos trilhos, que aparentemente sofreu forte influência de uma política rodoviarista, mas que tem rastros provindos de outros fatores não tão evidentes. O segundo é aquele que não considera os rastros que estão sendo deixados no presente e também os vindouros como parte a ser estudada no campo da atualidade, deixando que apenas os rastros do passado dominem o destino daquele objeto e impedindo possibilidades de raciocínios intervenientes que por si só são argumento suficiente para uma análise como essa, que de outra forma poderia ter sua utilidade questionada.

## CENÁRIO ATUAL DO TRAJETO FERROVIÁRIO

A análise desses rastros que, por vezes, não são relacionáveis diretamente à presença passada da ferrovia no bairro do Jaçanã, porém estão presentes na formação urbana, será evidenciada a partir da captura de imagens que, em conjunto e comparadas entre si, demonstrem a hegemonia de escalas diferentes em duas das principais vias do bairro.

Ao transpor o traçado da antiga Tramway Cantareira sobre um mapa atual, pode-se perceber que o trecho entre a estação Vila Mazzei e Jaçanã foi todo substituído pela Rua Benjamin Pereira; enquanto uma outra via, a antiga Estrada do Guapira, que hoje é uma avenida homônima, permaneceu como uma rota alternativa no mesmo eixo centro-norte.

Para fins comparativos serão tomados dois trechos dessas vias de mesmo eixo com tamanho similar à distância entre as duas estações ferroviárias citadas anteriormente. Serão percorridos a pé nos dois sentidos e serão capturadas fotografias que mostrem elementos morfológicos e de usos que correspondam a uma determinada escala predominante na via: a do pedestre ou do automóvel.

Ao dizer que “o natural ponto de partida do trabalho de projetar cidades para pessoas é a mobilidade



Figura 2:  
Mapa da região  
com traçado da  
antiga Tramway  
Cantareira  
sobreposto com  
suas estações

e os sentidos humanos, já que estes fornecem a base biológica das atividades, do comportamento e da comunicação no espaço urbano”, Jan Gehl (2013, p. 33) serve como referência inicial para uma busca por fatores que interfiram na presença e movimentação do corpo humano pelos espaços públicos.

Por esse motivo, a partir das fotos que foram tiradas nesses trajetos, elencaram-se seis pontos de análise que se baseiam na experiência na calçada do pedestre em sua escala humana não motorizada. Pontos a serem comparados nas duas vias, tornando mais claras as divergências por meio de características que puderam ser capturadas em ambos as vias e em sentidos opostos.

Os pontos a serem comparados são: 1) se o percurso do pedestre pela calçada pode ser interrompido constantemente pelo acesso a estacionamentos ou não; 2) se as calçadas têm uma largura confortável e segura para o trânsito de pedestres; 3) se as escalas horizontais de fachadas são condizentes com a escala humana e do andar; 4) se as escalas verticais das edificações oprimem a caminhada de alguma forma, e se os gabaritos urbanos condizem com o passeio do pedestre; 5) se existe uma programação de fachadas que atraia o passeio contínuo pela calçada; 6) se há diversidade de usos em um mesmo edifício.

Quanto ao primeiro quesito, é possível constatar uma grande quantidade de lotes na R. Benjamin

Pereira que têm recuos de estacionamento, porém essa extensão da cota da calçada raramente convida à passagem de pedestres, por suas interrupções entre lotes e apreensão durante o passeio a pé, que pode ser impedido pela entrada de um automóvel na calçada ao estacionar. Na Av. Guapira, há edifícios que recuam sua fachada para além do espaço reservado para os automóveis, permitindo uma passagem extra, coberta e com programação aos pedestres.

Em alguns trechos da R. Benjamin Pereira a calçada tem largura quase insuficiente para uma única pessoa atravessar, além de estar ladeada por muros altos e próximos, enquanto na Av. Guapira diversos estabelecimentos têm sua fachada recuada convidativa ao passeio, pela programação e abrigo da chuva.

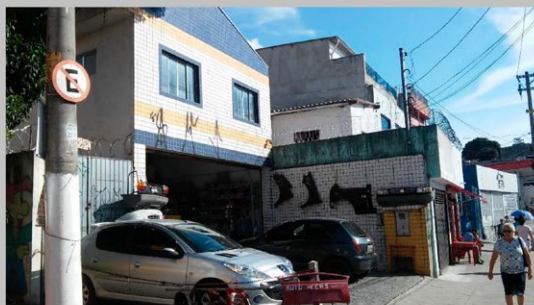
As proporções entre as edificações e o corpo humano foram consideradas fundamentais para a boa relação dos pedestres no espaço urbano, assim como dito por Gehl (2013). Tanto em sua horizontalidade como em sua verticalidade há divergências entre as duas vias analisadas: na R. Benjamin Pereira há diversos lotes com grandes extensões fechadas ao pedestre e alturas incompatíveis com a escala humana, geralmente pelo uso de galpões voltados para o uso do automóvel; na Av. Guapira diversas edificações foram divididas em estabelecimentos menores que geram uma variedade de programação das fachadas e são inclusive separados em seus pés-direitos, propor-

Percurso para pedestres assegurado



Av. Guapira

Percurso para pedestres interrompido



R. Benjamin Pereira

Figura 3:  
Fotos do  
impacto dos  
automóveis nas  
calçadas das vias  
em estudo

Generosidade de calçadas



Av. Guapira

Calçadas estreitas



R. Benjamin Pereira

Figura 4:  
Fotos de  
calçadas com  
tamanhos  
diversos nas vias  
em estudo

Escalas horizontais reduzidas



Av. Guapira

Escalas horizontais superdimensionadas



R. Benjamin Pereira

Figura 5:  
Fotos de  
estabelecimento  
com extensões  
horizontais  
diferentes nas  
vias em estudo

Escalas verticais reduzidas



Av. Guapira

Escalas verticais superdimensionadas



R. Benjamin Pereira

Figura 6:  
Fotos de  
estabelecimentos  
com alturas  
diferentes nas vias  
em estudo

Fonte: Autoria própria.

cionando uma relação vertical mais próxima.

Outros dois fatores que corroboram o predomínio da escala do pedestre na Av. Guapira e a escala do automóvel na R. Benjamin Pereira são a variedade de usos, como comércio e serviços, que podem ocorrer tanto horizontalmente como verticalmente, por meio de edifícios multifuncionais, comuns na Av. Guapira, em sua maioria com comércio no térreo e habitação ou serviços nos pavimentos superiores.

Além de todas essas características díspares que foram mostradas até agora, a preeminência do automóvel na R. Benjamin Pereira é visível pela quantidade de estabelecimentos com seu uso voltado para o próprio automóvel, como postos de gasolina, mecânicos e autopeças. Neste trecho cartografado foram constatadas dezoito casos como esse.

As evidências comparativas entre vias com extensões e eixos semelhantes servem para demonstrar como um meio de mobilidade urbana como a ferrovia pode deixar rastros não apenas no estrito território ocupado por ela, mas em toda a área imediata.

A rua que seguiu o antigo trajeto da Tramway Cantareira manteve seu aspecto de passagem de alta velocidade, trocando apenas de protagonista. O automóvel tomou conta dos usos e das características das edificações lindeiras, gerando uma “identidade [que] é flutuante, não encontrando estabilidade

por aquilo que é, mas sim pelo que deixou de ser ou ainda não é”, como Álvaro Domingues (2009, p. 13) explana ao dissertar sobre vias que têm essas características. Ele, apesar de se debruçar sobre vias de maior extensão, também salienta que nesses casos a via:

Nem é estrada, nem rua e parece acumular as desvantagens de cada uma delas. Para quem vai de passagem, são as paragens constantes, o congestionamento, as passadeiras, os semáforos. Para quem vive junto à estrada, é a perigosidade do trânsito, a falta de passeios, o ruído constante (DOMINGUES, 2009, p. 6).

Não é o caso deste estudo apontar como as escalas do pedestre e do automóvel são excludentes; muito pelo contrário. Porém; é necessária atenção para que o automóvel não restrinja a liberdade e a qualidade do passeio a pé por uma via, mantendo-a acessível. Isso é ainda mais importante quando se trata de uma Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana (ZEU), que pretende promover usos residenciais e não residenciais com densidades demográfica e construtiva altas, como é o caso da R. Benjamin Pereira, onde há o corredor de ônibus metropolitano.



**Figura 7:** Fotos que demonstram a variedade de usos e programação nas vias em estudo

Fonte: Autoria própria.

## POSSIBILIDADE DE INTERVENÇÃO ARQUITETÔNICA

Após a análise dessas fotografias e o estudo das evidências que elas propiciam, resta uma proposta por parte do próprio pesquisador ao se deparar com o cenário cartografado, visto a intenção de realizar uma “pesquisa-intervenção” (PASSOS; BARROS, 2009), processo no qual:

conhecer a realidade é acompanhar seu processo de constituição, o que não pode se realizar sem uma imersão no plano da experiência. Conhecer o caminho de constituição de dado objeto equivale a caminhar com esse objeto, constituir esse próprio caminho, constituir-se no caminho. Esse é o caminho da pesquisa-intervenção (PASSOS; BARROS, 2009, p. 31).

Caminhando junto à análise das ressonâncias históricas sobre essas duas vias importantes para o bairro do Jaçanã, resta perguntar se há alguma possibilidade de transformar esses rastros em oportunidades de transformação urbana, que simultaneamente promovam o uso mais intenso dos espaços públicos e tragam à tona a potencialidade latente da história.

Justamente a história pode ser um aliado importante em um bairro que é tão peculiar pelo fato de combinar a arte musical que celebrou o “trem das onze” por todo o país, por meio de Adoniran Barbosa, com o cinema, pela existência de um complexo cinematográfico que trouxe artistas como o compositor para trabalhar e conhecer o Jaçanã e a própria Tramway Cantareira como patrimônio cultural.

Em busca, geograficamente, de um local onde toda essa carga histórica poderia ser manifestada – mesmo que instintivamente –, há de se aproximar do

ponto nevrálgico para a mobilidade urbana do Jaçanã: a estação do trem. Ainda que há muito inexistente, a estação da Tramway Cantareira exerce uma influência sobre os fluxos do bairro ainda perceptível e que pode sugerir intervenções mais condizentes com a realidade atual.

O que as duas vias estudadas têm em comum? A convergência nas cercanias da antiga estação de trem. O local está cercado de equipamentos públicos e praças, além do ponto de ônibus metropolitano mais utilizado na região. Com certo atrevimento, poderia até se dizer que ali está o coração do Jaçanã, vista a quantidade de vias que se cruzam nesse nó. Trata-se de um vértice que pode levar ao centro da cidade, a outras cidades da região metropolitana ou até às áreas ainda mais periféricas de São Paulo.

O espaço onde estava a antiga estação é ocupado hoje por um pequeno museu e uma edificação não utilizada e é cercado por duas grandes praças que não possuem uma conexão estreita e poderiam, juntamente com a área vazia e residual entre ela, formar um ambiente uno para usos mais abrangentes. E nada melhor do que a atividade humana para despertá-los; portanto o que se busca é uma intervenção que acabe, como diz Peixoto (2002, p. 12),

Refletindo as discussões e o embate com o local. Criações que também resultam em trazer à luz lugares carregados de valor histórico ou simbólico, em confrontar situações espaciais e sociais só colocadas pela metrópole. Uma tentativa de estabelecimento de novos mapas e visões da cidade.

A interface com a história aqui não deve ser buscada através de uma materialidade que remeta a edificações há muito destruídas. Ela se dá justamente pela apropriação do traçado urbano, que em sua sobrevivência resume muito da história do Jaçanã.

**Figura 8:**  
Colagem com estabelecimentos com uso voltado para o automóvel na R. Benjamin Pereira



Fonte: Autoria própria.

Fonte: Autoria própria.

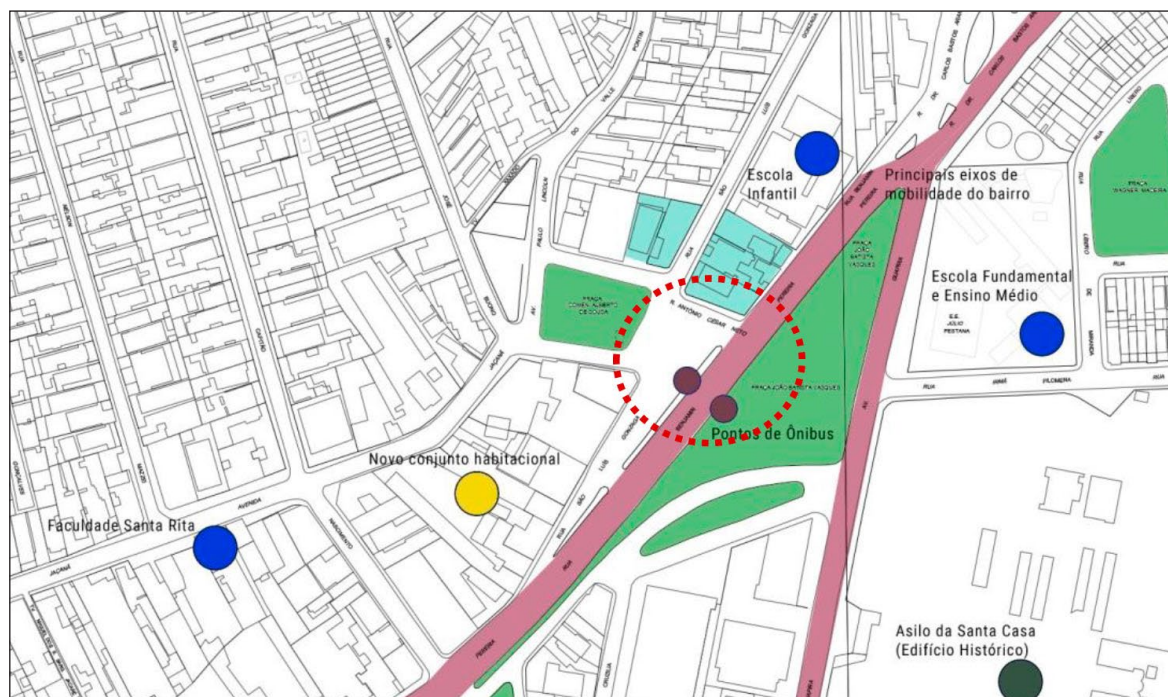


Figura 9:  
Mapa do encontro das vias em estudo, seu entorno e potencialidades

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DERRIDA, Jacques. **De la grammatologie**. Paris: Minuit, 1967.
- DOMINGUES, Álvaro. **A rua da estrada**. Porto: Dafne Editora, 2009.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.
- MAIA, Andréa Casa Nova. Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. **Locus: Revista de História**, Juiz de Fora, v. 15, n. 1 p. 143-152, 2009.
- MEYER, Regina. Atributos da Metrópole Contemporânea. **Revista São Paulo em Perspectiva** (14:4), out-dez 2000.
- MORSE, Richard. **Formação Histórica de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1970.
- PASSOS, Eduardo; BARROS, Regina Benevides de. A cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da (orgs). **Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. **Intervenções urbanas: Arte/Cidade**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002.
- RETTO JUNIOR, Adalberto da Silva. Ler o tempo no espaço. O projeto e as estratificações na cidade contemporânea. **Arquitextos**, São Paulo, ano 15, n. 177.05, Vitruvius, fev. 2015. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.177/5489>>. Acesso em: 06 jun. 2018.
- ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I) Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estud. av.**, São Paulo, v. 25, n. 71, p. 89-108, Abr. 2011. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-4014201100100007&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-4014201100100007&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 06 jun. 2018.
- ZYLBERKAN, Mariana. Distância de terminais de ônibus esvazia nova linha de trem para Guarulhos. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 02 mai. 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/05/distancia-de-terminais-de-onibus-esvazia-nova-linha-de-trem-para-guarulhos.shtml>>. Acesso em: 06 jun. 2018. ■

**Arthur Simon Zanella** é arquiteto e urbanista formado pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Doutorando no Programa de Meios e Processos Audiovisuais da Universidade de São Paulo. Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade

Presbiteriana Mackenzie. Fez estágio docente na mesma universidade, como professor de projeto. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com interesse em Arquitetura, Imagem e Narrativas Audiovisuais. [arthsz@hotmail.com](mailto:arthsz@hotmail.com)

Robert Moses Pechman

# O padeiro, a democracia e a cidade

As cidades tornaram-se modernidade o lugar fundante da condição política de qualquer sociedade. Talvez, por isso, possamos inferir que estas tenham se transformado nas grandes parceiras da democracia. Evidencia-se, então, que sem democracia a cidade fracassa, pois perde uma de suas principais características, que é a produção de relações. As cidades, em seu poder de multiplicar relações, assim como em suas possibilidades de vínculos e abertura para o diálogo, se tornaram, na sociedade moderna, a grande oportunidade de se experimentar novas formas de uma transcendência já perdida e que fora sustentada pelo Estado, pela religião e pela família. É assim que a cidade vai deixando de poder transmitir sua derradeira herança, que a configurava como lugar da reunião, do encontro e da negociação pelo destino dos homens e da sociedade. É, portanto, a “condição humana”, diria Hannah Arendt, ou seja, os “as-

suntos humanos” que estão em jogo na cidade, revelando a catástrofe do definhamento da política e a falência do mundo compartilhado que dá significado à aglomeração urbana. Trata-se, por conseguinte, da precarização de pertencimento ao coletivo.

Faz todo sentido que pensemos, então, que para além do *socius*, a urbanidade e a sociabilidade pública estejam tanto na raiz da cidade como na da democracia. Assim, torna-se fundamental, para a compreensão, tanto da cidade quanto da democracia, a percepção de como os “afetos urbanos” são negociados. Por isso mesmo, o reconhecimento do Outro, a tolerância, a confiança, a amizade pública, a hospitalidade e o compartilhamento, que tanto precisam do mundo e da visibilidade dos assuntos humanos para florescer, são as possibilidades dadas para a democracia se atualizar a cada momento histórico. Nesse sentido, democracia, cidade e cidadania podem

## Robert Moses Pechman

é doutor em História pela Universidade Estadual de Campinas. Atualmente, é professor associado da Universidade Federal do Rio de Janeiro no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR).

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



conviver numa mesma frase, quase como se fossem sinônimos.

Não se trata aqui, no entanto, de analisar a “grande urbanidade”, própria à política. Para Jacques Rancière (1996, p.41) a política e o político são coisas muito distintas. A política significando o fim da promessa da revolução e da utopia e, portanto, o consenso e a pacificação. A tarefa da política seria, pois, a subtração do político, reduzindo-o à sua função pacificadora, enquanto que o político seria a substância fundamental da negociação da vida em comum, o “laço social”, que se configura com a presença desejante do Outro (TEPERMAN, 2020). Portanto, onde se manifesta a cena política, diz Rancière, só o que existe é a lei da polícia, para evitar que as relações se multipliquem e estimulem conflitualidades provocadoras do dissenso.

Não farei aqui, no entanto, uma análise da democracia, mas sim, de seu rebatimento sobre a cidade. Assim, vou me ater ao que podemos cunhar de “pequena urbanidade”, ou seja, a experiência da democracia no miúdo e que quero capturar nas narrativas urbanas, praticadas no cotidiano da vida cidadina.

De fato, não me atei à dimensão política da democracia, mas sim, na maneira como ela se manifesta na cidade, nas suas filigranas, nos comportamentos cotidianos e banais, tão bem representados pelas narrativas literárias e que expressam de maneira veemente a condição humana na cidade.

Como narrar, então, o trágico humano sem que evoquemos o trágico urbano do laço social e a necessária confiança que se tenta estabelecer na tessitura de um contrato urbano?

Se os gregos teatralizavam o trágico da vida na pólis, nós narramos a tragédia da cidade como uma verdadeira guerra de relatos, sendo que a cidade é o tema maior da narração (GOMES, 2008, p.181). Trata-se, assim, de mostrar a cidade como a principal protagonista da epopeia contemporânea forjada na comunhão entre os homens, e com a cidade. Tome-mos, então, a linguagem como uma espécie de observatório da cidade na perspectiva discursiva (ORLANDI, 1999).

O que nos conta a cidade quando esta resolve abrir a boca? Às vezes, essa fala é apenas um sussurro, às vezes, são ruídos, mas também gritos, berros, gemidos, ordens, lamentos, urros. É próprio da cidade falar.

Tomando em conta a premissa que nós narramos a cidade como se fora uma guerra de relatos, passamos a entender porque cidade e narração evoluem como se fossem um ser único. Ao apenas narrar, a cidade nos conta alguma coisa sobre a sua maneira de ser e, nessa narrativa, percebemos como se inter-

calam ou se sobrepõem a cidade, a urbanidade e os narradores. São essas narrativas, pois, que irão nos permitir vislumbrar os laços que se entrecruzam entre o que podemos chamar de pequena urbanidade e grande urbanidade, revelando a tessitura de que é tecida a democracia como forma de compartilhamento da vida em comum. Nesse sentido, se a grande urbanidade remete para a institucionalização da política, a pequena urbanidade aponta para o urbano, não enquanto logística espacial, mas enquanto território do polido (ORLANDI, 1999), do laço social, da urbanidade, da sociabilidade, das trocas simbólicas. A narrativa, portanto, há de nos mostrar a cidade a partir da pequena urbanidade (o cotidiano da cena urbana) e a partir da fala dos marginalizados. Quanto à grande urbanidade, outra narrativa se impõe e dela não iremos tratar. Assim sendo, faremos da pequena urbanidade a porta de entrada na cidade das “pequenas criaturas”, daqueles ninguéns, daqueles sem nome na cidade.

Por muito tempo, assinala Kellen Resende no artigo “A cidade vista de baixo: o olhar dos marginalizados”, determinados elementos sociais foram ignorados pela arte literária ou apenas usados como pano de fundo para enredos narrativos. No entanto, a literatura, bem como outras artes e ciências, passou a mostrar novas formas de se ver o mundo (RESENDE, 2009). Personagens, antes esquecidos, passaram a ter registradas suas vozes e olhares. Atenta a essas transformações, Kellen Resende nos apresenta os personagens marginalizados presentes no livro de João Antônio, “Malagueta, Perus e Bacanaço”. Tais, são filhos da rua e herdeiros das sobras da cidade, são uns “Zé ninguém”, não têm nome, somente apelidos, sobrevivendo do jogo do bilhar e de pequenas trapças. Roendo a cidade pelas beiradas, o olhar dos marginalizados para com os “ganhos” com a cidade é projetado como quem a vê desde o rés-do-chão, como os ratos. Para essas pessoas, diz o contista João Antônio, ocupar um espaço na cidade leva a que precisem se contentar com os seus restos. Fora dos bairros da jogatina, não são ninguém, são apenas seus apelidos

Não ser alguém na cidade lembra o que Jacques Rancière (1996), em seu livro “O desentendimento”, diz sobre o escândalo da democracia quando a plebe ousa falar para reivindicar direitos. Trata-se de seres (plebeus), sem nome, nem fala, privados de *logos*, sem inscrição simbólica na pólis e que disputam com os patrícios o que falar quer dizer. É a luta pela palavra e pela razão.

A esse propósito, o romancista e contista Lima Barreto também nos brinda com a noção de “ninguemdade” na cidade, bem marcada em crônica

de 1922 chamada “De Cascadura ao Garnier”. Trata-se do bonde que liga o subúrbio ao centro da cidade, cujo motorneiro é um crioulo forte e simpático, carinhosamente chamado pelos passageiros de Titio Arrelia. Tal bonde fazia longo percurso por vários subúrbios antes de ganhar as ruas centrais da capital do Brasil. Enquanto manejava o veículo, Titio Arrelia deitava pilhérias à direita e à esquerda, brincava com o tímpano do bonde e assoviava como os cocheiros, admirando a nova e irregular cidade que despontava por aquelas bandas, ainda plenas de capinzais encimados por velhas casas de fazenda. Aproximando-se do centro, o bonde embica pelo Mangue e, a partir daí, o veículo passa a se travestir com uma nova dignidade: Titio Arrelia se ajeita, acerta o nó da gravata, não diz mais pilhérias, deixa o timbre em paz e não assovia mais. Uma nova urbanidade se impõe a todos através do grosso silêncio que passa a pairar sobre o veículo, como se este estivesse entrando em propriedade alheia. A viagem chega ao fim e o alegre motorneiro vai incorporando uma nova natureza ao seu jeito suburbano de ser. Diante disso, só resta o seu silêncio.

## DA CIDADE, DA PEQUENA URBANIDADE E DA DEMOCRACIA

Para melhor aquilatar a relação entre a cidade e a narrativa, no sentido de entender como a pequena urbanidade fundamenta os afetos sociais e como esses afetos dão fundamento à democracia, vou tomar a obra do cronista Rubem Braga, considerado o grande narrador do fugaz, do instante, das migalhas, das minúcias da cidade e de suas gentes.

A crônica, constata Ana Karla Dubiela no livro “As cidades de Rubem Braga”, anda a pé pela cidade, é “o passeio contemplativo e ao mesmo tempo interativo, de troca entre o indivíduo e a cidade, entre o sentimento de representação coletiva e o urbano”, donde se conclui que esta faz da metrópole a protagonista do fato (DUBIELA, 2017, pp. 44-45).

Quando Renato Janine alega que a democracia é algo que vem de baixo, desdenhado desde a Antiguidade como o empenho insolente dos pobres em invadir o espaço de seus superiores, nos lembramos da crônica que, sempre próxima dos leitores, pega o miúdo e mostra sua grandeza. A cidade, dirá o contista Rubem Fonseca em um de seus contos, “não é aquilo que se vê do Pão de Açúcar”, querendo nos alertar que o drama é mais embaixo e que este anda de mãos dadas com o repertório urbano de cada um. A profunda ligação entre cidade e narrativa leva-nos a

indagar, portanto, sobre como os ecos dos sofrimentos humanos, na complexidade da cidade, reverberam no Político, que, segundo a acepção de Rancière, é a substância fundamental da negociação da vida em comum; em outros termos, o político entendido como a encenação da vida cotidiana no modo da pequena urbanidade.

Não à toa é que o cronista Braga procura no cotidiano dos desvalidos a mais ínfima gota de mel que adoce suas vidas. Por isso, a deferência para com o gari, o padeiro, o vassoureiro, o anônimo Silva, a vizinha, a viúva e vários outros. Vejamos isso.

## DE PADEIROS, DE EMPREGADAS, DE MOTORISTAS E DE VASSOUREIROS

Em crônica datada de 1946 e intitulada “O padeiro”, Braga conta que se lembrou de um padeiro que quando vinha deixar o pão à porta das casas e tocava a campainha para avisar ao morador de sua chegada, já ele ia gritando lá para dentro: “não é ninguém, é o padeiro!”. Certo dia, interperando o homem do pão, Braga perguntou-lhe como tivera a ideia de gritar aquilo? Então, você não é ninguém? O padeiro, então, explicou que aprendera com as empregadas que, ao serem perguntadas, ao ouvirem a campainha, quem lá estava, respondiam para a patroa: “Não é ninguém não, é só o padeiro”. Diz Braga: “ele me contou isso sem mágoa nenhuma e ainda se despediu sorrindo”. E Braga, que era jornalista e saía da redação de madrugada, arrematou: “o jornal e o pão estariam bem cedinho na porta de cada lar; e dentro do meu coração eu recebi a lição de humildade daquele homem, entre todos, útil e entre todos alegre; “não é ninguém, é o padeiro!”.

A banalidade da história e sua cotidianidade apontam para um fato corriqueiro na vida da cidade, e nos traz uma questão candente sobre a identidade do sujeito e seu não-lugar social. Sua fala é o silêncio, a mudez daqueles que não são, nem no mundo e nem na cidade. Segundo Rancière (1996, p. 37), “aquele que não tem nome, não pode falar, da boca da plebe não saem palavras, apenas ruídos”.

Outra crônica de padeiro, essa de 1946, intitulada “Louvação”, fala de um padeiro do subúrbio carioca que foi autuado, por estar fabricando pão com farinha pura, já que a Prefeitura, por falta de trigo, passou a obrigar as padarias a fazerem misturas de farinha. O padeiro será punido por sua desobediência, mas antes o cronista o louvará: “Glória a ti padeiro de Brás de Pina, padeiro do pão puro”. Segue o cronista,

Entre o falso leite, a falsa arte... a falsa palavra do político... e a falsa democracia - glória a ti. Mergulhamos no frenesi das falsificações; nossos panos são de falso tecido, os sapatos de falso couro... as palavras de falsa moral. Há orquestras tocando falsas músicas e oradores com a voz embargada, pela falsa emoção e o chefe de Polícia resolve punir falsos crimes. Os partidos fazem uma falsa coalizão ou se colocam em falsa oposição... De tudo nos queixamos aos falsos amigos... quando tudo piora, o povo nas ruas promove falsos distúrbios... Tu, só tu, fazes o puro pão. Às escondidas, nesta cidade pecaminosa; é ali, na penumbra, que formas a tua massa pura e a levavas ao forno de verdadeiro fogo do ideal, ao fogo de teu coração. Glória a ti, verdadeiro padeiro, último preparador da branca hóstia da verdade eterna e terrena do pão dos homens: glória a ti.

Embora diferente da primeira crônica “O padeiro”, cuja identidade era colocada em suspenso, numa espécie de eclipse do ser, em “Louvação”, Braga nos traz um padeiro que confirma sua profissão e se impõe à autoridade e aos costumes vigentes, tentando resgatar aquilo que dá sentido ao seu estar na cidade: a pureza de seu pão. O primeiro padeiro sai de cena como uma espécie de “Zé ninguém”, assoviando, o segundo sai de cena sendo *alguém*, rebelde que se mostrava.

Quase que numa arenga religiosa, Braga prega contra a falsidade dos negócios da cidade, contra os vendilhões do templo, convocando para a verdade, convocando pela crença no verdadeiro pão e pela própria verdade do pão, alimento básico que congrega e congrega todos em torno da mesa. Lutando pela pureza das coisas, Braga impreca contra a cidade “pecaminosa”, contra as posturas municipais e contra os costumes. Glorificando um padeirinho suburbano, o cronista acaba pregando a desobediência civil, tentando recuperar um ideal perdido de pureza.

Seria demasiado afirmar o quanto essas crônicas performam o que a cidade é, e como elas arremetem contra a Política como negação da utopia de uma feliz-cidade, no sentido que lhe dá Jacques Rancière?

Nas crônicas “Batalha no Lgo. do Machado”, “O conde e o passarinho”, “Luto na família Silva” e “O motorista do 8-100”, o que escorre da pena de Braga é um cronista decididamente implicado com os pequenos gestos da urbanidade, com as pequenas causas, com a baixa política, com o sofrimento popular.

Na “Batalha do Lgo. do Machado” trata-se de

operários, empregados em padaria, engraxates, jornaleiros, lavadeiras, cozinheiras, uma massa torpe e enorme desfilando num bloco de carnaval, que toma o asfalto, que dança e canta de tal maneira que parecem exigir Igualdade, Liberdade e Fraternidade. E o cronista vê nesse espetáculo popular, não uma batalha de confete, mas uma batalha de rancos e soluços, uma grande insurreição armada de soluços.

No livro “O conde e o passarinho”, Braga divaga sobre o bonde e relembra o aviso que vinha inscrito na cabine do motorneiro e que dizia: “Fale ao motorneiro somente o necessário”. Ao que o cronista contesta e propõe: “O essencial é falar ao motorneiro. O povo deve falar ao motorneiro. Se o motorneiro se fizer surdo, o povo deve puxar a aba do paletó do motorneiro. Em geral, nessas circunstâncias, o motorneiro dá um coice. Então o povo deve agarrar o motorneiro, apoderar-se da manivela, colocar o bonde a 9 pontos (velocidade máxima), cortar o motorneiro em pedacinhos e comê-lo com farofa”.

Em “Luto da família Silva” trata-se da morte súbita de um trabalhador, João Silva, na rua e Rubem Braga convoca todos os Joões Silva da cidade para prestar-lhe homenagem, afirmando que:

Nossa família, João, vai mal em política. Sempre por baixo. Nossa família, entretanto é que trabalha para os homens importantes... Nossa família quebra pedra, faz telhas de barro, laça os bois, levanta os prédios, conduz os bondes, enrola o tapete do circo... Nossa família... faz tudo. Apesar disso, João Silva, nós temos que enterrar você é mesmo na vala comum. Na vala comum da miséria... Porque nossa família um dia há de subir na política.

Na crônica “O motorista do 8-100”, Braga põe em cena um motorista de caminhão de lixo, que, enquanto os lixeiros fazem a coleta, “pega um espanador e um pedaço de flanela, e faz seu carro ficar rebrilhando de limpeza. Esse motorista que limpa seu caminhão, conta Rubem Braga, não é um conformado, é um herói silencioso que lança um protesto superior. A vida o obrigou a catar lixo e imundície; ele aceita sua missão, mas a supera com esse protesto de beleza e dignidade... O motorista do caminhão 8-100 parece dizer aos homens da cidade: “O lixo é vosso: meus são esses metais que brilham, meus são esses vidros que esplendem, minha é essa consciência limpa”.

Juntando essas quatro crônicas, o que temos? Um retrato do miúdo da democracia, de como suas demandas sobem dos chãos da cidade para os cumes da

sociedade, um instantâneo da condição humana na cidade, um fragmento de sua condição urbana, o mel e o fel de sua condição política e poética.

Sejam as pequenas criaturas, seja a pequena urbanidade, são elas que, derradeiramente, giram as engrenagens da vida comum na cidade, contaminando com seu caudal de “impurezas” e de questionamentos, os “desentendimentos” e as disputas sobre o que quer dizer falar. Na visão de Rancière (1996), trata-se do escândalo da necessidade de reconhecimento do outro e de seu direito a negociar sua estadia não só na cidade, como no mundo.

Não é à toa que a literatura, em suas várias manifestações, mostra-se como um espaço onde o escritor se movimenta, a partir da cidade, como uma tentativa de dar sentido ao todo da sociedade. Para ganhar o jogo da “ninguemdade” na cidade - sugerirá Rubem Fonseca em seu “Pequenas Criaturas” -, é preciso criar, pelo menos, parte das regras, coisa que os ricos não se cansam de fazer.

## REFERÊNCIAS

- DUBIELA, Ana K. **As cidades de Rubem Braga e W. Benjamim**. Fortaleza: Ed. Lumiar, 2017.
- GOMES, Renato. Da metrópole à cibercidade. Cultura e cosmopolitismos”. In: GOMES, Renato; MARGATO, Izabel (orgs.). **Espécies de espaço: territorialidades, literatura, mídia**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- ORLANDI, Eni P. N/O limiar da cidade. **RUA**, Campinas, 1999. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rua/article/view/8640678>.
- RANCIÈRE, J. **O desentendimento**. Trad. Ângela Leite Lopes. São Paulo, Editora 34, 1996.
- RESENDE, K., A cidade vista de baixo: o olhar dos marginalizados. **Anais do SILEL**. Volume 1. Uberlândia: EDUFU, 2009.
- TEPERMAN, Daniela et al. **Laço**. Belo Horizonte: Autêntica, 2020. ■

Luiz Henrique Rubens  
Pastore Alves de Oliveira

# Representações fronteiriças da cidade

A arte de rua como direito à cidade em Curitiba

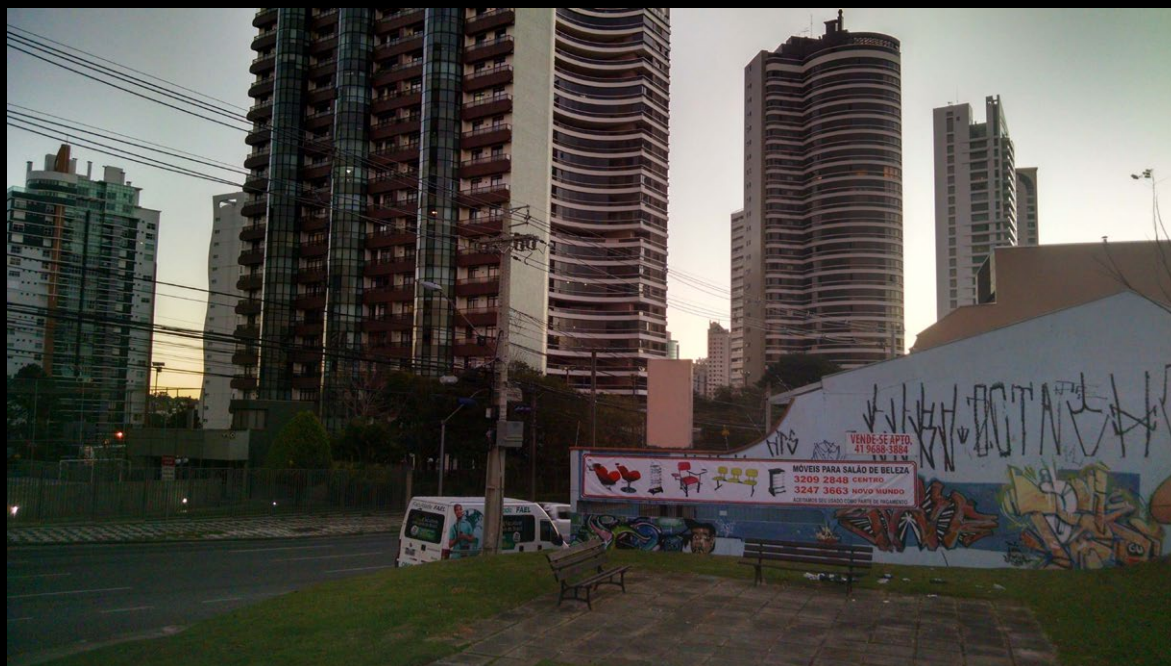
Curitiba, Alto da XV, 2015

As imagens deste ensaio foram produzidas ao longo de dois anos da minha pesquisa de mestrado em Geografia na UFPR (de 2014 a 2016), na qual me dediquei a entender a arte de rua enquanto uma expressão da luta pelo direito à cidade em Curitiba (PR). O ensaio é uma seleção entre muitos registros de fotografias rotuladas como “aleatórias”, tiradas com celular e em momentos diferentes dos trabalhos de campo ou entrevistas da pesquisa. Entretanto, talvez elas tenham sido as imagens que mais contribuíram para a compreensão não apenas da pesquisa, mas também da cidade, o que me faz refletir sobre os limites das pesquisas, do método, da ciência. Acredito que estas imagens trazem consigo a vivência da dinâmica da cidade que eu procurei entender teoricamente: fotografias tiradas com o celular, às vezes embaçadas, tremidas ou mal enquadradas; na correria do dia a dia, em uma rápida pausa na pedalada ou na volta de encontros etílicos noturnos; registros feitos sem a devida atenção à luz, às sombras e à composição da imagem como um todo. Enfim, hoje elas me parecem representações fron-

teiriças: nas fronteiras entre a apropriação e o entendimento, entre a fruição e o registro, entre o pensar e o sentir, entre a ciência e a arte, entre a realidade e a representação, entre o pesquisador e o cidadão, a criação e a destruição, o permanente e o efêmero, os fixos e os fluxos. Em tempos de pandemia, isolamento social e obscurantismo, olhar para estas imagens é um anseio pelas ruas, mas também uma maneira de re-visitar a vida urbana e a sua qualidade de encontro, de conflito, de devir, de possível. ■

Curitiba, São Francisco, 2015





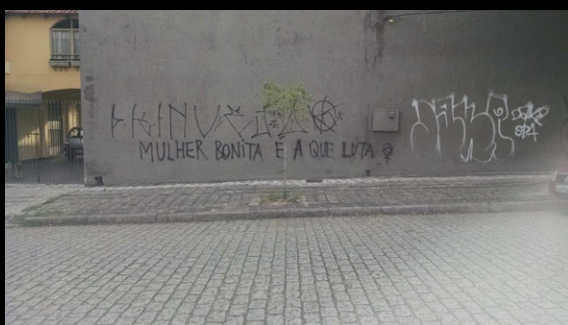
Curitiba, Mossunguê, 2015



Curitiba, Centro, 2015



Curitiba, Centro, 2015



Curitiba, São Francisco, 2014



Curitiba, Alto da XV, 2014



Curitiba, Centro, 2014



Curitiba, São Francisco, 2015



Curitiba, Centro, 2015



Curitiba, Centro, 2015



Curitiba,  
Centro, 2015 >



Curitiba,  
São Lourenço, 2015 >





◀ Curitiba, Jardim Botânico, 2015



◀ Curitiba, Centro, 2016

**Luiz Henrique Rubens Pastore Alves de Oliveira**  
é bacharel, licenciado e mestre em Geografia  
pela Universidade Federal do Paraná, atualmente  
docente do Instituto Federal do Paraná Campus Foz  
do Iguaçu. [luiz.deoliveira@ifpr.edu.br](mailto:luiz.deoliveira@ifpr.edu.br)

REALIZAÇÃO



APOIOS

