

# BARREIRAS INVISÍVEIS

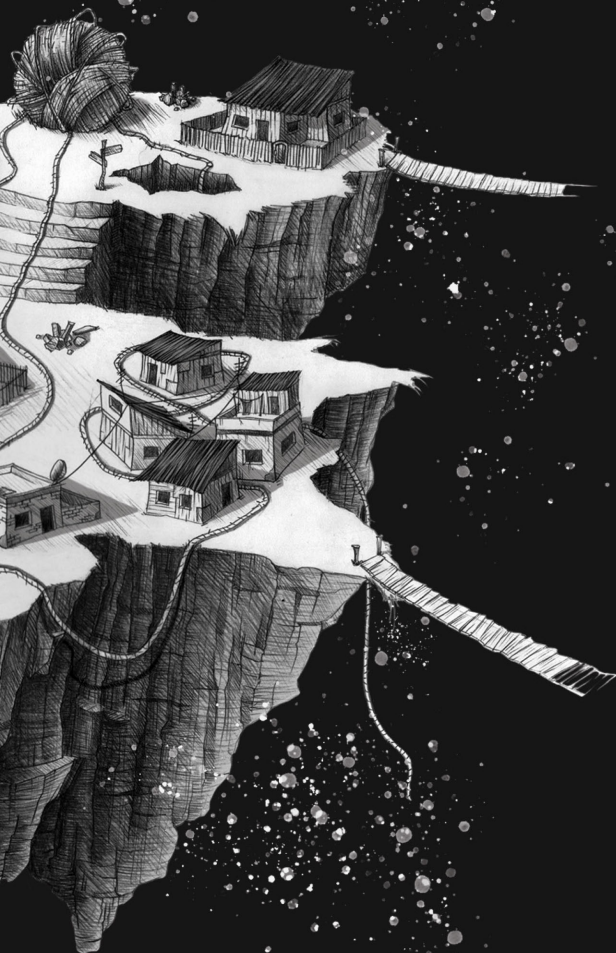
## EMOBILIDADE URBANA

Lúsa Horn de Castro Silveira

Bibiana Valiente Umann Borda

Cristianne Maria Famer Rocha





Promover a mobilidade urbana saudável é um desafio nas grandes cidades. Nem sempre a população conta com uma estrutura que favoreça as condições de deslocamento, em especial em regiões marcadas por desigualdades socioeconômicas.

Além dos fatores físico-estruturais, existem questões de ordem subjetiva que dificultam a mobilidade, restringem acessos e inibem a relação dos sujeitos com o espaço urbano. Essas questões subjetivas são chamadas, neste livro, de “barreiras invisíveis”. Nele, discutimos os modos pelos quais a mobilidade urbana, considerada saudável, é afetada por barreiras invisíveis em uma região de Porto Alegre, RS.

Partimos das histórias e experiências contadas por moradores locais, propondo um diálogo com conceitos da filosofia pós-estruturalista, que orientam o olhar para as relações de poder engendradas na forma como as pessoas se deslocam pelo bairro e pela cidade como um todo. Dessa forma, foi possível dar corpo a alguns dos problemas subjetivos de mobilidade enfrentados e os meios encontrados para desviar desses obstáculos.



editora *fi*.org



## **BARREIRAS INVISÍVEIS E MOBILIDADE URBANA**



# **BARREIRAS INVISÍVEIS E MOBILIDADE URBANA**

**Luísa Horn de Castro Silveira  
Bibiana Valiente Umann Borda  
Cristianne Maria Famer Rocha**



**Diagramação:** Marcelo A. S. Alves

**Capa:** Os autores

**Imagem de Capa:** Vinicius Goulart



A Editora Fi segue orientação da política de distribuição e compartilhamento da Creative Commons Atribuição-Compartilhamento 4.0 Internacional [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt\\_BR](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt_BR)



O padrão ortográfico e o sistema de citações e referências bibliográficas são prerrogativas de cada autor. Da mesma forma, o conteúdo de cada capítulo é de inteira e exclusiva responsabilidade de seu respectivo autor.

#### Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

---

SILVEIRA, Luísa Horn de Castro; BORDA, Bibiana Valiente Umann; ROCHA, Cristianne Maria Famer

Barreiras invisíveis e mobilidade urbana [recurso eletrônico] / Luísa Horn de Castro Silveira; Bibiana Valiente Umann Borda; Cristianne Maria Famer Rocha -- Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2022.

88 p.

ISBN: 978-65-5917-582-6

DOI: 10.22350/9786559175826

**Disponível em:** <http://www.editorafi.org>

1. Mobilidade urbana; 2. Pandemia; 3. Saúde Coletiva; 4. Estado; 5. Brasil; I. Título.

CDD: 341.76

---

Índices para catálogo sistemático:

1. Saúde Coletiva                      341.76

# SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>9</b>
<i>Luísa Horn de Castro Silveira</i>	
<b>1</b>	<b>14</b>
<b>INTRODUÇÃO</b>	
ESCOLHA DA ROTA E INÍCIO DO TRAJETO.....	14
CONHECENDO A PAISAGEM.....	16
BARREIRAS INVISÍVEIS.....	23
<b>2</b>	<b>30</b>
<b>BÚSSOLA METODOLÓGICA</b>	
<b>3</b>	<b>34</b>
<b>A ILHA CRUZEIRO</b>	
ABISMOS E DISTÂNCIAS .....	36
ATMOSFERA DE MEDO E O PERIGO DA QUEDA.....	48
MUROS GROSSOS E PAREDES FINAS .....	58
PONTES E ROTAS ALTERNATIVAS.....	69
<b>4</b>	<b>78</b>
<b>A CHEGADA: CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>82</b>





## APRESENTAÇÃO

*Luísa Horn de Castro Silveira*<sup>1</sup>

A ideia de fronteira povoa o imaginário por ser inquietante. O seu traçado é carregado de fenômenos: pode ser um *desenho* - um risco no mapa ou um muro erguido sobre o chão - e pode ser um *processo* (...) encarnar na concretude do cimento ou na abstração da metáfora (...). É mesmo preciso ser gigante para ver a fronteira na sua multiplicidade (ÁGUAS, 2013, p.2)

Caro(a) leitor(a),

O texto que segue é uma adaptação da Dissertação de Mestrado intitulada “Rotas Interrompidas: (i)mobilidade urbana, saúde e barreiras invisíveis na cidade”, defendida no ano de 2018, junto ao Programa de Pós-graduação em Saúde Coletiva da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Ela foi escrita graças à minha inserção como bolsista, durante o Mestrado, em um projeto de pesquisa internacional chamado Healthy Urban Mobility/Mobilidade Urbana Saudável<sup>2</sup>, um estudo que visava entender o impacto da (i)mobilidade cotidiana na saúde e bem-estar, comparando diferentes grupos sociais que vivem em cidades do Brasil e do Reino Unido. Uma cidade do Reino Unido e três cidades brasileiras foram escolhidas para a coleta de dados dessa pesquisa, incluindo Porto Alegre. Nesse contexto, fiz parte da equipe de pesquisa portoalegrense, na função de supervisora de campo. A supervisão consistia em acompanhar e orientar o trabalho das/os entrevistadoras/es

---

<sup>1</sup> Psicóloga, mestra em Saúde Coletiva e doutoranda em Psicologia Social e Institucional

<sup>2</sup> Projeto financiado pelo Economic and Social Research Council (ESRC) e pela Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal (FAP-DF).

contratadas/os para aplicação de questionários a domicílio, colhendo informações sobre hábitos de mobilidade em 3 vizinhanças da cidade: em um bairro de classe média e em duas áreas com infraestruturas distintas dentro de uma mesma região de baixa renda.

Trabalhando nessa pesquisa conheci a Bibiana, à época ainda estudante de Arquitetura e Urbanismo, quando ela se candidatou para ser uma das entrevistadoras do projeto. Em meio ao ritmo frenético da pesquisa, fomos nos aproximando e nossa parceria se fortaleceu cada vez mais ao longo dos anos que seguiram. Com aprendizados e trocas constantes, fazemos valer o conceito de transdisciplinaridade no coração dessa relação de trabalho e, fundamentalmente, de amizade.

Cristianne foi minha orientadora de Mestrado, acompanhando a escrita da Dissertação que foi construída com base nessa rica e imersiva experiência de pesquisa. Ela também personifica a transdisciplinaridade em sua trajetória profissional, trazendo elementos da saúde, educação, comunicação, filosofia, além de uma robusta bagagem teórica que guiou minha formação como Mestra em Saúde Coletiva. Ao pensarmos em transformar a Dissertação em livro, eu e Bibiana a convidamos para seguir no papel de mentora, compondo a escrita dessa nova obra. Creio que essa mistura, essa facilidade de transitar em diferentes disciplinas, é algo que une as três autoras desse livro. Percorremos fronteiras entre saberes para tentar enxergar além. Com um olhar que não é neutro diante do mundo, nos propomos a falar do “invisível”, que entendemos como aquilo que não é facilmente percebido em uma análise puramente objetiva do funcionamento das cidades e dos sujeitos a habitam.

Trazer a questão da subjetividade tanto para o campo da saúde quanto do urbanismo acrescenta compreensões, na medida em que o ser

humano é constituído por uma diversidade de elementos que são produzidos pelo (e também produzem) o ambiente ao redor. Esse livro é sobre isso, com enfoque específico na mobilidade urbana, inserida nesse complexo jogo de produção de subjetividades. Grande parte das discussões sobre a interface entre mobilidade urbana e saúde diz respeito à saúde física, aos problemas derivados do sedentarismo, da poluição e os riscos relacionados a acidentes de trânsito. Contudo, essa visão ainda permanece focada nas doenças e agravos e muito centrada nos conceitos de saúde urbana advindos dos países do Norte Global, minimizando o papel de estruturas sociais e raciais nas condições das mobilidades performadas nas cidades do Hemisfério Sul. A partir de um olhar crítico sobre saúde e mobilidade, é importante lembrar, usando as palavras de Boaventura de Souza Santos (1987), que buscar saúde é questão não só de sobrevivência, mas de qualificação da existência.

Direcionamos o diálogo nesse livro, em especial, para estudantes e pesquisadoras/es de diferentes áreas, que busquem outros modos de fazer pesquisa. Acima de tudo, esse livro é um relato, o narrar de uma trajetória de jovens pesquisadoras, que, ao fim da experiência, saíram transformadas pessoal e profissionalmente, carregando uma bagagem preciosa que segue sendo útil no nosso (infundável) percurso formativo. Expor o uso de métodos menos convencionais (para a ciência positivista) aplicados na prática, e contar sobre os desafios do encontro das pesquisadoras com o campo, são particularidades que sentíamos desejo de compartilhar. Além, é claro, das descobertas que surgiram ao longo da investigação, sobre barreiras invisíveis e mobilidade urbana.

A análise dessas barreiras foi desenvolvida sob um referencial pós-estruturalista. A pesquisa pós-estruturalista faz uma crítica ao positivismo, que se baseia na lógica e na dedução para representar relatos

objetivos da realidade. As perspectivas pós-estruturalistas e pós-modernas defendem que a realidade é instável e, portanto, é impossível eleger uma única forma de apreendê-la. Rejeitam, assim, definições supostamente universais, contrapondo-se à ciência que busca resultados generalizáveis. Valorizam a complexidade em detrimento dos reducionismos. Seguindo essas perspectivas, o estudo realizado não buscava descobrir verdades, mas analisar como algumas verdades são constituídas, a partir da problematização de situações cotidianas vividas em um determinado contexto. Acreditamos que a importância de problematizar a realidade apresentada está em entender o porquê de coisas aparentemente lógicas nem sempre funcionarem na prática, ou por que as deduções lógicas da realidade muitas vezes não levam a lugar algum. Tentamos, assim, utilizar outras abordagens, analisando sob novas perspectivas os problemas, para discutir o que se mostra supostamente como evidente, experimentando outras formas de entender o mundo.

Destacamos que o estudo foi realizado entre 2016 e 2018, em um contexto diferente do atual. A pandemia da COVID-19 e o cenário político e econômico que vivemos hoje trouxe impactos no cotidiano das cidades, o que inclui os padrões de mobilidade da população. Pequenas atualizações foram feitas ao longo do texto, quando alguma elucidação era necessária, enquanto a análise em si foi mantida de acordo com o que aquela realidade do momento pôde nos mostrar. Essa brecha no tempo entre a primeira escrita e a publicação desse livro dá um tom especial à mensagem contida nas entrelinhas: a pesquisa, assim como a vida na cidade, está sempre em movimento.



Ilustração: Vinicius Goulart

# 1

## INTRODUÇÃO

### ESCOLHA DA ROTA E INÍCIO DO TRAJETO

Este livro é resultado de inúmeros caminhos cruzados e fortuitos encontros. Habitar uma metrópole – onde tantas pessoas podem dobrar juntas as mesmas esquinas, sem nunca tocar na vida do outro – faz alguns encontros parecerem mesmo obra da sorte ou do acaso. Ou talvez, fruto de um esforço consciente para fazer alguns desvios. Esse cenário urbano, cheio de contrastes e controvérsias, é o que dá o pano de fundo para as discussões que estão por vir. A cidade em questão é Porto Alegre (RS – Brasil) e aqui falaremos de uma parte específica desta capital, um local chamado Região Cruzeiro.

A busca por conceitos para descrever a Região Cruzeiro foi uma tarefa que se atualizou constantemente durante o curso dessa escrita. Tentamos evitar, desde o início, a utilização de expressões como “bairro de baixa-renda” ou “periferia” para escapar da definição puramente econômica e da denotação de uma distância apenas geográfica em relação ao centro. O que se quer destacar é “uma distância *sociológica* a um centro, sendo este definido pela diversidade e pela densidade das relações sociais, pela intensidade da vida cívica, pelo acesso à informação, pela aglomeração de recursos culturais, políticos, econômicos, etc” (DOMINGUES, 1994/5, p.7, grifo nosso). É especialmente esse contraste econômico e social entre localidades vizinhas que nos instiga. Como são produzidas algumas separações mais sutis dentro de um mesmo espaço geográfico?

Ao mesmo tempo, o fator “renda” também é muito relativo, já que dentro de uma região considerada de baixa renda podem existir disparidades econômicas, como é o caso da região estudada. Os chamados *aglomerados subnormais*<sup>1</sup>, em muitas cidades brasileiras, inclusive em Porto Alegre, encontram-se mesclados com áreas de habitação formal, especialmente em bairros de nível econômico mais baixo. Nessa lógica, quando se fala de acesso a direitos, as favelas seriam a forma mais radical de marginalização nas cidades, o que faz pensar em diferentes níveis e procedimentos possíveis de segregação. O termo “vila” costuma ser mais utilizado na cidade de Porto Alegre para designar tanto as grandes áreas de baixa renda de um modo geral (não necessariamente com moradias precárias), quanto os aglomerados subnormais, ou favelas propriamente ditas. O termo “comunidade”, amplamente utilizado e impresso nas falas de pessoas que participaram deste estudo, implica uma relação de coexistência entre os sujeitos (DOMINGUES; FRANCO, 2014). Por essas razões, elegemos a palavra “comunidade” para falar do território em questão, mas sem deixar de tomar emprestado, em alguns momentos, outros termos cunhados por autores, com os quais dialogamos neste trabalho, e pelos moradores da região.

Todos esses elementos são relevantes, pois, como veremos, a disputa pelo território da cidade está essencialmente ligada às desigualdades raciais, econômicas e sociais entre seus habitantes. A seguir, vamos conhecer um pouco mais a região estudada para, posteriormente, introduzir alguns aspectos teóricos importantes que dão sustentação à discussão sobre mobilidade urbana, saúde e as

---

<sup>1</sup> Conjunto de unidades habitacionais caracterizadas por ausência de título de propriedade, irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e, comumente, carência de serviços públicos essenciais (coleta de lixo, rede de esgoto, iluminação pública, etc.). (IBGE, 2011)

barreiras invisíveis que se constituem em localidades como essa - que encontra semelhanças com tantos outros bairros brasileiros, mantendo em mente as multiplicidades de cada território.

### **CONHECENDO A PAISAGEM**



Imagem de uma das ruas da Região Cruzeiro, fotografada durante uma atividade de mapeamento do início da Pesquisa HUM.

O espaço geográfico pode ser visto como um sistema de objetos e ações que compõem um único quadro, no qual a história acontece. É um conceito amplo e abstrato que engloba e se entrecruza com outros conceitos, como paisagem, território, lugar e ambiente. Embora muitas vezes esses termos sejam utilizados como sinônimos, existem algumas diferenciações. Paisagem não é apenas aquela limitada à possibilidade visual, mas o conjunto e a articulação entre os elementos constituintes, a materialização das relações entre o ser humano e o meio, em um espaço circunscrito. O espaço geográfico pode ser lido de múltiplas formas e a utilização das palavras pode trazer diferentes conotações sobre essa



leitura, por exemplo, quando se fala em “território”, nos referimos a um solo ocupado, destacando a presença humana e o uso que ela faz daquele espaço, em uma dimensão política que leva em conta relações de poder e disputas em jogo. Ao falar em “ambiente”, se dá ênfase mais àquilo que é externo ao ser humano, porém sem deixar de considerar as tensões presentes na relação do humano com aquele espaço (SUERTEGARAY, 2001).

Como já apontado anteriormente, a história contada neste livro acontece em uma parcela específica do espaço geográfico brasileiro, no extremo sul do país. A cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, teve sua concentração habitacional iniciada na extremidade da península margeada pelas águas do lago Guaíba, ponto de atividades portuárias, que hoje representam a região do centro da cidade (ROCHA, 2000; PESAVENTO, 1999). Até hoje as estruturas viárias da cidade seguem um padrão que remete à valorização da zona central, constituindo-se em forma de leque, com vias que convergem para o centro (ROCHA, 2000).

A exemplo das cidades medievais, Porto Alegre ostentou, em seu passado, “muralhas” que a circundavam com objetivo de proteção. Apesar de não serem muralhas de pedra, como as das cidades europeias na Idade Média (eram de madeira, reforçadas por um fosso que impedia a escalada) e de terem se mantido apenas durante as décadas iniciais da história da cidade, “depois de demolidas, elas permaneceram no imaginário popular como a fronteira simbólica que dividia a ‘cidade’ da zona baixa, pobre e suburbana” (PESAVENTO, 1999, p.250, grifo da autora). Foi o rápido crescimento populacional da urbe, da metade para o final do século XIX, que fez a cidade extravasar o interior das muralhas, causando sua demolição. Esse crescimento demandou a instalação de um

transporte público, que era feito inicialmente por bondes de tração animal. A modernização da cidade intensificou os processos de exclusão das camadas mais pobres, materializados nos esforços para eliminação dos cortiços localizados no centro, incentivando novas obras na região e através da criação de um imposto adicional sobre os terrenos centrais. Dentro da lógica higienista, os cortiços também eram combatidos e perseguidos pelos médicos sanitaristas por serem considerados focos de doenças e epidemias. Não por coincidência, nessa mesma época, muitos terrenos (não tão distantes geograficamente do centro, mas ainda não contemplados pelo sistema de transporte público da cidade) foram sendo ocupados, inaugurando novos bairros como o bairro Medianeira, um dos que compõem, atualmente, o território da Região Cruzeiro.

A Região Cruzeiro fica a uma distância de 5,4 km do bairro Centro e é composta pelos bairros Medianeira e Santa Tereza, abrigando 4,64% da população de Porto Alegre em 1,43% da área da cidade, conforme o Censo de 2010. Trata-se de um vale entre dois morros, o Santa Teresa e o Primavera, por onde passa um arroio canalizado. A Região Cruzeiro, no ano de 2010, com uma densidade demográfica de 9,590.62 habitantes por km<sup>2</sup>, possuía o segundo maior percentual de população vivendo em favelas e o maior Coeficiente de Gini (que mede o grau de desigualdade de renda) da cidade (0,592), o que demonstra haver uma importante variação socioeconômica entre os moradores dessa região. Nesse mesmo levantamento, a população autodeclarada preta residente na área era de 14,86%, a parda de 16,73%, indígena 0,31%, amarela 0,39% e branca 67,70% (OBSERVAPOA, 2017).

A Avenida Tronco, via estrutural localizada no vale entre os morros Santa Tereza e Primavera, margeia o Centro de Saúde Vila dos Comerciais, um dos principais pontos de referência da Região e chamado

popularmente de “Postão da Cruzeiro”. Sua construção acompanhou o processo de urbanização local, cuja disparada ocorreu na década de 1970, após a construção da Vila dos Comerciantes, conjunto de casas de alvenaria construídas nos moldes dos subúrbios Estadunidenses, a partir de uma iniciativa do Instituto de Aposentadorias e Pensões da categoria dos trabalhadores do comércio, em meados de 1950/1960. A explosão populacional no período aliada ao aumento da pobreza urbana impulsionou o surgimento de ocupações próximas à área. Mais recentemente, políticas públicas, focadas na regularização dos assentamentos urbanos informais, buscaram abastecer linhas de ônibus, posto policial e outros equipamentos comunitários. Ainda assim, a Cruzeiro segue possuindo, em vários pontos, características de favela, a única (dessas proporções) localizada na esfera mais central da cidade (VARGAS, 2003).

A expulsão das populações pobres e não brancas para as áreas periféricas da cidade é um fenômeno urbano que ocorre em nível global. Além das remoções, outras estratégias são utilizadas para efetivar esse processo, como a especulação imobiliária e as remodelações urbanas. Utiliza-se o conceito de *gentrificação social* para designar esse fenômeno: o território antes ocupado por classes populares recebe investimentos do mercado imobiliário e/ou obras públicas, que “valorizam” o local e aumentam o custo de moradia, tornando assim inviável a permanência dos antigos moradores. Em Porto Alegre, a gentrificação se intensificou no momento em que as classes de nível econômico mais alto se espalharam por outros bairros (em especial na zona sul da cidade), antes desvalorizados pela distância em relação ao centro, em um processo de auto segregação urbana, praticada pelas elites majoritariamente brancas.

Na zona sul de Porto Alegre, exemplos de remoções de comunidades vulnerabilizadas com a justificativa de melhorar suas condições de habitação vêm ocorrendo há alguns anos. Antes de 2005, a política habitacional garantia que o reassentamento dessas famílias fosse feito no raio de um quilômetro de onde elas haviam sido removidas, pelo entendimento da importância do vínculo territorial. No entanto, a partir de 2018, adotaram-se duas novas modalidades de reassentamento: o aluguel social e o bônus moradia<sup>2</sup>, que alteravam a lógica de manter a população vivendo próxima ao seu local de origem.

A partir de 2010 foi iniciada a mobilização das cidades que sediaram a Copa do Mundo de 2014, que incluía uma série de obras de infraestrutura urbana e mobilidade nas cidades. O projeto de ampliação da Avenida Tronco visava conectar o centro à nova orla, ao Estádio Beira-Rio e aos novos empreendimentos privados que estavam sendo construídos na zona sul. A Prefeitura de Porto Alegre fez um acordo de remoção de 1.600 famílias para a realização da obra de duplicação da avenida, uma das principais vias da Região Cruzeiro. Em 2012, com a promessa de "desenvolver" a área e proporcionar melhorias na mobilidade local, valendo-se das ofertas de aluguel social e bônus moradia, a Prefeitura demoliu fileiras de casas, sem nunca concluir as obras, nem recolher os destroços gerados (Figura 6) (WEISSHEIMER, 2017)<sup>3</sup>. Os desdobramentos desse episódio causaram importante impacto no cotidiano local, que serão abordados na análise sobre como operam as barreiras invisíveis dentro do bairro. Como veremos, a ampliação da

---

<sup>2</sup> Benefícios assistenciais concedidos pela Prefeitura para aluguel ou aquisição de imóveis, destinado a famílias reassentadas (PORTO ALEGRE, 2018).

<sup>3</sup> Dez anos depois, a obra segue sem ter sido concluída. No entanto, entre os anos de 2021 e 2022, avanços na execução foram veiculados na mídia. Em final de fevereiro de 2022 a previsão de conclusão foi atualizada para dezembro do mesmo ano (DIHL, 2022).

Avenida Tronco é um dos muitos processos fabricados pelo Estado que limitam a mobilidade de sujeitos urbanos subalternizados.



Avenida tronco em 2017, com os resíduos das demolições. Fonte: Sul21 (2017)

Nosso encontro com esse território ocorreu entre final do ano de 2016 e início de 2017, a partir da inserção no projeto de pesquisa que originou a Dissertação da qual esse livro deriva. Como explicado na apresentação, exercemos diferentes papéis trabalhando para o projeto: como entrevistadora e supervisora de campo. As entrevistas eram realizadas através de um extenso questionário aplicado à domicílio, em residências sorteadas para a coleta de dados. Os entrevistadores contratados inicialmente eram todos moradores da Região Cruzeiro, o projeto buscava integrar a comunidade ao processo de pesquisa, facilitando o deslocamento das entrevistadoras<sup>4</sup> e qualificando o processo de coleta.

---

<sup>4</sup> Optamos por adotar o gênero feminino, levando em conta que a maior parte das pessoas que trabalharam aplicando os questionários no projeto de pesquisa se identificavam como mulheres.

Com o passar do tempo, estudantes de graduação e pós-graduação somaram-se ao grupo e, eventualmente, substituíram esse primeiro time de entrevistadoras “locais” (fenômeno que será discutido na análise). Semanalmente todas as entrevistadoras se reuniam com a equipe fixa da pesquisa: a supervisora de campo, a assistente de pesquisa e o coordenador do projeto. Nessas reuniões (chamadas reuniões de monitoramento), as entrevistadoras transferiam as últimas coletas realizadas para o banco de dados e compartilhavam seus relatos sobre as entrevistas da semana. Essas reuniões ocorriam na Região Cruzeiro, primeiro em uma sala cedida pelo Centro de Saúde Vila dos Comerciais (Postão da Cruzeiro), depois em um espaço dentro de um Centro Comunitário.

As reuniões de monitoramento criaram, especialmente na fase inicial da coleta, um espaço de muitas trocas e aprendizados junto às entrevistadoras que residiam na área. Ao mesmo tempo em que nós, pesquisadoras, exercíamos uma função formadora em pesquisa junto a essas trabalhadoras parceiras, vivíamos um constante deslocamento dos nossos planos e perspectivas epistêmicas graças às visões e vivências trazidas por elas. Questões que versavam sobre a execução da pesquisa e sobre suas experiências e percepções a respeito da mobilidade na Região Cruzeiro, como moradoras, trabalhadoras e, a partir do contato com a pesquisa, também como pesquisadoras. Foi esse ambiente, tão múltiplo e rico de falas e olhares vindos de diferentes contextos, que proporcionou a execução do estudo apresentado neste livro, a partir de uma relação não neutra com o campo, fator fundamental que balizou todas as discussões por vir.

## **BARREIRAS INVISÍVEIS**

É a este movimento de separação das classes sociais e funções no espaço urbano que os estudiosos da cidade chamam de segregação espacial (...) como se a cidade fosse demarcada por cercas, fronteiras imaginárias, que definem o lugar de cada coisa. (ROLNIK, 1988, p. 40-41)

Por barreiras invisíveis, entende-se aquilo que vai além da estrutura física da cidade. Na concepção do direito à cidade, a garantia de mobilidade é essencial para a efetivação de outros direitos como educação, saúde e lazer. A utilização do espaço urbano de forma justa depende tanto de fatores concretos, como uma boa oferta de transporte coletivo e manutenção de vias públicas (que podem apresentar obstáculos, como buracos, alagamentos, vegetação sem poda, etc.), quanto de fatores culturais, psicológicos, sociais e econômicos (FELTRAN, F., 2016). Em geral, essas barreiras visíveis e invisíveis atuam juntas para reforçar a segregação socioespacial existente nas grandes cidades.

A partir de um entendimento da importância dos processos subjetivos na constituição do espaço urbano e, portanto, com o intuito de mergulhar mais a fundo no conceito de barreiras invisíveis, buscamos suporte na filosofia pós-estruturalista, em especial dois autores que dedicaram suas obras à problematização das relações humanas na sociedade moderna e pós-moderna: Michel Foucault e Zygmunt Bauman. Para Foucault (1979), relações de poder estão disseminadas por toda a estrutura social e são uma forma de organização do espaço, uma técnica de distribuição e classificação dos indivíduos. Interessava ao autor analisar as práticas e estratégias de manutenção da ordem, possíveis através da perpetuação de certos regimes de verdade, que regulam a conduta dos sujeitos e a forma como interpretam o mundo (FOUCAULT,

2009; 2010). Essas práticas, ainda de acordo com a explicação do autor, não precisam de um espaço fechado para se realizar, estão presentes no campo social e, conseqüentemente, no cotidiano da pólis. As relações de poder e seus dispositivos são conceitos intrinsecamente ligados a muitas das barreiras invisíveis que dificultam a utilização equânime do espaço urbano.

A vasta obra de Bauman ajuda a compreender a complexidade da vida urbana na contemporaneidade. Jane Jacobs (2011) define as grandes cidades da seguinte forma: “as metrópoles não são apenas maiores que as cidades pequenas (...) diferem das cidades pequenas e dos subúrbios em aspectos fundamentais, e um deles é que as cidades grandes estão, por definição, cheias de desconhecidos” (p. 30). É sobre esse desafio de compartilhar o mesmo espaço com grupos de desconhecidos, ilustrando a vida pós-moderna e seus processos de exclusão, isolamento e conflito, que Bauman discorre em algumas de suas obras, como “O mal-estar na pós-modernidade” (1998), “Comunidade: a busca por segurança no mundo atual” (2003), “Confiança e medo na cidade” (2009), entre outros. Por essa razão, consideramos sua rica contribuição para a análise.

Não foram escolhidos conceitos específicos desses autores, para tentar fugir do que Rosa Fischer (2007) chama de “aplicações quase mecânicas de uma teoria à análise de alguns dados” (p. 40). A tentativa ensejada foi adotar uma forma de olhar inspirada na obra dos autores, ou na leitura que fazemos de alguns pilares do pensamento de cada um deles. Foi necessário um exercício de “incorporação”, tornando os conceitos *foucaultianos* e *baumanianos* parte do objeto de pesquisa e dos questionamentos sobre ele. A ideia não é exatamente “aplicar” Foucault e Bauman ao objeto de pesquisa e, sim, juntar-se a eles, “trabalhar com” eles. Experimentar pensar o problema inspirada nas suas formas de



olhar o mundo ou, trazê-los para acompanhar, ao nosso lado, essa caminhada, aproveitando tudo que eles puderem nos apontar de interessante ao longo da paisagem.

Este livro, enfim, se propõe a pensar a seguinte questão: como a mobilidade urbana considerada saudável é afetada por barreiras invisíveis? Que relações de poder operam(os) para regular a circulação de certos corpos pelo território urbano? Antes de explorar essas perguntas, é necessário contextualizar as temáticas trabalhadas nessa reflexão. A seguir, falaremos brevemente da relação entre mobilidade urbana, saúde e desigualdade socioespacial.

Atualmente, a mobilidade urbana é pauta global nas discussões sobre meio ambiente, saúde e sociedade. Na medida em que as cidades, em diferentes partes do mundo, foram se expandindo e adensando de forma rápida e descontrolada, os congestionamentos, dificuldades no uso dos espaços públicos e poluição no ar pelo excesso de veículos motorizados foi se tornando um problema cada vez mais grave. A má qualidade do transporte público e as longas viagens para chegar de um ponto a outro da cidade tornam-se um incentivo para a utilização de automóveis individuais. No Brasil, nos últimos anos, o aumento do número de veículos automotores (automóveis e motocicletas) foi dez vezes maior que o aumento da população (WESTPHAL, 2015). Resultado que advém de políticas de estímulo à fabricação e aquisição de veículos, como estratégia de “desenvolvimento”.

No entanto, em vez de facilitar a mobilidade, o aumento excessivo de automóveis no ambiente urbano causa, entre outros malefícios, a intensificação do congestionamento e, conseqüentemente, eleva o tempo de deslocamento nas viagens cotidianas. Isso está diretamente associado à qualidade de vida das pessoas, pois o tempo gasto em

deslocamento significa perder tempo para outras atividades fundamentais, como lazer e esporte (CRUZ; CALLEJAS; SANTOS, 2014), além do estresse, fadiga e desgastes psicológicos envolvidos. Além disso, uma das preocupações mundiais nas últimas décadas tem sido o aumento do sedentarismo das populações urbanas, onde as atividades físicas foram desconectadas das atividades diárias, transformando-se em uma opção individual que alimenta um mercado lucrativo e pouco acessível para uma grande parcela da população, que não pode arcar com os custos ou dedicar o tempo e energia necessários para esse fim.

Uma estratégia para amenizar esses problemas seria reorganizar as áreas urbanas de forma a atrair o tráfego de pedestres e estimular a utilização de meios de transporte não motorizados – a pé e bicicleta –, o que transformaria a cidade em um espaço de convívio, aumentaria a qualidade de vida e reduziria os gastos em saúde (GEHL, 2015). A utilização do deslocamento ativo é uma tendência que vem se difundindo ao redor do globo e estudos apontam que o uso de caminhada ou bicicleta como meio de locomoção está associado à redução da obesidade e do risco de desenvolvimento de doenças como diabetes e hipertensão (CRUZ; CALLEJAS; SANTOS, 2014). Por essa razão, a Organização Mundial da Saúde (2010, 2016) já, há muitos anos, preconiza intervenções no âmbito do transporte e mobilidade para prevenir agravos em saúde.

O último Relatório Global de Saúde Urbana enfatiza que o princípio da mobilidade urbana saudável é oferecer aos residentes a possibilidade de acessar suas necessidades diárias facilmente através de caminhadas, pedaladas ou transporte público. O desenho da cidade, portanto, deve ser compacto para incentivar o transporte ativo, inserindo atividade física na rotina comum dos cidadãos (WHO, 2016). Importante mencionar que essas discussões se originam a partir de lógicas eurocêntricas de

funcionamento urbano e que a adaptação desses ideais para o sul global traz à tona diversas camadas de complexidade relacionadas à diversidade cultural, processos históricos e iniquidades no acesso e uso dos espaços da cidade. Além disso, a mobilidade urbana afeta a saúde também em aspectos mais amplos, nem sempre abarcados por conceitos tradicionais de saúde física e mental.

O impacto do desenvolvimento urbano na qualidade de vida da população tem particular efeito nos bairros periféricos, pois sistemas de mobilidade ineficientes refletem a (e na) desigualdade socioespacial (CARVALHO, 2016). O intenso crescimento urbano no Brasil, e as decisões políticas e econômicas tomadas pelo Estado, em especial a partir da década de 1960, resultou em sistemas de mobilidade de baixa qualidade e alto custo, prejudicando a vida das pessoas em vários aspectos, sendo um deles a supressão ou diminuição do deslocamento quando o nível tarifário do transporte público é alto em relação ao poder aquisitivo da população – resultando em imobilidade e exclusão social (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

Mesmo que a cidade, *a priori*, seja um local de livre circulação para seus habitantes, a utilização dos espaços não ocorre de maneira democrática. O debate sobre o direito à cidade está entremeado pelo entendimento da lógica da localização dos recursos no espaço urbano, sejam eles a moradia, as oportunidades de emprego, os serviços e os equipamentos urbanos (de educação, saúde, lazer, cultura, segurança), entre outros. Esse é o novo paradigma para a estruturação de uma nova maneira de pensar as cidades e a urbanização, em um diálogo constante com a garantia de direitos humanos (MARGUTI, COSTA, GALINDO, 2016). A crise do transporte público brasileiro é um dos exemplos que ilustram a ausência do direito à cidade. A supremacia do automóvel

particular e o aumento do preço do transporte público resultam no exílio daqueles que moram na periferia, onde raramente existem equipamentos de saúde, lazer, educação e esporte em mesmo nível que na região central da cidade. A precariedade gerada pela combinação entre pobreza e imobilidade (uma forma de segregação) pode ser considerada uma das fontes da violência urbana, tão marcante nas cidades brasileiras (MARICATO, 2015).

A segregação socioespacial e a falta de convivência, em especial entre grupos culturalmente diferentes, também pode ser considerada uma receita para a violência e para a guerra urbana, na medida em que a cidade perde seus valores de cooperação e reconhecimento do outro (KUSTER; PECHMAN, 2014). Desse modo, o contraste gerado pela divisão do espaço de acordo com o status econômico dos habitantes afeta o modo como esses grupos convivem entre si, ao ponto de não se reconhecerem como cidadãos de um mesmo território. Forma-se assim, um ambiente de permanente conflito que causa efeitos também na saúde dos sujeitos.

Enfim, podemos ver que a mobilidade urbana, com a estrutura que vemos em grande parte das cidades brasileiras, reforça os processos de exclusão e segregação urbana. Foucault (1978) nos alertava que a exclusão de certos grupos sociais é um jogo que se atualiza constantemente, mudando os sentidos e as formas de acordo com a cultura e o momento histórico. Olhar para as barreiras invisíveis presentes no campo da mobilidade urbana, analisando e compreendendo esses processos, permite pensar que a aplicação das políticas e práticas recomendadas pode ser dificultada por certos mecanismos e forças, alimentados por ações e situações cotidianas. Melhorias estruturais são, indiscutivelmente, necessárias, mas os elementos subjetivos precisam ser levados em conta

na busca de uma cidade mais justa que, de fato, promova a saúde de (todas e todos) seus habitantes.

Como capturar esses elementos subjetivos? Como torná-los visíveis? A seguir, falaremos um pouco mais sobre como a pesquisa de Mestrado foi realizada e sobre os desafios metodológicos desse percurso. Serão abordados neste capítulo alguns conceitos de metodologia de pesquisa qualitativa. Não é o foco nos aprofundarmos nesses conceitos, mas buscamos tornar suas descrições o mais tangíveis quanto possível para leitores/as sem tanta aproximação com o assunto. Não há um só modo de fazer esse tipo de pesquisa e de forma alguma temos a intenção de fixar uma metodologia, mas procuramos ao máximo contar, mesmo que brevemente, como os processos metodológicos foram sendo construídos na prática.

# 2

## BÚSSOLA METODOLÓGICA

Uma cidade é feita de linguagens e de imagens. É composta por sensações fugidias que escapam aos nossos olhares, que não encontram na boca da gramática palavras que possam descrevê-las. Quais são as indagações que fazemos aos nossos territórios? A cartografia dirá que as nossas questões não vêm simplesmente das nossas cabeças, mas que nós nos questionamos na medida em que estabelecemos relações com aquilo que nos faz questionar. De outra forma, nós só nos indagamos sobre uma cidade na medida em que produzimos encontro com algo desta cidade. É preciso, então, que a gente entre em contato com as coisas para que as coisas nos façam pensar e sair do lugar (BEDIN, 2014, p.73).

A abordagem utilizada para a pesquisa de Mestrado que originou este livro foi qualitativa. Na pesquisa qualitativa pretende-se aprofundar nas especificidades de uma dada situação e provocar reflexões sobre o tema estudado. A ênfase é sobre os processos que não podem ser medidos em termos de quantidade, investigando o modo como a experiência social é criada e adquire significado (DENZIN, LINCOLN, 2006). O método utilizado caracteriza-se por uma pesquisa-intervenção. Em poucas palavras, a pesquisa-intervenção pressupõe que as pesquisadoras estejam envolvidas ativamente com o campo de pesquisa durante o período do estudo e a própria relação com o campo é também objeto de análise, visto que a compreensão da realidade ocorre também a partir do próprio observador e que a interferência da pesquisa no campo é intrínseca ao processo de investigação (FERIGATO; CARVALHO, 2011). Nesse sentido, toma-se a Análise de Implicação como ferramenta para pensar o campo estudado: durante a aproximação com a realidade observada, as pesquisadoras devem estar permanentemente atentas ao

impacto que as cenas vividas exercem sobre si, levando em consideração sua própria história e o lugar que ocupam social e politicamente em relação ao universo de estudo (PAULON, 2005). Ou seja, a pesquisa-intervenção, ao lançar mão da Análise de Implicação, busca perceber a forma como o campo ressoa na pesquisadora implicada nos acontecimentos, entendendo as tensões entre ambos como reflexo de jogos de poder que se ampliam para além do aqui e agora da investigação.

A produção de informações para a análise foi feita em duas etapas. A primeira, inspirada no método cartográfico<sup>1</sup>, refere-se às primeiras aproximações com o campo. A pesquisa cartográfica permite às pesquisadoras traçarem seu percurso investigatório sem estabelecer previamente suas metas, fazendo uma reversão no sentido tradicional do método (*méta-hódos*), afirmando um *hódos-méta*, que propõe um caminhar que traça as metas durante o percurso (PASSOS & BARROS, 2015). É através da pesquisadora que acontece a produção de conhecimentos, pelas suas percepções, sensações e afetos produzidos na vivência em campo, sendo uma ferramenta de investigação valiosa para abarcar a complexidade dos fenômenos (ROMAGNOLI, 2009). A partir dos contatos iniciais com a Região Cruzeiro e seus moradores, colaboradores e participantes da pesquisa, foram iniciadas as primeiras formulações e associações sobre o objeto de pesquisa.

No período de novembro de 2016 a maio de 2017, todas as visitas a campo, desde as atividades pontuais (oficinas, ações de divulgação da pesquisa, mapeamento comunitário, entrevistas piloto) até as Reuniões de Monitoramento semanais ou quinzenais, foram registradas em diário de campo, gravando percepções, sensações e situações que

---

<sup>1</sup> No método cartográfico, usa-se a palavra "cartografia" para descrever o processo de "mapear" uma realidade, traçando os caminhos investigativos durante o percurso da pesquisa.

marcaram esses primeiros contatos e desconfortos. Os principais registros se referem a diálogos espontâneos estabelecidos com as entrevistadoras e outros moradores da região, assim como as reflexões geradas a partir deles. Após essa primeira fase, um primeiro exercício analítico foi feito, associando alguns “achados” iniciais com as reflexões teóricas, de modo a produzir pistas para conduzir a continuidade da investigação. Essa experiência de contato com a comunidade fez crescer a vontade de dar espaço para outras vozes e percepções sobre o tema estudado, considerando a importância de “dar conta do ponto de vista dos atores sociais e de considerá-los para compreender e interpretar as suas realidades” (GROULX, 2012, p. 99), assumindo a importância da produção de conhecimento advinda das moradoras e moradores locais. A fim de trazer essas vozes para a análise, foram realizadas quatro entrevistas com moradores da Região Cruzeiro. O formato de entrevista utilizado se aproxima da definição de entrevista narrativa, que consiste em pedir que os participantes narrem suas histórias ou relatos sobre determinado assunto, em vez de responderem perguntas (FLICK, 2009).

A escolha das pessoas entrevistadas teve como principal critério um longo período vivendo na Região Cruzeiro— todas elas residiam ali há pelo menos 15 anos. Adotamos esse critério para contar com o relato de pessoas familiarizadas com a área, que pudessem trazer notas que entrelaçassem as suas histórias de vida com a história do território. O objetivo era ouvir suas histórias e vivências no bairro e suas ideias sobre os obstáculos de mobilidade que percebem no local. As entrevistas foram gravadas e tiveram duração de cerca de uma hora cada uma. Foram os próprios entrevistados que escolheram seus nomes fictícios: Anita, Joana, Cazuza e Mogli. Para caracterizar melhor de onde vêm esses novos olhares, o início de cada capítulo da análise será ilustrado com uma



vinheta que conta, de forma sucinta, suas histórias. Esse recurso foi utilizado para que o leitor se sinta próximo desses “sujeitos de pesquisa”, assim como nós sentimos. Pensamos neles não como sujeitos anônimos que forneceram informações, mas como ativos participantes da pesquisa que emprestaram seus pensamentos e depoimentos para formular a discussão deste trabalho.

Quanto aos cuidados éticos, a pesquisa-intervenção pressupõe que nenhum pesquisador passa pelo campo de estudo sem marcar suas pegadas – em todo local pelo qual se passa, alguns rastros são deixados para trás, pois sua presença incide sobre o meio, inevitavelmente. Porém, é imprescindível que se tenha cautela para que essa passagem seja feita com respeito e delicadeza. A preocupação em valorizar os participantes da pesquisa foi o principal posicionamento ético assumido no estudo. De forma talvez um pouco paradoxal, na mesma medida em que há o cuidado de proteger suas identidades, há o cuidado em mostrar quem eles são: de onde eles vêm, quais as vivências enunciadas por suas vozes, em resumo, ser fiel às suas histórias e relatos e atribuir a elas e eles sua participação dentro da produção teórica. A pesquisa interventiva requer situar-se em relação ao outro, ancorando a produção de conhecimento nos efeitos de reconhecimento e estranhamento das diferenças em relação a esse outro: “Neste emaranhado, o seu olhar só se constitui enquanto olhar a partir do que olha, e o que ele olha só se constitui enquanto algo olhado a partir do seu olhar. Tal atitude manifesta-se por nunca poder ser neutro no mundo, visto que o ‘sendo aí’ é que torna possível a produção de sentido” (ANDRADE; MORATO; SHMIDT, 2007, p. 201).

# 3

## A ILHA CRUZEIRO

Durante a execução da pesquisa, algumas temáticas foram emergindo nas andanças pelo bairro, entrevistas e conversas informais das reuniões de campo. Essas temáticas eram carregadas de metáforas (muros, pontes, ilhas), em uma miscelânea de imagens cheias de significado, que foram se desenhando mentalmente à medida que a pesquisa ia avançando. No momento de olhar para os “dados” obtidos, o processo de desenhá-los aconteceu naturalmente, e desse exercício nasceu uma representação gráfica dos elementos da análise. Essa imagem, como costuma acontecer, nasceu de um rascunho cheio de rabiscos que se tornou, ao final, a ilustração apresentada nas páginas seguintes, feita pelo artista Vinícius Goulart.



Nessa ilustração, a Região Cruzeiro é apresentada como uma ilha, em referência à sensação de isolamento vivida no local. Há um *abismo* que a separa do resto da cidade, simbolizando a segregação em relação ao seu entorno, à “cidade aceita” (T.E<sup>1</sup>), como nomeou uma das entrevistadas. No céu, cinzentas manchetes de jornal (retiradas de notícias reais) pairam sobre o território, dando corpo à *atmosfera de medo* existente na Cruzeiro e que se espalha pela cidade como um todo.

Os processos de segregação internos também estão representados no desenho da ilha. De um lado, casas maiores e mais bem construídas, protegidas por cercas, formam a área dos “proprietários” (T.E). De outro, casas menores e mais próximas umas das outras, são componentes do espaço que chamaremos aqui de área dos “ocupantes” (T.E). As relações de disputa entre esses dois grupos distintos é uma forte característica do local. Por essa razão, os *fiões de conexão* – simbolizados pelo novelo – são mais emaranhados em algumas partes que em outras, onde passam reto sem conseguir estabelecer comunicações. Em meio a esses agrupamentos residenciais, podem-se ver buracos, ou crateras, que precisam ser desviadas – essas são as representações das *zonas proibidas*, dominadas pelo tráfico, que limitam a circulação local e onde, às vezes, um tropeço pode significar uma queda sem volta.

Na imagem, é possível ver também, em alguns cantos, escombros deixados pelas obras não concluídas, que expressam questões relacionadas ao “abandono” do local por parte do poder público. Existem também *pontes* construídas para transpor tantas barreiras, que dizem de algumas formas encontradas para “escapar” desses entraves e da possibilidade de (re)inventar caminhos.

---

<sup>1</sup> Para melhor compreensão dos resultados e análises, as falas dos participantes foram divididas em duas categorias: trechos de entrevista (T.E) e anotações do diário de campo (D.C).

Importante esclarecer que esse desenho é uma representação esquemática, feita apenas com intuito de ilustrar as temáticas que sobressaíram no material empírico e que falam de conteúdos que concernem à pesquisa realizada. A Região Cruzeiro poderia ser representada de muitas outras formas e não se pretende generalizar ou reduzir a complexidade do local a uma imagem, sabendo-se que é um território vivo, mutável e sentido de maneiras diversas pelas pessoas que ali moram e o experienciam diariamente. Pessoas como Joana, Cazuzza, Anita e Mogli, cujas vinhetas de suas histórias, relatadas nas entrevistas, irão iniciar os subcapítulos que seguem, contextualizando as análises e discussões dessa pesquisa.

## **ABISMOS E DISTÂNCIAS**

*Joana<sup>2</sup>, 53 anos, preta<sup>3</sup>, mora há 34 na Região Cruzeiro, apenas variando a localização da casa. Tem sete filhos, já crescidos, e duas netas. Nunca se casou e hoje mora em uma casa com três desses filhos, as netas e uma irmã com deficiência, que fica sob seus cuidados. Suas atividades de rotina são todas voltadas para a manutenção do lar e da família. Leva todos os dias, de manhã, os netos para a creche e escola a pé, cuida dos afazeres domésticos e volta para buscá-los no final da tarde. No início da década de 1970, com cerca de 8 anos de idade, veio do interior para morar em Porto Alegre com a mãe, recém separada, e os irmãos. A mãe veio em busca de melhores oportunidades de emprego na capital, onde já tinha um irmão*

---

<sup>2</sup> Nome fictício escolhido pela participante. Ela disse que sempre gostou dele, pois “parece nome de mulher forte”.

<sup>3</sup> Raça/cor autodeclarada, conforme o padrão do IBGE. Os dois próximos participantes, Cazuzza e Anita, não responderam ao questionário que continha essa informação, motivo pelo qual ela não aparece em suas vinhetas. Mesmo assim, optamos por incluir nas de Joana e Mogli, por considerar a raça um elemento fundamental na história dos sujeitos e em suas vivências urbanas.

*trabalhando na construção civil. Esse irmão foi um dos pedreiros que ajudou a erguer o Centro de Saúde Vila dos Comerciantes, que viria a ser conhecido como Postão da Cruzeiro. Joana sente orgulho de ter presenciado essa construção: "Eu vi nascer o Postão (...) levava comida para o meu tio que era pedreiro". Ela também lembra com vivacidade como era a vizinhança logo que chegaram: "era tudo mato (...) tinha só trilhas pra gente entrar aqui". No início, não havia água encanada ou luz elétrica e Joana conta que os moradores começaram a se reunir para conquistar melhorias de infraestrutura. Sua mãe participava como voluntária do grupo que organizou a associação de moradores: "em primeiro lugar surgiu o centro comunitário, que era onde as mulheres se reuniam – quem batava mesmo eram as mulheres". A mãe de Joana, como muitas mulheres da comunidade, trabalhava como empregada doméstica nos condomínios vizinhos. Joana, por volta dos 13 ou 14 anos, deixou os estudos para trabalhar, seguindo a mesma profissão da mãe. Durante a juventude, foi empregada nesses mesmos condomínios e ia para o trabalho a pé. Apenas quando passou a trabalhar em uma empresa de serviços gerais, na qual atuava como faxineira em um prédio localizado no centro da cidade, começou a utilizar transporte público para se deslocar diariamente. Joana não consegue avaliar se considerava o transporte de qualidade ou não, dizendo apenas: "era o transporte que nós tínhamos". Em 2015, foi demitida do emprego por causa da crise econômica e passou a trabalhar como dona de casa "guardei um dinheirinho para me manter e ajudar a minha filha a cuidar dos meus netos". Hoje, Joana vive dentro do bairro, saindo da região apenas quando visita parentes na zona norte da cidade, utilizando aplicativos de transporte, pois custa menos do que usar o ônibus, segundo ela. Acredita que a falta de mobilidade ativa afetou um pouco sua saúde: "agora que eu engordei, porque estou parada em casa (...) não preciso levantar cedo e fico mais em casa que na rua". Foi diagnosticada com*

*hipertensão e faz todo seu acompanhamento no Postão, mostrando-se satisfeita com o atendimento que recebe. Apesar da mobilidade aparentemente restrita, Joana diz sentir-se saudável e contente com a própria vida. Quando perguntada sobre o que deseja do futuro, responde que tem esperança que os jovens de hoje tenham um futuro melhor e que os políticos “abram os olhos” para a realidade local. Na vida pessoal, pretende seguir se dedicando à família: “Meu futuro é ficar em volta deles”.*

A história de Joana tem muito em comum com a de outros moradores que, como ela, vivem na Cruzeiro desde seus primórdios. Até hoje, a Cruzeiro se constitui para Joana como seu principal cenário, pano de fundo de sua história pessoal, de modo que sua própria trajetória parece se misturar com a urbanização do território. Chama atenção o pouco envolvimento com a cidade ampliada, a ponto de não conseguir resgatar muito bem em suas memórias como era seu cotidiano de idas e vindas ao Centro, na época em que trabalhava lá diariamente, ou de experiências em qualquer outro local de Porto Alegre. Sua vida realmente acontece ali dentro da Cruzeiro, como se essa fosse algo à parte em relação ao todo da cidade.

Morar na Cruzeiro parece ser uma condição acompanhada, muitas vezes, de um sentimento de isolamento. Nas falas de todos entrevistados, assim como nas conversas com outros moradores durante as atividades de pesquisa, foi possível extrair algo relacionado a essa temática. Uma moradora descreve a mobilidade na Cruzeiro da seguinte forma: “aparentemente tão perto de tudo e tão ruim [em termos] de mobilidade (...) a gente se sente ilhada” (T.E). Apesar de a região estar em uma localização que pode ser considerada privilegiada (próxima ao Centro, ao Lago Guaíba e a outros pontos de referência da cidade), parece difícil deslocar-se dali para esses locais. Outro entrevistado, ao falar

sobre o transporte público na Cruzeiro, conta que a oferta de ônibus no seu bairro permite que se vá até o centro, mas se há o desejo de ir a outras parte da cidade, é necessário sempre tomar dois ônibus, fazendo com que distância que seriam curtas pareçam imensas para quem opta por esse tipo de transporte.

A Cruzeiro está no meio do caminho para quem vai do centro de Porto Alegre para a Zona Sul. No entanto, geralmente não é a rota escolhida para esse trajeto. Ao frequentar mais a região, nota-se dificuldades com os aplicativos de transporte, amplamente utilizados na atualidade. É comum ouvir comentários insatisfeitos, de motoristas e pessoas que moram em outros bairros, quando o *GPS* (sistema de navegação por satélite) indica um trajeto que passe pela Região Cruzeiro. Para muitos, isso seria um perigo, um motivo para não seguir “cegamente” a indicação do sistema, que sempre indica a rota mais rápida. Rapidez, no entanto, não é o único critério para ir de um local ao outro em uma cidade cujos habitantes planejam seus trajetos a partir de suas impressões sobre a cidade, deixando, muitas vezes, espaços interditados que criamos para desviar da alteridade, do desafio de lidar com a diferença.

A cidade, como outras cidades, tem muitos habitantes, cada um com um mapa da cidade em sua cabeça. Cada mapa tem seus espaços vazios, ainda que em mapas diferentes eles se localizem em lugares diferentes. (...) O vazio do lugar está no olho de quem vê e nas pernas ou rodas de quem anda. Vazios são os lugares em que não se entra e onde se sentiria perdido e vulnerável, surpreendido e um tanto atemorizado pela presença de humanos (BAUMAN, 2001, p. 133).

Outra questão é quando se tenta chamar um transporte por aplicativo de dentro da Região Cruzeiro. Especialmente à noite, os pedidos costumam ser recusados pelos motoristas. O receio desses profissionais

de buscarem clientes no bairro também configura um entrave de mobilidade. Para sair da Região Cruzeiro para outros locais da cidade à noite, por exemplo, para uma atividade de lazer, um morador sem automóvel disponível teria duas opções: fazer uma rota maior do que o necessário tomando dois ônibus (que são menos frequentes depois de um certo horário) ou chamar um aplicativo de transporte, ficando à mercê do aceite ou não de seu pedido.

Como se constituem esses mapas mentais no imaginário dos habitantes da cidade? As nossas paisagens familiares se referem a uma organização social à qual estamos habituados, mas que são produtos de processos históricos bem precisos (FOUCAULT, 2004). A exclusão de populações negras, não brancas e pobres, é um processo que acompanha a urbanização desde que as cidades ocidentais começaram a se expandir. Discursos higienistas direcionados à populações subalternizadas têm sua origem nas cidades europeias. Na capital francesa, por exemplo, no segundo terço do século XIX, com o crescimento do amontoado urbano, a coabitação de pobres e ricos começou a ser considerada um perigo sanitário e político. A preocupação com a propagação da cólera e das revoltas populares emergentes iniciou um processo de organização da cidade, separando bairros de pobres e bairros de ricos (FOUCAULT, 1979), práticas replicadas nas cidades brasileiras. Porto Alegre, por exemplo, a partir da virada do século XIX, inspirada pelo planejamento urbano Haussmaniano<sup>4</sup> dá início a uma série de renovações estruturais que englobavam a

---

<sup>4</sup> Georges-Eugène Haussmann foi encarregado de uma série de reformas urbanas na cidade de Paris promovidas sob a gestão de Napoleão III entre 1853 e 1870. As reformas higienistas guiadas por ideais modernistas que visavam também dificultar levantes populares na cidade, envolviam demolição de edificações existentes para abertura de grandes vias arteriais e implantação de serviços urbanos. O modelo foi inspiração em muitas cidades brasileiras e o termo "Haussmaniano" tornou-se comum para designar práticas de planejamento urbano espelhadas na reforma de Paris.



destruição de territórios negros nas áreas centrais da cidade com o intuito de construir uma cidade "mais limpa e saudável", por meio da extinção de becos e a edificação de grandes avenidas arteriais.

A vida na cidade é regulada por discursos, narrativas dominantes em um determinado espaço-tempo. Ao analisar o discurso, é possível examinar as diferentes maneiras pelas quais ele cumpre uma função dentro de um sistema estratégico de relações de poder. No entanto, as práticas discursivas não são apenas um modo de fabricação desses discursos, mas sim um conjunto de técnicas e procedimentos de transmissão e difusão que fazem o discurso se disseminar, ou *capilarizar*, no corpo social (CASTRO, 2009). Tomando a cidade como corpo social, há uma série de práticas discursivas atuando no cotidiano, que conduzem os padrões de comportamento da população e que são engendradas pelos próprios habitantes.

Essa forma de controle da população é a essência do poder disciplinar, que se opõe ao exercício monárquico do poder, ou do poder soberano. No poder disciplinar, não é necessária a coerção para manter os corpos em seus lugares determinados, ao contrário, a (percepção de) liberdade é condição de existência das relações de poder (CASTRO, 2009; FOUCAULT, 1987). Há uma suposta liberdade de circulação pelos territórios, no entanto, a população tende a manter-se em suas paisagens familiares, modelando mapas mentais que excluem certos espaços, evitando o encontro com a alteridade. Esses mapas se consolidam a partir de discursos, ou seja, práticas subjetivas de controle não necessariamente impostas de forma coerciva. Facilmente pode-se escorregar na sensação de que as pessoas agem de tal maneira porque querem ou porque assim escolhem, quando, na verdade, existe uma trama de dispositivos agindo em prol da manutenção da ordem social vigente.

Quando estávamos preparando o primeiro grupo de entrevistadoras do projeto de pesquisa para irem a campo, alguns comentários pareceram dar pistas sobre os discursos existentes no contexto em questão. As entrevistadoras, naquele momento, eram todas moradoras da Região Cruzeiro e estavam sendo recrutadas para trabalhar tanto nessa região, quanto em um bairro próximo, de renda média à alta. Houve resistência entre as entrevistadoras para se voluntariar para a coleta no bairro de renda mais alta, com comentários como “sabe como é gente rica né? É mais reservada, não abre muito a porta”. Alguém disse em tom de brincadeira “lá o difícil vai ser entrar, aqui o difícil vai ser sair” (D.C), referindo-se ao modo de se relacionar e receber visitas, marcado por uma diferença social e cultural entre um bairro e outro. Esse contraste surge como algo evidente, que não causa nenhum espanto: uma diferença já normalizada na vida urbana. Um dos desafios dessa pesquisa foi tentar se despir do habitual e exercitar o estranhamento em relação aos enunciados tidos como óbvios, tentando pensar em quais procedimentos levaram à normalização de certas verdades. Ingressamos em um mundo “pré-fabricado” em que “uma terrível quantidade de aspectos são óbvios a ponto de já não serem conscientemente notados e não precisam de nenhum esforço ativo, nem mesmo o de decifrá-los, para estarem invisivelmente, mas tangivelmente, presentes em tudo o que fazemos” (BAUMAN, 1998, p. 17).

O comentário feito pela entrevistadora também incita uma provocação às práticas de auto segregação, remetendo aos *guetos voluntários* e *guetos involuntários* existentes nas cidades (BAUMAN, 2009). Há um crescente fenômeno, dentro dos grupos de maior poder aquisitivo, que é a opção por viver em condomínios murados, fisicamente situados dentro da cidade, mas, ao mesmo tempo, apartados dela. Quanto mais

recursos intramuros, maior o apelo desses condomínios, que trazem como principal comodidade o fato de não ser necessário sair para algumas atividades do dia-a-dia, desde opções de lazer e exercícios físicos até, em alguns casos, escolas e certos tipos de comércio<sup>5</sup>. Por outro lado, há aqueles que residem em certos espaços da cidade porque é o espaço em que é possível habitar, muitas vezes visto como um local pouco desejado. De certa maneira, ficam também confinados pelos estigmas que o bairro carrega, ainda que não haja muros físicos ao seu redor. Sendo aquele o espaço destinado a eles, circular por outros locais causa uma sensação de estar pisando em solo estrangeiro, onde os costumes são outros - sensação que transparece na fala dos entrevistadores da pesquisa. Materializa-se aí a segregação sócioespacial urbana. Para além de uma questão do uso do espaço e de acesso a direitos, a segregação representa um distanciamento de mundos em que os modos de vida se diferem e nos quais as pessoas são subjetivadas. O *apartheid* gerado pela vida condominizada solidifica e afirma a construção de identidades que moralizam, patologizam o diferente (BAPTISTA, 1999).

Com o tempo, o grupo inicial de entrevistadoras, composto por moradoras locais, foi se modificando. Muitas desistiram por diversas razões, sendo as mais mencionadas dificuldades de conciliar a pesquisa com os horários de trabalho e preocupações com os episódios de violência nas vizinhanças estudadas. Chamamos estudantes de graduação e pós-graduação para reforçar a equipe, formando um grupo misto. Revisitando o

---

<sup>5</sup> Atualmente está sendo anunciado o primeiro bairro privativo da zona central de Porto Alegre, empreendimento com localização próxima à Região Cruzeiro (cerca de 4km do Postão). Com imagens da infraestrutura luxuosa, o anúncio no *website* promete um resgate de uma “vida de bairro”, ou seja, “familiaridade com a vizinhança, crianças livres, pais despreocupados e tudo feito a pé”. Esse é um exemplo surpreendente do que discutimos nessa parte da análise. A construção de um enorme espaço privado que simula a sensação do espaço público desejado por uma parte da população (de altíssimo poder aquisitivo): espaço estéril, imune ao contato com a diferença.

diário de campo, tentamos elaborar compreensões sobre esse fenômeno de desistências e de gradual "academização" do grupo de entrevistadoras da pesquisa. O entusiasmo inicial por tentar diminuir o distanciamento do que se entende por saber científico e saber popular, rompendo barreiras entre pesquisadores e sujeitos de pesquisa, a partir do trabalho em conjunto com entrevistadoras locais, foi diminuindo com o passar dos meses. No lugar do entusiasmo, sentimentos de frustração e incômodo permeavam as conversas da equipe da pesquisa, ao nos depararmos com atrasos e ausências nas reuniões, algo que era entendido como "falta de comprometimento" por parte das trabalhadoras contratadas para realizar as entrevistas. As barreiras (invisíveis) entre comunidade e academia – que pensávamos estar transpondo – se adensaram ao passo em que avançávamos. É que só ao longo do caminho percebemos que o muro que nos separava permitia aberturas, mas era feito de matéria muito sólida para nossa ambiciosa tentativa de demolição.

Conversamos [no carro, voltando da Reunião de Monitoramento] sobre as desistências, chateados pela "falta de interesse" das entrevistadoras. Pensamos nessa dificuldade de aproximar a academia da comunidade, pois ficamos esperando a mesma motivação para executar projetos que para nós tem sentido muito além do pagamento que recebemos pelo trabalho, envolvem status, realização pessoal (...). Temos vontade de despertar algo a mais nelas, mas estamos muito presos à nossa própria forma de pensar. Alguém comenta no carro que 'isso escancara o abismo social em que vivemos' (D.C., 3 de abril 2017).

Ficamos presos à nossa própria forma de pensar, pois vivemos presos, apartados da diferença. As metáforas da ilha e do *abismo* dão forma aos principais sentimentos suscitados na etapa de produção de informações dessa pesquisa. Mas, mais do que simplesmente estranhar a

alteridade, fica evidente a tentativa de disciplinamento de corpos empregada nas relações entre os personagens dessa experiência. O estranhamento da alteridade ilustra o que falávamos há pouco sobre como somos subjetivados de modos diferentes dentro dessas divisões de espaços onde os sujeitos são dispostos no tecido social – “A Academia” e “A Comunidade” são espaços simbólicos, mas também geográficos da cidade. O disciplinamento se dá nas relações cotidianas, nas tentativas de normalização do outro que escapa das formatações às quais estamos habituados. São relações de poder que nós mesmos renovamos a todo instante, fazendo-as funcionar não de cima para baixo, mas na própria trama da multiplicidade (FOUCAULT, 1987). Mesmo na melhor das intenções de tentar respeitar as diferenças, acabamos tentando trazer os sujeitos o mais próximo possível da nossa forma de funcionar – nossos modelos de produção, nossas percepções sobre horários e tempos, nossas formas de contrato. Tudo isso colidia e se ajustava em um movimento contínuo de atualização dessa interação, ao mesmo tempo em que a coleta de dados (por si só exaustiva e cheia de imprevistos) acontecia. Talvez por isso, ao fim de sete meses de coleta na Cruzeiro, o cansaço era imenso e a vontade de distanciamento inegável.

De outro lado, a inclusão de estudantes não-moradores da Região Cruzeiro tornou necessário outro tipo de preparo para as entrevistadoras. Era preciso lhes apresentar o território e desmistificar alguns fantasmas da região tida como uma das mais perigosas da cidade. Muitas delas já tinham alguma experiência no local, mas, mesmo assim, programamos uma atividade de mapeamento. A atividade consistia em andarmos em grupo pelas áreas da coleta, para que elas pudessem se ambientar com as vizinhanças em que iriam trabalhar. No entanto, um dia antes, recebemos um e-mail de uma das estudantes perguntando se

a atividade de mapeamento se mantinha após os acontecimentos daquele fim de semana e anexou a reportagem que informava sobre a ação policial que terminou com a morte de um “criminoso”, após confronto a tiros. Classificá-lo como criminoso já na manchete faz parte de uma importante estratégia midiática, tanto para justificar a ação policial, quanto para reforçar as narrativas já consolidadas sobre o território, conforme discutiremos mais adiante. Depois desse confronto, o posto policial foi atacado e um ônibus incendiado, o que resultou na interrupção de três linhas de ônibus da região.

Como o ocorrido era em um local afastado da onde tínhamos combinado a nossa caminhada, mantivemos a programação. Ao chegar no ponto de encontro, em frente ao Postão, nos deparamos com a presença ostensiva de policiais fortemente armados, posicionados em diversos pontos do bairro. A descrição dessa tarde é das partes mais ricas em detalhes de todo o diário de campo, mas fizemos aqui um esforço para extrair de toda essa intensidade dois pontos que consideramos interessantes para discussão: 1) o estranhamento de circular em um território no qual era gritante o nosso não pertencimento e 2) as reações causadas pelas obras inacabadas da Avenida Tronco, vistas (pela primeira vez de tão perto) e sentidas com o corpo durante a travessia a pé.

Em razão das recentes notícias, pairava uma sensação de insegurança entre as participantes da atividade de mapeamento (equipe da pesquisa e estudantes que estavam se inserindo como entrevistadoras). Por esse motivo, tomamos a decisão de andar identificados com o colete da pesquisa<sup>6</sup>. Enquanto andávamos pelo território, muitos olhares se

---

<sup>6</sup> O colete utilizado era branco e, mesmo com o símbolo colorido do projeto de pesquisa impresso na frente, a cor causava semelhança com os jalecos utilizados por profissionais da saúde. Houve momentos em que fomos perguntados se estávamos fazendo campanha de vacinação.

voltavam para nós, mas a vestimenta padronizada não parecia ser a única responsável por esse fenômeno – ela apenas maximizava nossa condição de “corpo estranho” naquele ambiente. Há uma vastidão de sentidos sendo comunicados através de nossos corpos, majoritariamente brancos, vestimentas e trejeitos que anunciam uma diferença que possui, na cidade, demarcações também geográficas. O coordenador da pesquisa, depois de parar em frente a uma loja e pedir informações, reforça a necessidade de “azeitar” a nossa entrada no bairro, orientando as entrevistadoras sobre a importância de tentar diminuir o estranhamento mútuo: interagir com naturalidade, conversar com as pessoas ao longo do caminho, entre outras atitudes nesse sentido. Essa necessidade, colocada na expressão “azeitar”, denuncia um atrito, o reconhecimento de uma passagem áspera que precisa de um esforço consciente para ser suavizada. A “tranquila” circulação pelo espaço urbano passa também por esse tipo de complexidade.

Mas, para falar de obstáculos bem menos sutis, logo no início da caminhada, saímos contornando o Postão e passamos pela já comentada Avenida Tronco, que desde antes da Copa do Mundo de 2014, aguardava a finalização da obra de duplicação:

Há apenas uma casa ‘de pé’ no caminho da onde começou a ser construída a continuação da avenida, no resto se vê apenas escombros. Em um desses amontoados de concreto e tijolo quebrado, percebo que se ergueu novamente uma casa, improvisada, em que só é possível saber que alguém mora ali pelas roupas penduradas no varal. Fico com vontade de tirar fotos, mas não me sinto à vontade para isso. Nos pequenos comércios e residências à margem da avenida, nossa presença uniformizada é observada pelos moradores. Paramos em frente a um “valão” aberto, com aspecto insalubre e, ao erguer o olhar do chão, me chama a atenção o contraste entre o fim da obra inacabada e o cruzamento com a outra via asfaltada, alguns metros adiante.

Com paradas de ônibus novas, pintadas de um azul ainda não desbotado pelo tempo, o asfalto brilha à luz do sol, destacando ainda mais o solo em que pisávamos, feito de terra, pedregulhos e mato sem poda, com um cavalo magro preso a uma estaca cravada no chão, bem na beira do cruzamento. Para lá do cavalo, parecia outro mundo dividindo um mesmo horizonte (D.C., 3 de maio de 2017).

Os torneios esportivos são sediados nas cidades com promessas de deixar legados positivos para o lugar, mas muitas vezes acabam impactando negativamente, com uma organização que “busca submeter os lugares a uma uniformidade estanque, inflexível, indiferente à realidade local” (MELCHIONNA; BECKER, 2015, p. 36). A Avenida Tronco foi considerada, nos planos de preparação da cidade para a Copa, uma via importante de acesso a um dos estádios onde ocorreriam os jogos e, por isso, precisava ser reestruturada, facilitando a mobilidade pelo local. No entanto, o abandono da obra em pleno andamento, em vez de promover o objetivo questionável em termos urbanísticos e conceituais de acesso à região, tornando-a prioritariamente um local de passagem e não produção de cidade, criou um grotesco obstáculo de mobilidade. E deixou a Cruzeiro, mais uma vez, interdita ao convívio com o resto da cidade e ilhada, inclusive, em relação à movimentação festiva promovida pelo megaevento.

### **ATMOSFERA DE MEDO E O PERIGO DA QUEDA**

*Cazuza<sup>7</sup>, 47 anos, morador da região há 38, é presidente voluntário de uma das associações comunitárias locais. Vivia em uma cidade do interior do Estado até seus nove anos de idade, quando se mudou para a capital com*

---

<sup>7</sup> Nome escolhido por remeter a memórias de infância.



os pais e os seis irmãos para “tentar melhorar um pouco a situação de vida”. Quando perguntado sobre como era a região logo que chegou, Cazuza confessa: “Na verdade eu não queria ter lembranças daquela época (...) todo mundo diz que é bom lembrar o passado, mas não sei se é tão bom, não (...) o passado é doído”. Quando chegaram do interior, segundo ele, era preciso descer do ônibus bem antes, porque era cheio de buracos de escavação nas ruas. “Eu me apavorei, porque na cidadezinha do interior, por mais pobreza e necessidade que a gente passasse, era mais organizada, tinha ruas mais asfaltadas, era mais limpinha”. “As pessoas vinham do interior igual eu vim e pegavam mesmo os pedaços de terra, iam morando e depois se ajeitando e através de uso capião, buscando seu direito da terra”. Cazuza tem lembranças vívidas e terríveis dos banhos que tinha que tomar no inverno em torneiras na rua, por volta de 1979 e 1980. Sobre as melhorias de infraestruturas que existem hoje na comunidade, ele afirma: “tenho orgulho de dizer que não é poder público isso, são pessoas que trabalharam honestamente e construíram suas casas”. “eu cheguei a abrir buracos para colocar canos para o saneamento básico”. A principal melhoria que ele ainda gostaria de ver em sua vizinhança é a presença de mais locais de lazer: “campos de futebol, praças bem adequadas para as pessoas (...) academias... Em cada cantinho do bairro eu gostaria que tivesse isso, porque eu acho que o uso desse tipo de coisas, de lazer, faria com que as pessoas diminuíssem a tensão de agressividade um com o outro”. Ele crê que a falta de espaços que incentivem a boa convivência entre as pessoas da comunidade cria rivalidades, divisões de grupos que brigam entre si. Sobre a existência de grupos de tráfico na região, Cazuza simplesmente responde: “Na verdade a gente não lida com isso (...) Eu sei que tem, todo mundo sabe, mas quem deveria tomar providência quanto a isso, tentar melhorar isso, não faz... que força tenho eu para fazer? Nem eles atingem nós, nem nós atingimos eles”. Considera sua

*vizinhança relativamente pacífica em relação a outras da região, onde os conflitos são mais agressivos. Percebe que isso se deve ao fato de que ali todos se conhecem, praticamente vivem lá desde a infância, portanto “tem esse mútuo respeito entre um vizinho e o outro, mesmo desses que fazem essas coisas erradas”. Ele está trabalhando na associação há nove anos e diz que antes disso já fez de tudo um pouco. Começou aos nove anos vendendo pão e pastel para ajudar no sustento da família, trabalhou como empacotador em supermercado, foi policial militar, office-boy, entre outras funções. Hoje se dedica integralmente à associação, que comporta uma creche e serviços de apoio educacional que atendem mais de trezentas crianças e jovens da comunidade. Conta que sofreu de depressão quando era jovem, aos 24 anos de idade, precisando passar por tratamento médico e psicológico. Relata que o que sustenta sua saúde mental hoje em dia é o trabalho comunitário “dá uma sensação tão boa no cérebro da gente, acredito eu, quando tu consegues ver alguém brincando, uma criança te agradecendo”.*

As regiões que abrigam populações racializadas e com menor poder aquisitivo em geral, são associadas à insegurança. A partir dos anos 1980, houve uma expansão da rede internacional de narcotráfico, o que refletiu na ampliação de atividades criminosas relacionadas à venda de drogas dentro das comunidades pobres brasileiras, o que gera uma imagem negativa dos moradores desses locais pela associação à criminalidade (GOMES; FERNANDES; FRANÇA, 2013). A Cruzeiro não é diferente, tendo seu nome muito vinculado à violência gerada pelo tráfico de drogas. Em uma busca por notícias usando a tag “Vila Cruzeiro” em um dos jornais de maior circulação da cidade, dez das onze notícias encontradas (entre os meses de janeiro a julho de 2017) são sobre confrontos e mortes ocorridos no local. Expressões como “assassinado em

plena luz do dia”, “incendiado”, “armas e munições” e “policimento reforçado” estampam as manchetes do período da inserção em campo.

A partir do diálogo com os moradores, em especial os que estavam trabalhando como entrevistadores da pesquisa, entendemos que havia locais “proibidos” para algumas pessoas, representados no desenho da ilha como buracos a serem desviados. Uma das entrevistadoras pediu para ser trocada sua área no mapa das amostras, explicando que ela é uma pessoa bastante conhecida no local onde mora, cujo domínio é exercido por um grupo de tráfico rival que comanda a área que ela teria que circular para fazer as entrevistas. Segundo ela, ser vista andando na área do outro grupo poderia gerar desconfiança dos chefes do tráfico. Em um momento em que saímos a campo com essa entrevistadora, ela fez o seguinte relato: quando o seu filho (já adulto) chega em casa, à noite, ela precisa ir buscá-lo na parada, porque se eles enxergam um rapaz negro subindo a rua, no escuro, “já acham que é problema” (D.C.). Ela caminha de braço dado com ele, porque se percebem que ele está acompanhado de uma mulher mais velha, não desconfiam tanto. “Eu vou toda desarrumada, de pantufa, para verem que eu moro ali (...) fica muito escuro de noite porque eles apagam as luzes da rua para poder trabalhar” (D.C.).

Ela contou a situação com simplicidade e descontração, apesar do conteúdo pesado. A outra entrevistadora que estava conosco, naquele momento, contou que onde ela mora isso não acontece, mas conhece um jovem que não podia ir visitar a namorada à noite pelo mesmo motivo: já havia sido parado e questionado pelos traficantes. Muito frequente, também, nas conversas que se ouvem por lá são essas demarcações de diferenças entre uma vizinhança e outra, muitas vezes, ao dobrar da esquina, as regras mudam. Quem caminha por lá sem saber desse

funcionamento, se depara com alguns olhares difíceis de traduzir - como foi relatado por algumas entrevistadoras estudantes -, mas que indicam que a passagem está sendo vigiada. Quanto a quem são, afinal, esses líderes do tráfico, as respostas os descreviam quase sempre como meninos bem jovens, adolescentes, e que, por isso mesmo, são muito agressivos - quanto mais jovens, mais é preciso fazer uso da violência para serem respeitados e assumirem um status mais elevado. “Eles precisam mostrar poder” (D.C.), contou uma entrevistadora.

Cabe aqui ressaltar que o conceito de “poder”, da forma como foi trabalhado por Foucault (1987), não se baseia em uma concepção negativa do poder, mas como um exercício ou jogo de forças permanente e presente em todas as relações. Mas que tipo de poder é esse que precisa ser mostrado por esses personagens que atuam de maneira tão contundente no território? É importante delimitar que o poder não é um atributo do qual a pessoa possa se apoderar, tomar posse, pois não é “algo e si” e sim uma “operação” (PASSOS, 2013, p. 11). Talvez a pergunta correta não seria “que poder é esse”, mas o “como” desse poder, ou seja, quais as condições que tornam possíveis esse tipo de relação de poder entre moradores e líderes do tráfico dentro da comunidade. Suposições iniciais podem levar a entender essas relações como tirânicas, uma liderança que é tomada à força. No entanto, Foucault traz instrumentos conceituais interessantes sobre situações em que há algum tipo de excesso de poder (por exemplo, em regimes totalitários como o fascismo e o stalinismo). O autor entende a liberdade como condição essencial para qualquer relação de poder, já que essa relação só se dá quando há possibilidade de resistência (MAGALHÃES, 2013). Mas isso não significa negar que existem estados de dominação, pois em muitos casos essas relações são acentuadamente assimétricas e a margem de liberdade é limitada.

Os moradores da Cruzeiro, ao primeiro olhar, parecem viver à mercê do domínio dessas lideranças, que usam da força e da coerção para delimitar seus espaços. Essa questão se destaca como um verdadeiro entrave de mobilidade, atrelada também às disputas que se territorializam nos fluxos e nos corpos, levando as pessoas a modificarem suas rotas, evitarem possíveis atalhos para irem de um local ao outro e, no limite, deixarem de circular na rua, em especial em horários noturnos ou em períodos específicos em que há “toque de recolher”. Mas há também a visão de pessoas como o entrevistado Cazuzza, que dizem haver certos pactos de respeito mútuo entre os moradores envolvidos com a criminalidade e os que não têm envolvimento:

Eu não convivo com isso [com o crime], não concordo com isso, mas só quem mora em comunidades como a nossa aprende uma coisa: é cada um no seu quadrado (T.E, Cazuzza).

Eu conheço bem a linguagem da vila. A periferia tem um código interno de condutas que quem é de dentro conhece (...) assim como eu respeito, eu exijo meu respeito (T.E, Anita).

Se cada um faz a sua parte, levanta cedo para o serviço, sai e volta, eu acho que é tranquilo (T.E, Joana).

A leitura do texto de Gabriel Feltran (2016) ajuda a pensar mais a fundo sobre a construção dinâmica social contemporânea das periferias e a presença da criminalidade. Usando os termos “trabalhador” e “bandido”, ele faz algumas costuras entre esses personagens antagônicos presentes no imaginário popular e que ganham vida nas periferias brasileiras. Assim como os entrevistados Cazuzza e Joana, além de tantos outros, as pessoas que migraram do interior, por volta dos anos 1970, para essas áreas ainda não urbanizadas, levantaram suas casas com sua própria força de trabalho e foram, aos poucos, conquistando a

infraestrutura básica de moradia através de esforços coletivos. Segundo o autor, essa narrativa de orgulho pela construção do local é recorrente na fala dos moradores mais velhos, mas a geração nascida após os anos 1990 não se reconhece nessa fala. Isso impacta a forma como o jovem se relaciona com o território. Bauman (2001) diria que a modernidade líquida é marcada por esse rompimento dos laços territoriais, assunto que será aprofundado mais à frente.

Ainda em Feltran (2016), o desinteresse pela narrativa de ação comunitária e a lacuna de representações (que podemos somar à exacerbação da lógica de consumo nas últimas décadas) alimenta uma disputa de legitimidade. Nesse cenário, o “mundo do crime” insurge como uma instância de validação para o público (cada vez mais) jovem. Além de tensionar o mundo do trabalho, frequentemente precarizado, em oposição às possibilidades lucrativas do mercado ilícito, tensiona outras esferas (familiar, religiosa, escolar), modificando a estrutura das dinâmicas sociais existentes. O autor entende que, cotidianamente, esses grupos manejam componentes muito mais sutis de disputa pelas normas de convivência, que não se traduzem por uma dominação necessariamente autoritária, mas tampouco trata-se de uma relação democrática: “a questão é que ‘o crime’ emerge noutra chave de compreensão, como resultante de trocas sociais complexas (...) obtendo dessas trocas consentimentos ativos e legitimidade para ali se estabelecer” (FELTRAN, 2016, p 57-58, grifo do autor).

Na Cruzeiro, as queixas em relação à criminalidade são recorrentes nas conversas cotidianas, mas há uma variação na intensidade do incômodo que depende da localização exata de moradia da pessoa. Algumas vizinhanças parecem ter pactos mais bem estabelecidos de respeito mútuo e, em outras, o pavor de retaliações injustas é uma realidade. Muitos têm

uma história para contar de um conhecido, um vizinho ou um parente que foi executado por algum motivo banal. Essas histórias percorrem o território, assumindo caráter quase mítico e adensam a *atmosfera de medo e ansiedade*. Manter-se em estado de alerta já é parte da vida urbana e em meio à sensação de caos, “nossos medos são capazes de se manter e se reforçar sozinhos. Já têm vida própria” (BAUMAN, 2009, p 54).

O medo na cidade nasce da angústia pelo anonimato na multidão. A aglomeração de pessoas cria a sensação (real) de que estamos cercados de desconhecidos – e o desconhecido gera medo. Segundo Robert Pechman (2002), uma das formas de dar nome ao desconhecido é criando mitos e, nas sociedades urbanas que foram tomando forma a partir do século XIX, os folhetins e crônicas jornalísticas faziam esse papel de fabricação de mitos. Era comum nos folhetins, como em diversas vertentes da literatura, organizar o mundo em polos antagônicos, traçar fronteiras entre o bem e o mal. A paisagem urbana vai sendo constituída no imaginário da população através de discursos povoados por ideias maniqueístas que tentavam responder à pergunta que pairava no ar: Quem são os selvagens da cidade?

(...) é dar cara, corpo e voz às classes perigosas. Pelo folhetim, desdobrando-se no romance, a sociedade descobre horrorizada o *outro* do civilizado e se dá conta que o inimigo não está mais do lado de fora das muralhas da cidade (aliás, as cidades nem têm mais muralhas), que convive lado a lado com o cidadão. (PECHMAN, 2002, p. 16, grifo do autor)

Ainda que de forma diferente, as matérias jornalísticas de hoje ainda desempenham um papel de disseminar discursos maniqueístas. “A vila em que todos viraram alvos” é o título de uma matéria jornalística de 25 de fevereiro de 2016 sobre um tiroteio ocorrido na Região

Cruzeiro, época em que iniciavam as idas à campo. Em tom envolvente, típico de romances policiais, o jornalista narra o acontecido e capta a atenção do leitor com um toque de mistério e descrições ricas em detalhes. Guardamos a matéria com uma anotação que dizia “Cruzeiro: terra de ninguém?”, pois a primeira leitura feita remeteu ao termo utilizado em contexto de guerra para designar o território “sem dono” existente entre duas trincheiras de grupos inimigos, na qual qualquer um que passe fica extremamente vulnerável, virando alvo de ataques vindos de qualquer lado.

A metáfora da guerra se adequa muito bem à paisagem da Região Cruzeiro. Não apenas pela ocasional ocorrência de conflitos armados entre grupos rivais e nem tão somente pelo clima de “guerra fria” gerado pelas proibições de circulação já mencionadas, mas também pelo aspecto visual do local. A Avenida Tronco, após as demolições para a duplicação da via, frequentemente era descrita como semelhante a uma zona de guerra, com comparações com imagens da Síria, cuja guerra foi muito noticiada pelos telejornais na primeira metade da década de 2010. A diferença é que o “estrago” ali na Cruzeiro não foi feito por bombas, mas pelo “descaso” governamental. É interessante refletir sobre como a aparência do local acaba por reforçar um discurso midiático, fazendo com que as palavras “zona de guerra” se materializem, alterando a paisagem e ilustrando aquilo que é dito sobre o lugar. Assim, a precarização produzida pelo Estado ajuda a desenhar o que estampa as manchetes de jornal.

Retomando a anotação feita no diário, “terra de ninguém”, é possível pensar em duas questões que se abrem e vão se ampliando ao longo da vivência em campo. Primeiro, a lembrança do poema, tão utilizado para retratar a pobreza e a vida da população marginalizada, de Eduardo Galeano (2016), “Os ninguéns”:



As pulgas sonham em comprar um cão, e os ninguéns com deixar a pobreza, que em algum dia mágico de sorte chova a boa sorte a cântaros; mas a boa sorte não chova ontem, nem hoje, nem amanhã, nem nunca, nem uma chuvinha cai do céu da boa sorte, por mais que os ninguéns a chamem e mesmo que a mão esquerda coce, ou se levantem com o pé direito, ou comecem o ano mudando de vassoura.

Os ninguéns: os filhos de ninguém, os dono de nada.

Os ninguéns: os nenhuns, correndo soltos, morrendo a vida, fodidos e mal pagos:

Que não são embora sejam.

Que não falam idiomas, falam dialetos.

Que não praticam religiões, praticam superstições.

Que não fazem arte, fazem artesanato.

Que não são seres humanos, são recursos humanos.

Que não tem cultura, têm folclore.

Que não têm cara, têm braços.

Que não têm nome, têm número.

Que não aparecem na história universal, aparecem nas páginas policiais da imprensa local.

Os ninguéns, que custam menos do que a bala que os mata. (GALEANO, 2016, p. 71)

Essa forte sentença de Galeano encontra ecos na fala de uma entrevistada que atuava como educadora na Cruzeiro. Ela destaca que aquilo que mais a deixa insatisfeita com o lugar onde mora e trabalha é o problema da mortalidade juvenil. Ela conta que muitos jovens são absorvidos pelo tráfico bem cedo, entre treze e dezesseis anos de idade, e acabam sendo assassinados, ainda que mal tenham começado a vida adulta: “Isso me incomoda, essa indiferença com a mortalidade dos jovens da Cruzeiro” (T.E). Se a região é percebida pela cidade como “terra de ninguém”, quem lá vive acaba também sendo visto como “ninguém”? Quanto dessa indiferença é reforçada pelo discurso da mídia que evoca

imagens sobre a Região Cruzeiro como um lugar sem dono, um lugar sem lei? O tom novelístico utilizado, em nome de provocar o interesse dos leitores e aumentar o lucro da empresa jornalística causa impactos subjetivos na região e em seus moradores. Tal como vimos acima, o imaginário da população e a paisagem urbana também são formados a partir do discurso da mídia.

A segunda questão que se abriu a partir da frase “terra de ninguém” foi uma característica forte da Cruzeiro que se sobressai, em especial nas falas dos entrevistados Cazuza e Anita (como veremos a seguir), que diz respeito à ocupação da terra. Esse tema é a chave para compreensão dos processos de segregação internos que ocorrem na Cruzeiro, dos quais falaremos no capítulo que segue.

### **MUROS GROSSOS E PAREDES FINAS**

*Anita<sup>8</sup>, 48 anos, mora na Região Cruzeiro desde 2003, é formada em Letras e estudante de Psicologia na universidade localizada na região. Reside em um condomínio integrado com a rua, sem divisão evidente entre espaço público e espaço condominial. Antes, morava na região leste de Porto Alegre, no Morro Santana, onde passou a maior parte da vida, desde que veio do interior, ainda na infância. Anita participou ativamente da construção de sua comunidade no Morro Santana, tornando-se uma liderança na juventude: “aos 20 anos eu ocupei uma área para morar, por isso minha liderança no movimento iniciou pela luta pela moradia”. Conta que, no local, não havia água encanada, nem luz elétrica. Ela levou a demanda para a prefeitura, por volta de 1992, e foi criticada pelos vizinhos, que a chamaram de “ingênuas” por acreditar que o pedido seria atendido. Após alguma*

---

<sup>8</sup> Nome escolhido em referência à revolucionária Anita Garibaldi.

*insistência, Anita foi surpreendida pelo barulho dos caminhões entrando na comunidade para instalação da rede de abastecimento. “Fiquei muito feliz. Foi ali que eu comecei a acreditar que valia a pena mobilizar os moradores e ir atrás. Depois disso, nunca mais parei, a gente foi buscar coleta de lixo, etc”. Apesar de relatar com muita satisfação sobre sua atuação no movimento comunitário, Anita conta que houve um desgaste. “O movimento comunitário é muito forte durante um tempo, mas com o passar dos anos, é uma questão cultural, as pessoas não se apropriam, elas não querem se tornar protagonistas, porque dá trabalho”. As reuniões foram esvaziando e a violência se intensificou na região nos anos 2000, pelas disputas do tráfico. A região começou a ser negligenciada novamente “eu não via mais resultado, tinha um buraco que ficou esperando um ano para a prefeitura vir fechar, ninguém resolvia”. Essas razões contribuíram para a decisão de deixar a zona leste e mudar para a Cruzeiro. “Foi amor à primeira vista com o condomínio”. Anita ficou encantada pelo local, que era muito arborizado e em cima do morro. “Parece um oásis”. Apesar de gostar do local onde vive, descreve uma sensação de isolamento na Região Cruzeiro: “aparentemente tão próximo de tudo e tão ruim [em termos] de mobilidade”. Outro aspecto lhe causa incômodo: “a distinção, a segregação bem clara que acontece entre os ditos proprietários e os chamados invasores”. O condomínio em que ela mora fica ao lado de uma ocupação e a relação dos moradores das duas partes é muito conflituosa, “porque eles [moradores do condomínio] não aceitam se sentirem tão expostos pela passagem dos moradores das vilas do entorno e nós estamos ali cercados de comunidades bem pobres, então tem muito roubo de coisas banais, tipo uma mangueira, o medidor da água”. Anita se desloca pela cidade a pé e de ônibus, nunca gostou de dirigir. “Gosto de andar de ônibus, porque eu vejo a cidade (...) é um momento meu, de introspecção”. Circula pela região tentando diminuir as barreiras que*

*encontra na sua vizinhança do jeito que pode. Pediu para um artista local grafitar a porta de sua garagem, retratando a vista da janela do seu quarto, onde consegue ver a cidade do alto do morro. Ao compartilhar uma paisagem que é só sua com os vizinhos, talvez esteja manifestando um desejo de que aquela cidade que vê pela janela pudesse ser de todos.*

Anita percebe a Região Cruzeiro de forma especial, pois adquiriu uma casa no local depois ter vivido em outro bairro, onde havia ocupado sua área de moradia. De repente, viu-se assumindo outra posição social no novo bairro, aonde chegava com o status de proprietária. Sentindo-se um pouco parte dos dois mundos, ela tenta driblar a segregação entre grupos em conflito: os *proprietários* e os *ocupantes*.

O condomínio de Anita tem características atípicas em relação à maior parte dos condomínios atuais, pois o conjunto de casas não está isolado por muros. Um loteamento para população de classe média trabalhadora do comércio, construído nos anos 1960, transformou-se nesse condomínio, mudando de nome e ganhando regimento próprio. Segundo informações disponíveis em *website*<sup>9</sup>, a área condominial perfaz um total de 390.620,50m<sup>2</sup>, com 563 residências. Mesmo sem estar concretamente separado do seu entorno, o condomínio estabelece barreiras invisíveis que tornam possível uma vida segregada, mesmo sem os muros reais, já que “a vida condominizada solicita limites e barreiras” (BAPTISTA, 1999, p. 38). Anita relata que há uma constante “irritação” (T.E) dos moradores do condomínio causada pela passagem dos moradores das “vilas”<sup>10</sup> próximas.

---

<sup>9</sup> Optamos por não referenciar o website a fim de manter certo resguardo em relação às informações mais específicas do condomínio em questão.

<sup>10</sup> A partir daqui, começamos a utilizar o termo “vila” com mais frequência por ser a palavra escolhida pelos entrevistados para se referirem à localidade em questão.

Uma das vilas a qual Anita se refere caracteriza-se por um aglomerado de casas construídas na subida localizada logo atrás de sua rua. Segundo Anita, “as pessoas que estão na vila, a maioria, são interioranas, pessoas que vieram do interior na década de 70 ou 80, com aquele sonho de sobrevivência e, quando chegaram aqui, não encontraram condições de comprar, alugar ou financiar um imóvel, morar em um bairro regular. O que sobrou foi a vila” (T.E). A exemplo de muitas favelas brasileiras, as vilas em Porto Alegre também foram construídas, no passado, por uma “espécie de população de mediação entre o rural e o urbano” (FELTRAN, 2016, p. 51). Construções que foram iniciadas sem participação do poder público e, por isso, seguem um padrão “desordenado”, ou seja, com irregularidade das vias e do tamanho e forma dos lotes. Essas características levam a uma maneira específica de se relacionar com o espaço, que geram diferentes modos de subjetivação. Observar esses corpos e interações permitiu pensar sobre os atritos e fricções que eles causam ao chocar-se com a vida condominizada.

A seguir, trazemos trechos do diário de campo da primeira chegada ao novo local da Reunião de Monitoramento, antes sediada no Postão. O contraste entre o novo local (um centro comunitário, cravado no coração da vila, lugar onde o cotidiano da comunidade acontece) e o Postão (espaço asséptico, onde as interações são mediadas por diversos agenciamentos e, portanto, ocorrem menos naturalmente) causou deslocamentos que favorecem a análise:

Fomos de carro encontrá-los no novo local, no qual se chega entrando em um acesso estreito, sem sinalização. O movimento é grande no fim da tarde, com a saída da creche que fica exatamente em frente à casa onde iríamos realizar a reunião: uma casa de alvenaria, pintada de azul. Por causa do horário movimentado, existem alguns carros estacionados ao longo do acesso,

especialmente em volta da creche, o que nos obriga a seguir um pouco mais à procura de uma vaga, dirigindo bem devagar em respeito aos pedestres, com os quais dividimos o mesmo espaço na rua. (D.C)

O primeiro estranhamento é essa divisão de espaço entre pedestres e carros, em uma via bastante estreita, sem calçada. Os transeuntes – em sua maioria, mulheres acompanhadas de crianças – contornavam nosso carro, tranquilamente, para seguir seus caminhos e nós avançávamos com cuidado, tentando decodificar as regras do ambiente. Não existe qualquer tipo de sinalização de trânsito, que informe onde se pode entrar ou estacionar:

Os carros parecem acomodados de forma desordenada, encaixando nos cantinhos possíveis dentro daquela rua estreita, sem calçada. Observando o entorno, obedecemos a esse aparente código de conduta “desordenado” e tentamos localizar um canto para encaixar nosso carro também. Mais abaixo na rua – há um declive acentuado após uma curva – se vê um grupo de rapazes jogando bola, sem camisa e totalmente à vontade no meio da rua. Em volta, muitas casas “amontoadas”, sem espaço de terreno entre elas. Como se tivessem sido construídas, também, encaixando onde dava. As casas, algumas de alvenaria, outras de madeira, parecem deixar seu interior exposto, não sei bem se por estarem com as portas abertas, ou se as janelas são muito próximas da rua (sensação causada pela ausência de calçada). Alguns moradores estavam sentados em frente às casas e havia muitas roupas penduradas em varais. (D.C)

O exercício de observar e absorver o ambiente com olhos de “recém chegadas” permitiu dar vida a essa rua que, em outras palavras, poderia ser descrita como uma típica via de assentamento informal. As diferenças causadas pelo que é entendido por “informalidade” se traduzem, principalmente, na ausência de sinalização e calçamento, que parece algo estranho dentro da nossa (das pesquisadoras e colegas que

acompanhavam) concepção de urbanidade branca e de classe média. Para os habitantes do local, no entanto, está normalizado nos modos de transitar, ou seja, não parece constituir obstáculo de mobilidade. Andando com destreza nas vias que percorrem diariamente, encontram vizinhos e criam espaços de convivência e lazer. Somos provocadas a pensar nossas concepções de urbanidade, de ordenamento formal de uso dos espaços, modos e processos de estar, ser e constituir território. É possível que as normas instituídas fora dali, na “cidade formal” (T.E), possam servir como barreiras invisíveis, inibindo o uso desses outros espaços pela população subjetivada no assentamento informal.

Outro detalhe que chamou a atenção, nessa e em outras incursões por ruas semelhantes da Região Cruzeiro, foi a maior exposição do interior das casas. Em uma rápida espiada, é possível ter acesso a detalhes do seu interior, objetos decorativos, disposição dos móveis, programação televisiva escolhida, etc. Raquel Rolnik (1988) resgata as origens da intimização dos lares a partir do final do século XIX, ligada a um movimento da burguesia de reorganização do espaço de moradia. “O lar – domínio de vida privada do núcleo familiar e de sua vida social exclusiva – se organiza sob a égide da intimidade” (p. 27). As casas são construídas de forma a abarcar todas as atividades em cômodos definidos por função (sala de visitas, sala de jantar), assim “a vida social da burguesia se retira da rua para se organizar à parte, em um meio homogêneo de famílias iguais a ela” (p. 27). Esse padrão de habitação torna-se imperativo nas casas de famílias abastadas, enquanto nos territórios de baixa renda isso não ocorre, pela necessidade de dividir espaços pequenos com muitas pessoas. Mesmo que, atualmente, as configurações arquitetônicas dos domicílios das elites e da classe média tenham passado por mutações, as ocupações da Região Cruzeiro apresentam esse contraste na forma de

habitar. A rua e o interior das casas se aproximam, assim como a interação entre casas vizinhas é muito mais intensa do que, habitualmente, se vê em localidades de tecido urbano formal, onde os terrenos estão claramente delimitados e cercados. Na “vila”, há uma delimitação menos óbvia entre fora e dentro, casa de um e casa de outro. Muitos terrenos são divididos por vários núcleos de uma mesma família ou por famílias diferentes. Isso demanda outro entendimento de como se dão os limites dos espaços individuais reais e simbólicos. Continuando o relato:

Um dos entrevistadores abre a porta e nos conduz a um salão grande com cadeiras e mesas de plástico e uma churrasqueira no canto. Assim que, rapidamente, organizamos as mesas para iniciar a reunião, todos parecem agitados e começam a contar suas últimas experiências e entrevistas realizadas. O barulho da rua contribui para o clima de agitação – escuto motos acelerando e, ao lado da Associação, alguns cães latem muito alto. O vidro da janela que nos separa do pátio com os cães está quebrado, dando a sensação que eles estão dentro da sala. Há um momento em que um senhor (provavelmente o morador do pátio ao lado), lá de fora, coloca o rosto nessa janela, interrompendo a reunião para cumprimentar o pessoal. (D.C)

Do mesmo modo que o espaço íntimo se mescla com a rua, a rua invade os espaços internos. Lembro-me de, nesse dia, sairmos da reunião aturcidas e admiradas com a capacidade dos entrevistadores de ignorarem os sons do entorno e seguirem a reunião normalmente. Mais de uma vez, a equipe de pesquisa se sentiu fracassada ao tentar estabelecer “ordem” no ambiente, fazendo com que todos se escutassem e esperassem sua vez de falar. Naqueles caóticos fins de tarde, o que todos queriam era concluir suas obrigações e ir para casa, acompanhando o audível fluxo externo de movimentação pós-jornada de trabalho. Grada Kilomba (2019) conecta o aprendizado da erudição e ciência, como são



entendidos e praticados na academia, às relações raciais de poder, e denuncia a urgência de uma outra forma de pensamento. Durante o processo de pesquisa, percebemos nossa própria construção encharcada por aprendizados vindos de saberes acadêmicos com posturas elitizadas, que dizem da importância do enquadre e da organização do ambiente para obter máximo aproveitamento, numa visão neoliberal e utilitarista. Processos que anulam os afetos presentes, produzidos por um ideal de transcendência<sup>11</sup> dos saberes na academia. Adaptações e "desprendimentos" foram necessários, mas os registros dessas sensações foram importantes para compreender certas dinâmicas do campo de estudo, por meio de uma afetação causada pelo encontro com a alteridade.

Reiteramos, nesse ponto, a importância da escolha metodológica para construir o tipo de análise almejado. O registro das inquietações e incômodos das pesquisadoras, em diário de campo, ao longo de todo o processo, foram imprescindíveis para utilizar a ferramenta da Análise de Implicação, mencionada no capítulo do método. Essas aparentes "desarmonias" entre expectativas e realidades, que reverberam no próprio corpo da pesquisadora (constituído a partir de tramas discursivas específicas), revelam muito sobre os diferentes e inúmeros modos de subjetivação possíveis. Pistas preciosas para ampliar compreensões sobre a realidade.

Retomando a questão trazida pela entrevistada Anita, os modos de habitar dos moradores do condomínio e dos moradores da vilas se diferem. A imagem do novelo foi escolhida para representar essas relações

---

<sup>11</sup> Utilizamos aqui o termo transcendência em oposição ao plano de imanência Spinoza (1979). Entendemos que a pesquisa hegemônica tenta estar "acima" e independente dos "objetos" e afetos gerados pelo encontro com o campo.

estreitadas e permeáveis que existem entre os *ocupantes* em oposição às formas de se relacionar dos *proprietários*: “Os moradores [do condomínio] investem nas suas próprias casas, deixando bonitas e agradáveis, mas não investem na convivência” (T.E). A intenção é tentar materializar essas desconexões e distâncias que se estabelecem em um espaço tão mesclado, onde não existem muros de separação entre um grupo e outro, mas a segregação e diferenciação acontecem por outras vias (barreiras invisíveis). A exemplo do que ocorria nas cidades coloniais brasileiras, as distâncias entre grupos sociais que estão próximos fisicamente pode ser expressa por modos de vestir, gestualidades, atitudes e traços étnicos como o tom da pele (ROLNIK, 1988). Robert Pechman (2002) retoma a sociabilidade como uma das grandes preocupações do século XVIII, momento em que a etiqueta se tornou uma forma de contenção (disciplinamento de si) e dominação (disciplinamento do outro): cria-se um modelo de comportamento, ou de normalidade, que se não é seguido, coloca o sujeito na condição de incivilizado.

O disciplinamento é um dos mecanismos de controle pelos quais se pretende defender a sociedade dos perigos que vêm de dentro do próprio corpo social (SOUZA, 2014). Torna-se importante delimitar espaços, saber quem é quem na crescente massa de indivíduos que se espalha desordenadamente pela pólis. Enquanto, na soberania, esses limites seriam demarcados com medidas repressivas (proibindo a passagem de certos grupos, por exemplo), o poder disciplinar investe em técnicas de adestramento. “Aqueles que fogem a essas técnicas de objetivação e subjetivação vão compor outra categoria, a de povo, pessoas que não pertencem realmente à população” (SOUZA, 2014, p. 133). Segundo Foucault (2008), a partir do momento em que os muros deixam de existir, deixando a cidade aberta à passagem de diversos grupos sociais, o

conjunto de habitantes é enquadrado por vigilâncias, olhares e exames: “tratava-se de organizar a circulação, de eliminar o que era perigoso nela, de separar a boa circulação da má” (FOUCAULT, 2008, p.24).

Entre os *ocupantes*, a própria forma de habitar o espaço urbano se difere da norma. Desde o padrão das construções, até as formas de habitar a rua – tendo a calçada em frente ou o terreno ao lado como extensões da moradia – tudo isso pode ser lido pelos *proprietários* como modos inconvenientes de existir no bairro. Bauman (1998) trabalha com a noção de “pureza” como uma invenção humana que busca ordenar o mundo de modo a atribuir às coisas seus lugares corretos. Por muitas vezes, na história da humanidade, os próprios humanos atrapalhavam a efetivação desse projeto de pureza: “*outros seres humanos* que são concebidos como um obstáculo para a apropriada ‘organização do ambiente’” (p. 17, grifos do autor). Quanto mais se afastam as diferenças, maior é a sensação de temor na presença do outro: “quanto mais eficazes a tendência a homogeneidade e o esforço para eliminar a diferença, tanto mais difícil sentir-se à vontade em presença de estranhos, tanto mais ameaçadora a diferença e tanto mais intensa a ansiedade que ela gera” (BAUMAN, 2001, p. 135).

Pelo relato de Anita, o desconforto pela circulação dos *ocupantes* nesse território compartilhado está muito ligado ao medo de roubos, principalmente, e à associação dessa população a práticas ilícitas, como uso de drogas e prostituição. “Eles dizem: se eu comprei a minha casa com todas as dificuldades, porque eu tenho que conviver com esses marginais?” (T.E). Há um tom de disputa sobre quem tem mais direito a habitar o bairro, que perpassa a questão da propriedade. “Imagina tu ser humilhado porque tu não és dono da tua casa, tu és um ‘posseiro’, tens a posse da tua casa. Tu nunca podes vender, porque não tem a escritura,

um pedaço de papel que reconheça que tu construístes aquilo ali, que a tua vida está ali” (T.E). O termo “marginal” utilizado carrega o peso dessa categorização que põe esse grupo na condição de “outro”, não pertencente a uma certa organização social.

Todas essas práticas de diferenciação e vigilância – que funcionam como barreiras invisíveis na circulação das diferentes populações locais – não excluem a tentativa de materializar essas divisões. É possível perceber, na Região Cruzeiro, o surgimento de barreiras visíveis, muros, como o construído no lado sul da Avenida Tronco. Com cerca de 500 metros de extensão, ele isola a fachada das casas do condomínio, de modo a não ficarem tão visíveis para as ocupações existentes no outro lado da avenida (VARGAS, 2003). Da mesma forma, na rua de Anita, há uma parte do condomínio que se cercou de grades, por decisão daquela porção da vizinhança. E ainda, o outro lado da rua “ganhou” um muro igual ao da Avenida Tronco, para isolar um terreno utilizado como campo de futebol pelos jovens e crianças da área de ocupação. Ou seja, podemos pensar que as práticas mais sutis de restrição aos espaços, ao se perpetuarem, criam a possibilidade da construção de práticas mais repressivas, como muros e proibições.

Esses processos de segregação interna parecem refletir os da cidade como um todo em relação à Região Cruzeiro, sempre carregados de medo desse “outro” estigmatizado. Medo que se fortalece e se dissemina através dos discursos. No entanto, a pós-modernidade coloca sob tensão os conceitos de pureza das sociedades e comunidades, a partir dos efeitos da globalização. A próxima e última vinheta traz o gancho ideal para seguirmos essa discussão.

## PONTES E ROTAS ALTERNATIVAS

*Mogli<sup>12</sup>, 22 anos, pardo, reside desde o nascimento com a mãe em um condomínio situado na Região Cruzeiro. Desloca-se diariamente de bicicleta da sua casa até o bairro vizinho, Menino Deus, onde deixa a bicicleta em um Shopping Center. Dali, toma um ônibus que atende a região metropolitana para deslocar-se até seu local de estudos e estágio – é aluno bolsista da Faculdade de Matemática em uma universidade privada na cidade satélite de Canoas. Durante o seu crescimento, Mogli conviveu e fez amizades com outras crianças moradoras do condomínio, mas sua relação com o bairro era bastante restrita: “Teve um período que eu passava as tardes sozinho em casa. Aí, por exigência da minha mãe, eu não podia sair do condomínio. Eu brincava aqui dentro”. Da mesma forma, sua vida escolar se deu fora da região de moradia, pois a mãe de Mogli preferiu matricular seu filho em escolas próximas a seu local de trabalho: “Uma coisa levou a outra, claro que não foi só o deslocamento. Quando eu comecei na vida escolar, a minha mãe também prezava mais por uma segurança ou também um convívio com outras pessoas, que talvez não tivesse muito perigo, entende?”. Mogli avalia ser bastante saudável e acredita que isso se deve, em grande parte, ao uso rotineiro da bicicleta. Sua única preocupação é preservar sua integridade física, evitando acidentes, como os que já sofreu no passado: ao todo foram três, incluindo uma fratura. Esses acontecimentos fizeram com que Mogli buscasse melhores equipamentos de proteção. Percebe, também, que depois que passou a andar no trânsito com mais frequência, desenvolveu alergias respiratórias (rinite), o que acredita estar relacionado à exposição à fumaça dos carros. Quanto à experiência de pedalar no trânsito, Mogli percebe uma*

---

<sup>12</sup> Nome escolhido em referência ao personagem popularizado através do longa-metragem de animação “Mogli: o menino lobo”.

*mudança de pensamento conforme foi adquirindo maturidade: “hoje em dia eu já conheço um pouco do tempo do trânsito e como as pessoas vão fazer as coisas”. Isso faz com que ele adote uma postura defensiva e evite conflitos. A utilização da bicicleta como meio de transporte iniciou aos 17 anos, por influência de um colega da escola. Mogli conta que a bicicleta proporcionou muitas amizades, seu primeiro emprego – como entregador – e a conquista da sua autonomia, o que o fez não ter interesse em adquirir carteira de motorista aos 18 anos. Com a aproximação do fim do curso de graduação, no entanto, Mogli percebeu a necessidade do uso do automóvel no futuro próximo: “eu já vi pelo relato de vários colegas que é necessário, porque às vezes se tem apenas uma hora para chegar de uma escola até a outra e se tu não tiveres um carro, não chega”. “Pretendo comprar um dia, não tenho a previsão de quando. Mas nunca pensei em largar a bicicleta [...] acho bem mais fácil, mais barato, mais cômodo”.*

Depois que Mogli escolheu seu nome fictício, fica fácil imaginá-lo como um aventureiro da “selva de pedra”, conquistando sobre duas rodas seu espaço no habitat urbano, muitas vezes, hostil. Escolhemos finalizar a análise usando essa vinheta para falar exatamente de movimentos desbravadores utilizados para construir novas vias de circulação dentro e fora da comunidade. O condomínio em que ele vivia surgiu a partir da ocupação de um antigo motel abandonado, no qual os quartos se transformaram em cerca de setenta moradias. O terreno do condomínio é separado da rua por grades e as casas são bem pequenas, conjugadas, voltadas para um corredor central de passagem. Chama atenção na história dele aspectos de uma vida circunscrita ao espaço do condomínio, com pouquíssimo contato com a vizinhança externa. Parece ter havido, por parte de sua família, a tentativa de evitar esse contato, inclusive, buscando locais de estudo em outro bairro (de classe

média), à procura de “maior segurança”. “Aqui na comunidade às vezes tinha algumas coisas que eram complicadas de ter dentro de uma escola” (T.E), ele conta, de forma vaga. Tendo passado toda a vida escolar cultivando certo distanciamento da comunidade do entorno, é possível que nem saiba dizer exatamente que coisas eram essas, mas entende a intenção de proteção que havia nessa escolha.

Como muitas pessoas dessa geração, Mogli representa bem a época líquido-moderna em que, segundo Bauman (2005), cada vez mais pessoas desassocia sua identidade dos laços territoriais. Para o autor, a globalização produz um crescente fluxo de migração populacional, tornando menos importante a base geográfica em que os sujeitos se encontram para definir suas identidades. Ao mesmo tempo, há a internacionalização de grupos unidos por ideias, hábitos e ideologias. A utilização da bicicleta tem um espaço importante da construção da identidade de Mogli, pois longe de ser apenas um meio de transporte, ela lhe proporcionou boas experiências de socialização:

A comunidade ciclista é muito fácil de conhecer, eles são muito receptivos, porque tu chegas a algum lugar de bicicleta e já vem alguém conversar contigo. Isso já cria um vínculo, talvez a conversa não seja longa, mas tu acabas conhecendo as pessoas. Tem eventos todo o mês, onde eu conheci muita gente (...) tenho grandes amigos que conheci na comunidade ciclista que são meus amigos até hoje. (T.E, Mogli)

O que ele chama de “comunidade ciclista” se aproxima ao conceito de comunidade próprio da modernidade líquida. No momento em que comunidades, no sentido sociológico, se tornam difíceis de encontrar na vida real, a partir do culto à individualidade e o enfraquecimento das redes de cooperação local, criam-se comunidades vinculadas a questões

de identidade (BAUMAN, 2001). Muitos desses grupos são digitalmente mediados, ao que o autor, na época em que teorizou sobre o tema, trazia várias ressalvas, dizendo que comunidades virtuais dificilmente substituem formas mais sólidas de agregação (BAUMAN, 2005).

Uma particularidade desse grupo, do qual Mogli faz parte, é o aspecto nômade, como o próprio entrevistado descreve: “é uma coisa que não é como uma empresa, não tem paredes, onde fica todo mundo dentro. Está todo mundo na cidade.” (T.E). Esse espalhamento dá a Mogli uma sensação de expansão de limites, que reflete diretamente na sua forma de se relacionar com a cidade: “consegui minha autonomia da locomoção com a bicicleta” (T.E). A ausência de paredes, ou fronteiras sólidas, remete à fluidez dos tempos líquidos, em que há um culto à leveza e à liberdade. A busca pela liberdade, muitas vezes, entra em choque com a necessidade de segurança (BAUMAN, 2001). A bicicleta poderia ser metáfora para esse embate, pois, de um lado, apresenta leveza e agilidade, de outro, um dos argumentos recorrentes para sua não utilização é a falta de segurança – não da bicicleta em si, mas da sua coexistência com os modos de transporte motorizados. Ainda, a sensação de segurança aumenta em conjunto com a crescente popularização do discurso da mobilidade ativa, dando “corpo” a um coletivo, que deixa de ser apenas prática individual.

O cicloativismo no Brasil começou a ganhar visibilidade a partir dos anos 1990, quando o foco das ações (antes voltadas principalmente para o ciclismo esportivo e causas ambientalistas) começou a se voltar para a mobilidade urbana. Estabeleceu-se, em grande parte, a partir de iniciativas não institucionalizadas, com grupos sem liderança definida e sem estatuto. A informalidade e horizontalidade são características que atraem muitos membros, mas a necessidade de formalização se faz



presente para efetivar a inclusão ciclística nas pautas institucionais (SOARES, 2014). Como se pode ver, o próprio movimento tensiona os limites entre a adoção de estruturas mais sólidas e espontaneidade das relações fluidas.

O caráter de comunidade sem base geográfica, contudo, é o que mais se destaca no relato de Mogli. Em cima da bicicleta, ele não é apenas um rapaz vindo de um determinado bairro, mas um integrante de um movimento de proporções imensas, autorizado a reivindicar seu espaço em nome de uma causa. E, ao mesmo tempo, visto como um estranho em uma cidade massivamente motorizada. Aos jovens da modernidade líquida, cada vez mais se apresenta a sensação de ser estranho dentro e fora de seus locais de origem: “estar total ou parcialmente ‘deslocado’ em toda parte, não estar totalmente em lugar algum” (BAUMAN, 2005, p. 19, grifo do autor).

Sendo essa sensação de deslocamento presente ou não, o ciclismo parece ter ampliado a esfera de pertencimento de Mogli, assim como seus espaços de circulação pela cidade. Utilizamos “esfera de pertencimento” a partir de Diogo Lyra (2016), que define esse conceito como “o conjunto de pessoas e lugares aos quais esses jovens [jovens de periferia que participaram da pesquisa conduzida pelo autor] se sentem ligados afetivamente, e que se afirma como produto direto das suas trocas sociais” (p. 150). Lançando-se cada vez mais longe, inclusive em pedaladas para além da Região Metropolitana, pode-se dizer que Mogli encontrou nesse meio de transporte uma forma de romper barreiras, que já eram difusas para ele desde a infância (com sua vida dividida entre o condomínio e as escolas no bairro de classe média). Poderíamos pensar, então, que vários fatores impulsionaram a construção de *pontes* para atravessar as distâncias e *abismos* dos quais viemos falando nesse trabalho. Ou

melhor, certas condições de possibilidades tornaram possível um movimento de diferenciação.

O olhar foucaultiano tem ajudado, nesse trabalho, a perceber mais nitidamente as relações de poder e estratégias de controle que reproduzimos na vida urbana. Entende-se também a *resistência* como parte do jogo dessas relações de poder. Aliás, não há poder sem resistência. No último momento de sua obra, o autor dá mais ênfase a esse aspecto, que está diretamente ligado com o eixo do sujeito e seus modos de subjetivação: a constituição do sujeito escapa dos poderes e saberes, mesmo que deles derive. Interessa-lhe pensar sobre as respostas dos indivíduos (em determinados modos partilhados de ação) ao que o tempo histórico lhes oferece:

Resistir é a capacidade que a força tem de entrar em relações não calculadas pelas estratégias que vigoram no campo político. A capacidade que a vida tem de resistir a um poder que quer geri-la é inseparável da possibilidade de composição e de mudança que ela pode alcançar. Resistir é, neste aspecto, o oposto de reagir. Quando reagimos damos a resposta àquilo que o poder quer de nós; mas quando resistimos criamos possibilidades de existência a partir de composições de forças inéditas. Resistir é, neste aspecto, sinônimo de criar (MACIEL JÚNIOR, 2013, p. 2).

Foucault utiliza o conceito de *experiência*<sup>13</sup> para designar o conjunto de sentidos que regulam as vivências possíveis nas coordenadas do tempo presente em que cada um de nós estaria posicionado (Ó; AQUINO, 2014). Ou seja, dentro de um espaço de possibilidades dadas em um determinado tempo histórico, o ponto em que cada sujeito se encontra

---

<sup>13</sup> O conceito de experiência também é trabalhado por Jorge Larrosa Bondía (2002), que a apresenta como um acontecimento que toca o sujeito e que, a depender da sua receptividade e disponibilidade, tem o poder de transformá-lo.

permite quantidades variáveis de movimentos “inéditos”. A esses movimentos inéditos, podemos chamar de resistência ou *diferenciação ética*. Falar sobre *ética* em Foucault é entendê-la como uma prática derivada da relação de si consigo mesmo, um trabalho sobre si próprio para constituir-se como sujeito. É derivada da palavra grega *éthos*, que é um modo de ser e de conduzir-se, de portar-se diante do mundo. Essa noção está ligada à questão da liberdade, pois mesmo que a subjetivação dos sujeitos seja indissociável dos discursos aos quais ele é submetido, existe um campo de possibilidades no qual pode haver práticas de resistência às relações de poder a que se está assujeitado (CASTRO, 2009).

A criação de novas possibilidades de existência não pode ser confundida com uma busca nas profundezas do ser por alguma verdade ali escondida para ser descoberta. Sob a ótica foucaultiana, não há o que descobrir e sim o que *produzir* no campo das subjetividades. Existe um mito de que Foucault negaria o sujeito, quando ele apenas desconstrói a ideia de uma essência ou de uma construção ideal de sujeito. O que ocorre é que “esses saberes e formas de exercício do poder configuram modos de subjetivação, modos de ser sujeitos, modos que são históricos, multifacetados e, muito importante, *transformáveis*” (PASSOS, 2013, p. 8, grifo da autora). Essa aposta na potência do sujeito faz pensar nas estratégias possíveis para criar novas rotas de circulação dentro da cidade.

Mogli operou uma transformação ética ao afirmar sua subjetividade de ciclista e, assim, ampliou suas vias de penetração na cidade. O fato de reconhecer-se como parte da comunidade ciclista se soma ao reconhecimento de si como morador da Cruzeiro, borrando os limites impostos no discurso da cidade. Quando pedala, encontra os seus “iguais” facilmente reconhecíveis sobre duas rodas. Mas existem muitas outras maneiras de construir *pontes*, e a história dos outros

participantes demonstra que fortalecer conexões internas também é uma forma de resistência.

Anita manifesta seu encanto pela região que escolheu morar. O que às vezes é sentido como “ilha”, também tem seu aspecto de “oásis” (T.E). Do alto do morro, ela se sente privilegiada pela vista que tem da cidade em todos seus contrastes “a cidade formal (...) o verde da natureza (...) a ocupação das casinhas, a favela” (T.E). Sua história de vida não deixa ela perder o olhar crítico sobre as questões comunitárias, nem se deixar vencer pela polarização entre *proprietários* e *ocupantes*. No ato simbólico de convidar um morador da “vila” ao lado para grafitar a vista da sua janela no muro da casa, deu outra função, mais interativa, à barreira existente entre o espaço privado e o público. Cazuzza dedica-se à comunidade em que cresceu e sente-se dono da sua terra, pelo trabalho investido nela, mesmo que alguns discursos apontem o contrário – ele resiste à lógica que o coloca em posição de “posseiro”. Joana também se orgulha de ter visto crescer a Região Cruzeiro e de ter feito parte desse processo. Ter sua identidade tão ligada ao seu local de moradia é uma forma de resistência em um mundo onde impera a liquidez das relações e o enfraquecimento dos laços comunitários.

Não se deixar dissolver no contexto contemporâneo, a partir do exercício de práticas do *comum* (no sentido de vida em comum, compartilhada), pode ser uma forma de empreender a resistência e não se deixar engolir pelas malhas do biopoder (OZÓRIO, 2014). Esticar ou estreitar os fios dessa malha, criar novos nós de conexão são formas de tensionar os poderes existentes. Os próprios poderes se ajustam à realidade pós-moderna, na medida em que fica cada vez mais anônimos, flexíveis e esparramados pelo tecido social. “Nunca o poder chegou tão longe e tão fundo no cerne da subjetividade e da própria vida, como

nessa modalidade contemporânea do biopoder” (Pelbart, 2007, p.58). Por essa razão, há a necessidade de repensar os próprios termos da resistência hoje, pois “aquilo que parecia submetido, controlado, dominado, isto é, a vida, revela, no processo mesmo de expropriação, sua potência indomável” (Pelbart, 2007, p.58).

Esse aspecto é de grande relevância para compreender as dinâmicas atuais da vida urbana. A questão da qualidade de vida nas cidades tem sido um assunto cada vez mais presente nas pautas de diferentes áreas do conhecimento e dos movimentos sociais, levando a crer que há um esgotamento na forma de organização atual, assim como em outros setores do modo de vida neoliberal contemporâneo. Acreditamos que esse é um momento propício, talvez mais do que nunca, para pôr em xeque as estruturas conhecidas e inventar novos modos de existir nas cidades.

# 4

## A CHEGADA: CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após cerca de um ano em contato com o campo de pesquisa, é seguro dizer que algumas das barreiras invisíveis de mobilidade foram ganhando contornos mais evidentes. O olhar das pesquisadoras também foi se modificando ao longo do caminho, e a aproximação com os saberes de outras áreas do conhecimento e para além das áreas do conhecimento acadêmico, fez aprender a perceber os ambientes de outros modos. Não é à toa que, ao explorar o material empírico, foi através de um desenho artístico que escolhemos colocar as ideias no papel, fazendo um deslocamento do mundo das palavras e das representações visuais mais concretas. Inventar formas para as barreiras invisíveis foi muito importante para poder materializar algo que é da ordem da subjetividade, guiadas pelo desejo de mostrá-las e torná-las vívidas com ajuda das cores da aquarela.

A primeira barreira invisível a ser esboçada no papel foi o *abismo*, que separa a Cruzeiro (representada como ilha) do resto da cidade. Essa foi a barreira que mais rápido se tornou evidente durante o estudo. Ela se faz presente de diversas formas: na maneira como é organizada a oferta de transporte público no local, nos desafios relatados sobre a aproximação da academia com a comunidade, nos escombros deixados após as obras – que falam de uma negligência do poder público em relação à Cruzeiro, nas falas dos moradores que denunciam uma sensação de estar à parte da cidade, entre outras manifestações possíveis. Atuando em conjunto com esta última, está outra barreira importante: a

*atmosfera de medo*. O clima de insegurança acentua a segregação socioespacial ao inibir a entrada de quem é de fora, assim como a circulação interna no território. Também desestimula os moradores a usufruírem do espaço público das vizinhanças. Essa barreira, em específico, tem suas estruturas reforçadas diariamente através da mídia, que fabrica narrativas ecoadas por grande parte da população de Porto Alegre. É a narrativa que desenha relações entre a cidade e o território por meio das manchetes dos jornais e que guia os discursos de um planejamento urbano que entende a área como potencial território de passagem, povoado por corpos estrangeiros à cidade formal, passíveis de desapropriação e aniquilação

Para além dessa atmosfera, quase mítica, que paira na região, existem perigos bem reais, representados por buracos em pontos específicos da comunidade – chamados aqui de *zonas proibidas*. São os espaços dominados por grupos de tráfico, que regulam a passagem dos moradores. É complexo pensar em mobilidade saudável em um local onde a população precisa levar em conta um obstáculo desse tipo em seus trajetos diários. Ir a pé de um lugar ao outro pode, por um lado, ser a opção mais benéfica para a saúde, e por outro, ser a que deixa o sujeito mais vulnerável aos riscos do ambiente. Para buscar entender melhor como se constituem essas barreiras no cotidiano da comunidade, foi preciso ir à fundo nas dinâmicas sociais existentes e, ainda assim, a complexidade que abarca esse aspecto do território nos coloca a sensação de termos permanecido na superfície de um processo que precisa de um aprofundamento cuidadoso para poder ser explorado sem generalizações.

Da observação das dinâmicas sociais do território, sobressaiu-se outra barreira invisível muito presente – essa não percebida

previamente ao contato mais intenso com o campo. São os *fiões de conexão* interrompidos entre dois grupos em disputa na região: os ocupantes e os proprietários. Essa barreira, em especial, mostra como é impossível tomar uma região tão singular quanto a Cruzeiro como um só universo – e reforça a dificuldade de encaixá-la nos termos ou conceitos existentes. Dentro da Região Cruzeiro há uma complexa trama que movimentava os circuitos da vida dos moradores, que se diferenciam entre si, se excluem e incluem, aos seus próprios modos. Entender como funcionam esses processos ajuda a conhecer múltiplos modos de produzir segregação socioespacial, que afetam diretamente a mobilidade urbana, e que fazem parte de uma racionalidade que atravessa o território e as produções de territorialidade na cidade como um todo

O último elemento encontrado não é uma barreira. Afinal, não são apenas obstáculos que estão ocultos ao olhar apressado de quem percorre a Região Cruzeiro. Mais importante ainda, são as invenções criadas para superar tantas distâncias e muros construídos. Só escrevendo sobre as *pontes*, entendemos que a principal solução para a imobilidade urbana não está na tentativa de demolir barreiras, mas na construção de novos caminhos, ou rotas alternativas. Essa descoberta só foi possível ao ouvir as histórias de vida dos participantes entrevistados. Cada um, do seu jeito, executou um trabalho ético para buscar uma existência saudável (saúde como qualificação da existência) na comunidade e/ou na cidade como um todo.

Em síntese, os “achados” desse estudo trazem à tona os principais elementos subjetivos que afetam a mobilidade urbana saudável da população da Cruzeiro – e, possivelmente, de outras regiões semelhantes. Cada um deles foi destrinchado para procurar novos sentidos, revelando as relações de poder perpetradas no espaço urbano, que se atualizam



nos modos de vida da sociedade contemporânea. Ao perceber mais profundamente a realidade, nos deparamos com o fato de que muitas das amarras que nos imobilizam são construções sociais, e, por isso mesmo, mutáveis. Conhecer a fundo diferentes formas de existência na cidade – ao ouvir e registrar a história de sujeitos subjetivados em outros contextos urbanos – pode, quem sabe, acrescentar ferramentas para desconstruir os regimes de verdade vigentes.

Percorrer um território e falar sobre ele poderia ser uma tarefa infinita e temos consciência de que muitos outros detalhes poderiam ser vistos e comentados. As reflexões geradas nessa pesquisa seguem nos envolvendo em nossas atuais andanças. Se o que se busca é a transformação de si através da escrita, como defendia Foucault (Ó; AQUINO, 2014), nos parece que cumprimos o mais primordial dos objetivos. Quanto ao objetivo do estudo, de lançar luzes sobre as barreiras invisíveis de mobilidade na Região Cruzeiro, acreditamos que foi possível encontrar uma variedade significativa de temas para trazer ao debate, que poderiam se desdobrar em múltiplos assuntos pertinentes ao campo de estudo. Esperamos que outras leituras e outros olhares encontrem aqui um ponto de partida para novas jornadas.

## REFERÊNCIAS

- ÁGUAS, Carla Ladeira Pimentel. A tripla face da fronteira: reflexões sobre o dinamismo das relações fronteiriças a partir de três modelos de análise. **Forum Sociológico**, [S.L.], n. 23, p. 1-13, 1 nov. 2013. Disponível em: <http://journals.openedition.org/sociologico/842>. Acesso em: 26 abr. 2021.
- ANDRADE, Angela Nobre de; MORATO, H. T. P.; SCHMIDT, Maria Luisa Sandoval. Pesquisa interventiva em instituição: etnografia, cartografia e genealogia.. In: RODRIGUES, M. M. P.; MENANDRO, P. R. M.. (Org.). **Lógicas metodológicas**: trajetos de pesquisa em psicologia. 1 ed. Vitória: Editora GM, 2007, v. 1, p. 193-206.
- BAPTISTA, Luis Antonio. **Cidade dos Sábios**: Reflexões sobre a dinâmica social nas grandes cidades. São Paulo: Summus, 1999. 131 p.
- BAUMAN, Zigmunt. **O mal-estar da pós-modernidade**. Tradução: Mauro Gama, Claudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998. 272 p.
- BAUMAN, Zigmunt. **Modernidade Líquida**. Tradução: Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. p. 278.
- BAUMAN, Zigmunt. **Comunidade**: a busca por segurança no mundo atual. Tradução: Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003. 141 p.
- BAUMAN, Zigmunt. **Identidade**: entrevista a Benedetto Vecchi. Tradução: Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005. 110 p.
- BAUMAN, Zigmunt. **Confiança e Medo na Cidade**. Tradução: Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009. 94 p.
- BEDIN, Luciano. Cartografia: uma outra forma de pesquisar. Revista Digital do Lav, Santa Maria, v. 7, n. 2, p.66-77, maio 2014.

- BONDÍA, Jorge Larrosa. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, n. 19, p.20-28, abr. 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n19/n19a02.pdf>>. Acesso em: 13 jun. 2018.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Mobilidade Urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: COSTA, Marco Aurélio (Org). **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana**. Brasília: IPEA; 2016. p. 345-361.
- CASTRO, Edgardo. **Vocabulário de Foucault**: um percurso pelos seus temas, conceitos e autores. Tradução: Ingrid Müller Xavier. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009. 477 p.
- CRUZ, Silvia Regina Stuchi; CALLEJAS, Anna Gabriela Hoverter; SANTOS, Mariana. Em Busca de Cidades Ativas: a Prática da Corrida como Mobilidade Urbana. **Revista de Cultura e Extensão Usp**, São Paulo, v. 12, p.67-81, 31 out. 2014.
- DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna S.. **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. Tradução: Sandra Regina Netz. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006. 432 p.
- DIHL, Bibiana. **Última família inicia saída da área de duplicação da Avenida Tronco, em Porto Alegre**: demolição da casa será feita após a transferência de todos os pertences. 26 fev. 2022. Matéria publicada no jornal GZH do Grupo RBS. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2022/02/ultima-familia-inicia-saida-da-area-de-duplicacao-da-avenida-tronco-em-porto-alegre-cl03ynjhx000r017cihjt84kz.html>. Acesso em: 27 mar. 2022.
- DOMINGUES, Álvaro. (Sub)úrbios e (sub)urbanos: o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos. **Revista da Faculdade de Letras**: Geografia, Porto, v. X/XI, p.5-18, 1994/5
- DOMINGUES, Adriana Rodrigues; FRANCO, Erich Montanar. Reflexões teóricas sobre sujeitos coletivos e experiências comunitárias. In: STELLA, Cláudia (Org.). **Psicologia Comunitária**: Contribuições teóricas, encontros e experiências. Petrópolis - RJ: Vozes, 2014. p. 15-44.
- FELTRAN, Gabriel de Santis. Transformações sociais e políticas nas periferias de São Paulo. In: ROLNIK, Raquel; FERNANDES, Ana (Org.). **Cidades**. Rio de Janeiro: Funarte, 2016. p. 41-67.

- FELTRAN, Fernanda Rodrigues. A Lei de Mobilidade Urbana como Instrumento de efetivação do Direito à Cidade e à Inclusão Social. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIX, n.147, abr 2016.
- FERIGATO, Sabrina Helena; CARVALHO, Sérgio Resende. Pesquisa qualitativa, cartografia e saúde: conexões. **Interface (Botucatu)** [online]. 2011, vol.15, n.38, set 2011. p.663-676.
- FISCHER, Rosa Maria Bueno. A paixão de trabalhar com Foucault. In: **Caminhos investigativos I: novos olhares na pesquisa em educação**. COSTA, Marisa Vorraber (Org). 3ed. Rio de Janeiro: Lamparina Editora, 2007.
- FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. Tradução: Joice Elias Costa. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009. 405 p.
- FOUCAULT, Michel. **História da loucura** na Idade Clássica. Tradução: José Teixeira Coelho Netto. São Paulo: Editora Perspectiva, 1978. 608 p.
- FOUCAULT, Michel. O nascimento da medicina social. In: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Organização e tradução: Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979. p. 79-98.
- FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Tradução: Lígia M. Pondé Vassallo. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 1987. 280 p.
- FOUCAULT, Michel. Verdade, poder e si mesmo. In: MOTTA, Manoel Barros (Org.). **Ética, sexualidade, política: Ditos e escritos V**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004. p. 294-300.
- FOUCAULT, Michel. **Segurança, território e população**: Curso dado no Cóllege de France (1977-1978). Tradução: Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- FOUCAULT, Michel. **A Ordem do Discurso**: Aula Inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. 19. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2009.
- FOUCAULT, Michel. **O governo de si e dos outros**: curso no Cóllege de France (1982-1983). Tradução: Eduardo Brandão. São Paulo: Editora WMF, 2010. 380 p.
- GALEANO, Eduardo. **O livro dos abraços**. Tradução: Eric Nepomuceno. Porto Alegre: L&pm, 2016. 272 p.

- GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução: Anita Di Marco. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015. 262 p.
- GOMES, Maria de Fátima Cabral Marques; FERNANDES, Lenise Lima; FRANÇA, Bruno Alves de. Dinâmicas de uma cidade em transformação: urbanização, segurança pública e tráfico de drogas no Rio de Janeiro. In: GOMES, Maria de Fátima Cabral Marques et al (Org.). **Renovação urbana, mercantilização da cidade e desigualdades socioespaciais**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013. p. 19-36.
- GROULX, Lionel-henri. Contribuição da pesquisa qualitativa à pesquisa social. In: POUPART, Jean et al. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Tradução: Ana Cristina Nasser. 3. ed. Petrópolis - RJ: Vozes, 2012. p. 95-124.
- IBGE. **Censo 2010: Aglomerados subnormais - informações territoriais**. 2011. Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000015164811202013480105748802.pdf>>. Acesso em: 12 maio 2018.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida nas grandes cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Costa. 3. ed. São Paulo: Editora Wmf Martins Fontes, 2011. 510 p.
- KUSTER, Eliana; PECHMAN, Robert. **O chamado da cidade: ensaios sobre a urbanidade**. Belo Horizonte: Editora Ufmg, 2014. 313 p.
- LYRA, Diogo. Cartografias afetivas na cidade: as esferas de pertencimento de jovens traficantes da Baixada Fluminense. In: ROLNIK, Raquel; FERNANDES, Ana. **Cidades**. Rio de Janeiro: Funarte, 2016. p.149-166.
- MACIEL JUNIOR, Auterives. Resistência e prática de si em Foucault. **Trivium: Estudos Interdisciplinares**, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://www.uva.br/trivium/edicoes/edicao-i-ano-vi/artigos-tematicos/artigo-tematico-1.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2018.
- MAGALHÃES, Theresa Calvet de. Violência e/ou política. In: PASSOS, Izabel C. Friche (Org.). **Poder, normalização e violência: incursões foucaultianas para a atualidade**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013. p. 23-40.
- MARGUTI, Bárbara Oliveira; COSTA, Marco Aurélio; GALINDO, Ernesto Pereira. A trajetória brasileira em busca do direito à cidade: os quinze anos de estatuto da cidade e as novas perspectivas à luz da nova agenda urbana. In: COSTA, Marco

Aurélio. **O Estatuto da Cidade e a Habitat III**: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana. Brasília: Ipea, 2016. p. 11-25.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015. 112 p.

MELCHIONNA, Fernanda; BECKER, Ninna (Org.) Colaboração: Raquel Matos e Lara Nasi. **Mapa dos Direitos Humanos**: do direito à cidade e da segurança pública de Porto Alegre 2015. Porto Alegre: Stampa Comunicação, 2015.

Ó, Jorge Ramos do; AQUINO, Julio Groppa. Em direção a uma nova ética do existir: Foucault e a experiência da escrita. **Educação e Filosofia**, Uberlândia, v. 28, n. 55, p.199-231, jan. 2014.

OBSERVAPOA (Porto Alegre). **Observatório da Cidade de Porto Alegre**. Disponível em: <<http://www.observapoa.com.br/>>. Acesso em: 22 jan. 2017.

OZÓRIO, Lúcia. Resistência e novas forças e formas de cooperação. **Trivium**: Estudos Interdisciplinares, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://www.uva.br/trivium/edicoes/edicao-i-ano-vi/artigos-tematicos/artigo-tematico-2.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2018.

PASSOS, Eduardo; BARROS, Regina Benevides de. A cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da. **Pistas do método da cartografia**: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015. p. 17-31.

PASSOS, Izabel C. Friche. Situando a analítica do poder em Michel Foucault. In: PASSOS, Izabel C. Friche (Org.). **Poder, normalização e violência**: incursões foucaultianas para a atualidade. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013. p. 7-19.

PAULON, Simone Mainieri. A análise de implicação como ferramenta na pesquisa-intervenção. **Psicologia & Sociedade**, Florianópolis, v. 3, n. 17, p.18-25, set./dez. 2015.

PECHMAN, Robert Moses. **Cidades estreitamente vigiadas**: o detetive e o urbanista. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002. 424 p.

PELBART, Peter Pál. Biopolítica. **Sala Preta**, [s.l.], v. 7, p.57-66, 28 nov. 2007.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano: Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: Editora Ufrgs, 1999. 393 p.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Departamento Municipal de Habitação. **Departamento municipal de habitação - DEMHAB**. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/demhab/>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

ROCHA, Cristianne Maria Famer. **Desconstruções edificantes**: uma análise da ordenação do espaço como elemento do currículo. 2000. 170 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação em Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2000. Disponível em: <uma análise da ordenação do espaço como elemento do currículo>. Acesso em: 22 mar. 2017.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Editora Brasiliense. 1988. 48 p.

ROMAGNOLI, Roberta Carvalho. A cartografia e a relação pesquisa e vida. **Psicologia & Sociedade**, Minas Gerais, v. 2, n. 21, p.116-173, maio 2009.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Um discurso sobre as ciências**. Porto: Afrontamento, 1987.

SOARES, André Geraldo. Os desafios do da formalização do cicloativismo em nível nacional. In: BELLOTO, José Carlos Assunção et al (Org.). **A cidade em equilíbrio**: contribuições teóricas aos 3º Fórum Mundial da Bicicleta - Curitiba 2014. Curitiba: Proec/ufpr, 2014. p. 200-206.

SOUZA, Kátia Menezes de. Dispositivo de segurança nos discursos do cotidiano urbano. In: FERNANDES JÚNIOR, Antônio; SOUZA, Kátia Menezes de (Org.). **Dispositivos de poder em Foucault**: práticas e discursos da atualidade. Goiânia: Gráfica Ufg, 2014. p. 123-148.

SPINOZA, Baruch de. **Ética**. Ed. Edusp, São Paulo, 2015.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes. Espaço geográfico uno e múltiplo. **Scripta Nova**: Revista eletrônica de geografia y ciencias sociales, Barcelona, v. 5, n. 93, 15 jul. 2001. Disponível em: <<http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/313>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

VARGAS, Júlio Celso Borello. **Centros urbanos vitais**: configuração, dinâmica funcional e caráter das ruas comerciais de Porto Alegre. 2003. 422 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/7219>>. Acesso em: 12 maio 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara, CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro, PEREIRA Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília: CEPAL – IPEA; 2011.

WEISSHEIMER, Marco. Vila Tronco: 'As casas foram sendo demolidas deixando um Iraque no lugar'. **Sul21**. Porto Alegre. 14 ago. 2017. Disponível em: <<http://especiais.sul21.com.br/gentrificacao/vila-tronco-as-casas-foram-sendo-demolidas-deixando-um-iraque-no-lugar/>>. Acesso em: 15 out. 2017.

WESTPHAL, Márcia Faria; OLIVEIRA, Sandra Costa. Cidades Saudáveis: uma forma de abordagem ou uma estratégia de ação em saúde urbana? **Revista USP**, São Paulo, n. 107, p.91-102, out/nov/dez. 2015.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Report on Urban Health: unmasking and overcoming health inequities in urban settings**. Geneva: WHO, 2010.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Report on Urban Health: equitable, healthier cities for sustainable development**. Geneva: WHO, 2016.





A Editora Fi é especializada na editoração, publicação e divulgação de produção e pesquisa científica/acadêmica das ciências humanas, distribuída exclusivamente sob acesso aberto, com parceria das mais diversas instituições de ensino superior no Brasil e exterior, assim como monografias, dissertações, teses, tal como coletâneas de grupos de pesquisa e anais de eventos.

Conheça nosso catálogo e siga as nossas páginas nas principais redes sociais para acompanhar novos lançamentos e eventos.



**[www.editorafi.org](http://www.editorafi.org)**

[contato@editorafi.org](mailto:contato@editorafi.org)