

Cidades brasileiras

temas e questões para debate

LUCIA BÓGUS
IRACEMA BRANDÃO GUIMARÃES
ZORAIDE SOUZA PESSOA
organizadoras

educ



SOCIEDADE BRASILEIRA
DE SOCIOLOGIA



OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

CIDADES BRASILEIRAS:
TEMAS E QUESTÕES PARA DEBATE



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
Reitora: Maria Amalia Pie Abib Andery

edue

EDITORA DA PUC-SP
Direção: José Luiz Goldfarb

Conselho Editorial

Maria Amalia Pie Abib Andery (*Presidente*)

Ana Mercês Bahia Bock

Claudia Maria Costin

José Luiz Goldfarb

José Rodolpho Perazzolo

Marcelo Perine

Maria Carmelita Yazbek

Maria Lucia Santaella Braga

Matthias Grenzer

Oswaldo Henrique Duek Marques

Cidades brasileiras: temas e questões para debate

LUCIA BÓGUS
IRACEMA BRANDÃO GUIMARÃES
ZORAIDE SOUZA PESSOA
organizadoras

educ

 SOCIEDADE BRASILEIRA
DE SOCIOLOGIA

 OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

São Paulo
2020

Copyright © 2020. Cidades brasileiras: temas e questões para debate.

Foi feito o depósito legal.

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Reitora Nadir Gouvêa Kfourri/PUC-SP

Cidades brasileiras [recurso eletrônico] : temas e questões para debate / Lucia Bógus, Iracema Brandão Guimarães, Zoraide Souza Pessoa (orgs). - São Paulo: EDUC, 2020.
recurso online : ebook
Bibliografia.

ISBN. 978-65-87387-18-5

1. Sociedade Brasileira de Sociologia. Congresso Florianópolis, SC, 2019, n. 19. 2. Sociologia urbana - Brasil - Congressos. 3. Espaços públicos - Brasil - Congressos. 4. Renovação urbana - Brasil - Congressos. I. Bógus, Lucia. II. Guimarães, Iracema Brandão. III. Pessoa, Zoraide Souza.

CDD 307.7606
307.760981
711.4
712.5

Bibliotecária: Carmen Prates Valls - CRB 8a. - 556

EDUC – Editora da PUC-SP

Direção

José Luiz Goldfarb

Produção Editorial

Sônia Montone

Editoração Eletrônica

Waldir Alves

Gabriel Moraes

Capa

Gabriel Moraes

Imagem de Capa

Imagem de Pete Linforth por Pixabay

Administração e Vendas

Ronaldo Decicino

A Preparação e a Revisão dos textos são de
responsabilidade dos organizadores e dos autores do livro.

educ

Rua Monte Alegre, 984 – Sala S16

CEP 05014-901 – São Paulo – SP

Tel./Fax: (11) 3670-8085 e 3670-8558

E-mail: educ@pucsp.br – Site: www.pucsp.br/educ

A eterna juventude da sociologia

Desde o final dos anos 1980, a Sociedade Brasileira de Sociologia (SBS) vem realizando de forma regular seus Congressos nos quais são discutidas questões pertinentes a essa disciplina, ao lado de temas relevantes do país e das sociedades contemporâneas a partir da perspectiva sociológica. Em julho de 2019, a SBS promoveu, na cidade de Florianópolis, o 19º Congresso, no qual compareceu um público de mais 2000 participantes, congregando docentes e estudantes de doutorado, mestrado e graduação provenientes de diversas partes do Brasil. Esse Congresso realizou-se num momento de inflexão da vida política, social e acadêmica do país.

Nos últimos 30 anos, o Brasil vivenciou um período de liberdades política, cultural e acadêmica e também um processo de notáveis avanços sociais. Em julho de 2019, no momento da efetivação do Congresso da SBS, a face obscura do atual governo estava exposta de forma cristalina através de uma série de medidas regressivas, tais como sua tentativa autoritária de atentar contra instituições democráticas conquistadas a duras penas após a ditadura militar e, ao mesmo tempo, de desconstruir direitos sociais, especialmente de minorias. Suas primeiras medidas econômicas apontavam para o retraimento do Estado diante de políticas públicas, implementando redução de despesas em setores vitais da sociedade brasileira, como saúde e educação, e também uma política desastrosa do meio ambiente, etc. No plano cultural, naquele momento, ficava transparente sua atitude de hostilidade à livre imprensa, uma animosidade contra a criação artística, uma profunda aversão à vida intelectual, um desprezo pela ciência e um ódio visceral em relação às universidades enquanto centro de pesquisa e produção de novos conhecimentos.

Não se pode deixar de registrar que o 19º Congresso da SBS ocorreu num momento de uma violenta campanha pública

orquestrada pelo governo e segmentos conservadores do país contra as ciências humanas e, especialmente, contra a sociologia, impulsionada por atitude anti-intelectualista. Um dos dogmas dessa campanha de descrédito procura associar, à sociologia, a mera produção de um discurso baseado em juízos de valores e em preferências políticas, compromissado com hipotético e fantasioso marxismo cultural cultivado nas universidades estrangeiras e brasileiras.

O Congresso da SBS realizado em Florianópolis, pela qualidade acadêmica das Mesas-Redondas, Conferências e Grupos de Trabalho (GTs), representou uma oportunidade para repudiar essa interpretação rasa e torpe com relação à sociologia. Os trabalhos apresentados nos 40 GTs que integraram a programação desse Evento atestam de forma inequívoca que os conhecimentos que a sociologia produz estão baseados em fatos empíricos, oriundos da realidade social, que são confrontados com métodos rigorosos quantitativos e/ou qualitativos de análises e também com teorias acumuladas pela disciplina ao longo dos anos. De certa forma, a expressiva presença de 2000 participantes no Congresso de Florianópolis, que arcaram com a totalidade dos seus custos financeiros, diante da política de cortes governamentais para as universidades e seus centros de pós-graduação, representou um ato deliberado de defesa da pertinência científica e política da sociologia no Brasil.

Em sua fase inicial, a sociologia esteve concentrada em determinados países. Gradativamente, adentrou em praticamente todos os países que possuíam universidades. Nos últimos anos da década de 1990, vários países implementaram políticas públicas favoráveis à expansão da sociologia e criaram cursos de pós-graduação nessa área de conhecimento. Dessa forma, formou-se uma vigorosa comunidade global de sociologia que tem favorecido e propiciado uma intensa comunicação acadêmica entre pesquisadores de diferentes localidades. Alguns dias antes do 19º Congresso, os ataques que vinham sendo desferidos pelo governo à sociologia realizada no Brasil mereceram uma pronta e vigorosa defesa por parte de sociólogos e de associações localizadas em diferentes partes do mundo.

Em função da relevância intelectual e social que a sociologia ocupa em diversos países, Anthony Giddens ressaltou que ela se tornou um ator fundamental na dinâmica cultural das sociedades contemporâneas. Devido à relevância social da sociologia, vários países possuem vigorosos departamentos dessa disciplina que, ao invés de enfrentar hostilidades em seu funcionamento, possuem o respeito social de suas populações e o incentivo acadêmico de seus respectivos governos.

O Brasil, tal como o reconhecemos hoje, deve muito à contribuição intelectual de cientistas sociais como Gilberto Freyre, Sergio Buarque de Holanda, Raymundo Faoro, Antonio Candido, Florestan Fernandes, Maria Isaura Pereira de Queiroz, Celso Furtado, Fernando Henrique Cardoso, Otávio Ianni e vários outros. Apesar da institucionalização recente da sociologia no Brasil, a partir da década de 1930, produziu-se, nas três décadas seguintes, um conjunto expressivo de trabalhos voltados para a análise da rápida mudança social que estava ocorrendo no país, abordando temas pertinentes que favoreceram a construção de uma consciência crítica, tais como (i) relações raciais, (ii) desagregação e crise do mundo rural, (iii) processo de urbanização, (iv) formação do proletariado urbano e da burguesia nacional, e (v) constituição das camadas médias.

Quando caminhava para um processo de maturação acadêmica, a sociologia sofreu uma brutal repressão de suas atividades, praticada pela ditadura militar, na medida em que violentou a autonomia universitária por meio da aposentadoria compulsória de professores, invadiu universidades consideradas críticas ao governo, impôs a nomeação de reitores em sintonia com a ditadura militar, etc. No entanto, nada disso conseguiu deter o fortalecimento institucional das ciências sociais no país. Na verdade, a sociologia saiu fortalecida institucionalmente do regime autoritário. Uma constelação de eventos que ocorreram no interior da ditadura propiciou a institucionalização da sociologia no território nacional. Dentre esses eventos, pode-se citar o ativismo da SBPC (Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência); a profissionalização da carreira acadêmica como um dos

desdobramentos da Reforma Universitária de 1968; o desenvolvimento do sistema de pós-graduação a partir dos anos 1970; a participação de agências federais no financiamento de pesquisa e dos programas de pós-graduação; a concessão de bolsas no exterior para a realização de doutorado de jovens pesquisadores que posteriormente tiveram papel crucial na fase inicial de implantação dos programas de pós-graduação em sociologia; a criação de novas associações científicas a partir dos anos 1980, como a Anpocs (Associação Nacional de Pós-Graduação em Ciências Sociais); e o ressurgimento da SBS no final daquela década.

Como consequência desses eventos, ocorreu, nos anos seguintes, a expansão da pós-graduação em ciências sociais, particularmente da sociologia, que penetrou em todas as regiões do país. No contexto da desconcentração geográfica da pós-graduação da sociologia, deve-se registrar a ocorrência de um novo fenômeno em meados da década de 2010, qual seja, o processo de mobilidade espacial de jovens doutores que, ao obterem suas titulações, dirigiam-se para uma diversidade de regiões do país nas quais existiam cursos de pós-graduação em sociologia. Esse fenômeno, ainda pouco pesquisado, de certa forma vem reconfigurando a morfologia da sociologia no país e a composição do corpo docente dos programas de pós-graduação da área, que passou a incorporar esses jovens doutores que desenvolvem suas atividades ao lado de outras gerações de sociólogos. No seu processo de contínua renovação intelectual, a sociologia no país tem analisado novos temas relevantes da realidade brasileira no momento presente, como violência urbana e no campo, novas formas de desigualdades sociais, raciais e de gênero, democracia e direitos humanos, desastres ambientais, diversidade social, relações entre religião e política, indústria cultural, inserção econômica, política e acadêmica do Brasil no processo de globalização, etc.

Nesse contexto de mudança da paisagem da sociologia no Brasil, o Grupo de Trabalho “Cidades no século XXI”, ao lado de outros que integraram a SBS, expressa a capacidade de contínua renovação intelectual, ao revisitar com novas abordagens teóricas e metodológicas

temas relacionados à questão urbana no país, que, desde o início do processo de formação da sociologia no Brasil, ocupou uma posição de destaque na agenda de pesquisa da disciplina e de seus praticantes. A trajetória desse GT, no interior da SBS, tem produzido, ao longo do tempo, trabalhos relevantes a respeito de novas facetas do espaço urbano no país, enfocando diversas experiências sociais que ocorrem no seu interior, colocando em relevo as dinâmicas entre grupos, redes sociais e indivíduos, analisando seus distintos interesses, suas práticas e representações, assim como a complexidade das tramas de suas relações em termos de coesões e/ou conflitos. Os trabalhos produzidos por esse GT, ancorados em pesquisas empíricas e sustentados em referências teóricas clássicas e contemporâneas da disciplina, têm propiciado a produção de conhecimentos relevantes sobre novas dinâmicas de modos de vida urbanos, tais como processos de gentrificação, imigração de indígenas, haitianos e outros grupos sociais nas cidades brasileiras, proteção ambiental nas cidades, segregação socioespacial metropolitana, espaço público e sociabilidade urbana, valorização e patrimonialização da paisagem cultural.

Ao lado destes e de outros temas, esse GT vêm abordando as contínuas tensões sociais advindas das disputas do uso do espaço urbano, levadas a cabo pela diversidade dos atores e de seus interesses específicos envolvidos nesse espaço social.

Parte dessa produção realizada pela rede de seus participantes encontra-se presente em artigos publicados em diversos periódicos da área e de campos afins, em capítulos de livros, em apresentações em simpósios, seminários nacionais e internacionais, cujos conteúdos, em boa medida, são utilizados em trabalhos desenvolvidos nos programas de pós-graduação de sociologia e de outras disciplinas correlatas. Na realização desse trabalho coletivo, deve-se destacar o e-book publicado pela Educ – Editora da PUC-SP, *Cidades brasileiras: temas para debate*, que reúne um conjunto de trabalhos que foram apresentados durante o 18º Congresso de Sociologia, realizado na cidade de Brasília, em julho de 2017, que dialogaram com sua temática central: “Que sociologias fazemos? Interfaces com os contextos

locais, nacionais e globais”. Dando sequência a sua política de publicações, esse GT reúne, nesta nova coletânea, determinados trabalhos que foram selecionados durante o 19º Congresso de Sociologia.

Torna-se oportuno ressaltar inicialmente, nos breves comentários a respeito desta nova publicação do GT, que os autores dos artigos revelam a diversificação institucional e geracional apontada anteriormente. De modo geral, os trabalhos destacam uma série de transformações que está ocorrendo nas cidades brasileiras nas últimas décadas, ressaltando a coexistência potencialmente conflituosa entre espaços de pobreza e de exclusão com a presença de atividades imobiliárias ligadas ao capital globalizado.

A temática do caráter segregador do espaço urbano encontra-se presente no capítulo sobre a cidade de Brasília, no qual o autor analisa o monopólio das áreas nobres da cidade, denominada plano piloto, por parte de grupos sociais detentores de bens econômicos e culturais. Em contrapartida, ocorreu o deslocamento da população mais pobre para áreas distantes, as chamadas cidades-satélites, processo este comandado pela lógica de mercantilização do espaço urbano. O mercado imobiliário local e suas alianças com a elite da capital federal desempenharam um papel importante na dinâmica de diferenciação social na medida em que pautaram a atuação do mercado imobiliário a partir de atividades especulativas de construções de moradias no plano piloto, acessíveis apenas a uma restrita parcela econômica e social da população.

O capítulo que analisa as estratégias dos moradores do bairro Floresta, localizado na cidade de Belo Horizonte, coloca em relevo como determinadas práticas sociais de segmentos de classe média também contribuem para a criação de situações de segregação espacial e social. Em defesa de um determinado estilo de vida, os moradores desse bairro se mobilizaram de tal forma que esse espaço urbano se transformou em Patrimônio Cultural da Cidade de Belo Horizonte. Numa perspectiva analítica bastante próxima do que ocorreu em Belo Horizonte, está o capítulo que aborda as transformações do bairro da Floresta em Porto Alegre, que também caminha numa direção de

segregação e diferenciação social diante de outras áreas urbanas existentes na capital gaúcha. O bairro da Floresta encontra-se localizado numa área na qual está ocorrendo o crescimento do setor do comércio e de serviços em detrimento do industrial. A disposição de revitalizar essa área urbana é impulsionada pelo processo de diversificação da economia local, com vista a transformar essa região em um novo polo econômico caracterizado por iniciativas de inovação econômica, empreendedorismo e criatividade, articulando atores sociais locais e globais. Através dessas iniciativas, procura demarcar suas diferenças sociais em outros espaços urbanos estagnados economicamente e/ou decadentes socialmente.

A temática da gentrificação encontra-se presente no capítulo que aborda as intervenções na orla de Salvador desenvolvidas pela prefeitura dessa cidade nos últimos anos, processo este que tem gerado conflitos materiais e simbólicos entre diversos atores que compõem esse espaço. O trabalho destaca que as intervenções públicas procuraram transformar a cidade num produto a ser visto, visitado e vendido através da utilização de técnicas de *marketing* e propaganda, por meio das quais a cidade se tornou uma mercadoria. Ao mesmo tempo, indica que as estratégias de gentrificação em Salvador têm gerado espaços inacessíveis e mesmo hostis às populações mais pobres de lugares anteriormente habitados pelas classes populares. Os investimentos públicos têm priorizado a presença/trânsito de *consumidores válidos*, procurando demarcar e segregar socialmente esse espaço. Esse processo de gentrificação retroalimenta o de exclusão social, pois interfere na especulação imobiliária dos lugares que sofrem as intervenções e, ao mesmo tempo, que tem motivado táticas de resistência de grupos excluídos dessas regiões que estão passando por aceleradas mudanças urbanas. Ainda com relação à cidade de Salvador, um outro trabalho analisa o processo de mercantilização do uso de espaços públicos, abordando os projetos A Feira da Cidade e Salvador Boa Praça. Destaca que esses dois projetos se vinculam diretamente a uma mercantilização dos espaços públicos da cidade na medida em que são organizados a partir do *ethos* comercial das empresas

que operam nesses espaços. Além disso, as estratégias dessas empresas tendem a direcionar as práticas do público que as frequenta, não apenas para o consumo de produtos físicos, mas também para o consumo cultural e para o próprio consumo do espaço como *locus* de distinção social e simbólico.

Um dos capítulos do livro enfoca as transformações recentes que estão ocorrendo no espaço urbano com relação às atividades de comércio popular na cidade de São Paulo, ou seja, de trabalhadores que se dedicam a esse ramo econômico, em espaços fechados, principalmente na chamada Feirinha da Madrugada e nas novas galerias e *shoppings* populares do bairro do Brás. Ao utilizar a noção de *empresarização* na análise empírica do comércio, o trabalho capta um conjunto de representações dos próprios agentes sobre suas atividades comerciais. Além disso, destaca que ocorreu uma mudança significativa de intervenção do poder público sobre o comércio popular em São Paulo, pois até um período anterior aos anos 2000 o poder público local visava a reprimir os trabalhadores que desenvolviam atividades buscando sua subsistência. A partir de então tem ocorrido uma positivação dos mercados de comércio popular, embalados num discurso neoliberal de empreendedorismo que passou a ser estendido também a camadas mais desprovidas de diversas formas de capital.

Os capítulos que foram mencionados de forma breve e os demais que integram esta coletânea evidenciam a relevante contribuição teórica e empírica que o GT “Cidades no século XXI” tem fornecido para a renovação da abordagem sociológica do espaço urbano no Brasil. Os trabalhos que integram esta publicação e a anterior procuram abordar a cidade como uma contínua construção social a partir de uma diversidade de práticas engendradas por uma multiplicidade de atores locais, nacionais e globais e suas recíprocas interações no interior do espaço urbano, colocando em relevo experiências, representações e construções de suas subjetividades mediadas pelo espaço urbano.

Nos primeiros anos do século IXX, Max Weber atribuiu à sociologia o dom da eterna juventude, tendo em vista sua capacidade

de analisar de forma constante e de revisitar temas consagrados, de se abrir para novos fenômenos e, ao mesmo tempo, rever incansavelmente seus procedimentos de pesquisa. A trajetória do GT “Cidades no século XXI” e a contribuição de outros campos da sociologia no Brasil nos últimos tempos confirmam o diagnóstico de Max Weber, ao demonstrar a capacidade dessa disciplina e de seus campos especializados de estar atenta e de se mostrar capaz de analisar o constante fluxo de fenômenos emergentes.

Carlos Benedito Martins

Professor Titular do Departamento de Sociologia Universidade de Brasília

Ex-Presidente da Sociedade Brasileira de Sociologia (2015-2017 e de 2017-2019)

Este livro reúne um conjunto de textos discutidos nas sessões do Grupo de Trabalho “Cidades no Século XXI” durante o 19º Congresso da Sociedade Brasileira de Sociologia, realizado na Universidade Federal de Santa Catarina, em Florianópolis, de 9 a 12 de julho de 2019. *Cidades brasileiras: temas e questões para debate* dialoga com o tema central do Congresso “Em que sociedades vivemos? A sociologia brasileira diante de novos desafios nacionais e globais contemporâneos” e oferece um panorama atual das cidades brasileiras, abordando suas especificidades regionais e apontando a complexidade de seus problemas.

Os treze capítulos, divididos em duas partes, dialogam entre si, considerando a inserção das cidades na dinâmica urbana contemporânea, e estruturam-se em torno de três eixos temáticos:

- abordagens que contemplam comparações entre cidades e apontam questões teóricas relevantes do ponto de vista dos estudos urbanos e da sociologia urbana;
- discussão de problemas que afetam as cidades contemporâneas, especialmente no Brasil, com seus impactos nas relações sociais e nas formas de sociabilidade;
- análise das transformações em curso nas cidades brasileiras e a dualidade que as caracteriza, com a presença de atividades ligadas ao capital globalizado e a persistência de espaços de pobreza e exclusão, implicando forte presença de conflitos.

Na Parte I, o primeiro capítulo, “A dinâmica neoliberal nas metrópoles: governança privatizante e financeirização dos espaços públicos”, apresenta uma contribuição teórica ao debate atual sobre as principais premissas do neoliberalismo e discute seus impactos sobre o problema da governança nas metrópoles brasileiras. Para isso, apresenta algumas das categorias-chave citadas frequentemente nesse

debate, como gestão pública e privatizada, financeirização e seus principais atores/agentes, com base em um interessante debate sobre os novos agentes das práticas urbanas e seus mecanismos financeiros. O trabalho mostra como isso implica fortes impactos quanto às decisões de onde investir, adensamento e lógicas de intervenção em várias direções, tendo como atores/agentes as OSs/Organizações Sociais, consideradas os “braços” de grupos empresariais. O texto discute como esses grupos e seus empreendimentos atuaram nos megaeventos, no caso do Rio de Janeiro.

O capítulo seguinte, “A contribuição dos Planos Diretores para organização do espaço social reificado: um estudo comparativo entre Londrina e Curitiba”, desenvolve uma comparação entre os processos relativamente recentes de revisão dos Planos Diretores nas cidades de Curitiba e de Londrina, no Paraná, discutindo as diferenças encontradas na disputa pela qualificação do espaço urbano e considerando que resultam das formas como são conduzidas as diretrizes da participação popular. Os autores apresentam um interessante roteiro sobre quais dados devem ser coletados para uma análise da participação popular, comparando, nas duas cidades, as atas e os documentos que relatam o número de oficinas preparatórias, audiências públicas e categorias de participantes. Concluem que houve formação de consenso em Curitiba e dissenso em Londrina, o que é atribuído a uma busca de legitimação das autoridades técnicas que conduziram os respectivos processos.

Na sequência, o texto intitulado “Transformações urbanas e gentrificação em bairros residenciais” apresenta resultados empíricos de um estudo realizado nos bairros de Santa Tereza e Anchieta, situados na cidade de Belo Horizonte, Minas Gerais. O primeiro, localizado na área central da cidade, é considerado um bairro antigo e boêmio, berço do conhecido grupo musical mineiro Clube da Esquina, e frequentado por membros de bandas musicais; o segundo, um bairro de ocupação mais recente, é habitado por classe média alta e tem caráter mais residencial. O trabalho apresenta uma reflexão cuidadosa com dados sobre o tombamento de imóveis no bairro de Santa Teresa e

sobre um movimento em sua defesa, apontando para a construção de limites e resistências às mudanças. Apresenta, também, algumas considerações sobre dois agentes de gentrificação nos casos estudados: as políticas urbanas e o mercado imobiliário, analisando as pressões para demolição de casas antigas e apresentando dados que indicam um processo de gentrificação, com novas construções, aumento do IPTU e substituição do comércio de bairro.

O trabalho “Estilos de vida, representações e motivações para morar dos residentes do bairro Floresta, em Belo Horizonte” apresenta resultados de um estudo qualitativo sobre um bairro caracterizado como pericentral, histórico, e que é tombado pelo Patrimônio Histórico. O estudo busca identificar e analisar as dimensões de estilos de vida de grupos de classe média, comparando esses estilos, no que diz respeito aos gostos de consumo, entre antigos e novos moradores. Para isso, explora analiticamente as motivações para a mudança residencial do segundo grupo para o referido bairro. A análise baseia-se em categorias bem definidas, como centralidade e história da cidade, autenticidade, autonomia e infraestrutura comercial especializada em produtos considerados “mais autênticos”, configurando o que os novos moradores valorizam como “modo de vida de bairro”.

O texto “A Brasília das elites: os processos de segregação urbana na capital da esperança” contribui para os estudos sobre padrões e rotinas das elites – econômica, política e intelectual –, apontando suas influências numa reconfiguração da segregação espacial urbana na cidade de Brasília. Para isso, os autores explicitam os conceitos utilizados e as estratégias de classe em relação ao Estado, que têm como consequência a reprodução da segregação. O trabalho demonstra a impossibilidade de uma mobilidade social ascendente para grupos de menor renda, em contradição com o modelo concebido idealmente para Brasília como cidade inclusiva, capital da esperança e aberta à ascensão social. A exploração analítica da concepção das superquadras como unidades de vizinhança, definidas pelo Plano Piloto, indica que se buscava, de início, promover a convivência. Entretanto, ao longo da história da cidade, alguns processos inviabilizaram essa

concepção inicial, com a migração e permanência dos trabalhadores da construção civil, dando lugar a um processo de gentrificação generalizado e dificultando cada vez mais o acesso à moradia no Plano Piloto.

O trabalho sobre o “4º Distrito e o bairro Floresta: avanço do empreendedorismo urbano ante as dinâmicas locais do território” aborda os processos presentes nas cidades e na dinâmica urbana que marcam o século XXI, com a ampliação de planos e projetos desenhados para o âmbito local e em agendas e programas que se aliam ao capital internacional. Investiga, para tanto, o processo de reestruturação econômica e urbana na região do 4º distrito de Porto Alegre, a partir de atores e iniciativas presentes no bairro Floresta, mostrando a emergência, nesse território, de novos paradigmas urbanos vinculados a modelos mundiais da urbanização contemporânea. O texto aborda os modos de vidas, as relações e as práticas locais, confrontando-as com outros aspectos da realidade atual do bairro Floresta em Porto Alegre, através da identificação de atores, empreendimentos criativos e iniciativas presentes no bairro que permitem discutir a proposta de revitalização conjugada à ideia de diversificação da economia local e transformação da região em um novo polo econômico.

Fechando a primeira parte do livro, o texto “A requalificação da orla de Salvador: tramas de gentrificação” propõe discutir como o cotidiano de uma cidade histórica como Salvador, Bahia, vem sendo alterado com a presença de muitos canteiros de obras, como consequência de grandes projetos urbanos executados e/ou entregues à população, no período de 2012 a 2018, através de intervenções estruturantes na cidade, nas áreas da mobilidade, infraestrutura urbana e equipamentos culturais. Dentro desse conjunto de ações, destaca-se o projeto “Nova Orla de Salvador”, da prefeitura municipal, que vem desenvolvendo a requalificação de bairros com o objetivo de atrair atividades turísticas. A intervenção realizou mudanças nas formas de usar, construir e empreender em nove bairros da cidade, com a implantação de 50 mil m² de novas calçadas, seis quilômetros de ciclovias, 10 quilômetros com nova iluminação pública, além de

quadras esportivas, praças, mirantes e restaurantes. O estudo realizado aborda parte desse amplo processo, mediante intervenções em bairros históricos, como a Barra e o Rio Vermelho, este último considerado bairro antigo e boêmio, onde morou o romancista Jorge Amado. Para analisar as transformações, o trabalho dialoga com os estudos sobre grandes projetos urbanos e processos de transformação de áreas históricas, destacando tramas, tensões e conflitos produzidos.

Na parte II, o trabalho “Compartilhamento de espaços pela cidade e porto urbano: o complexo Capuaba” descreve o porto de Vitória e sua maior movimentação no complexo de Capuaba, em Vila Velha, Espírito Santo. Analisa o guia de boas práticas da Associação Internacional de Cidades e Portos, especificamente as recomendações do item “Integrando os espaços”, para verificar os principais desafios existentes para a cidade e o porto, a partir do compartilhamento dos espaços urbano-portuários, na região do complexo de Capuaba, ES. A partir de abordagem dialética, dedutiva e qualitativa, realização de pesquisa bibliográfica e documental, visitas a campo e registros fotográficos, o texto destaca que cidade e porto compartilham os mesmos espaços, mas com usos diferentes e até conflitantes, levando a uma relação de disputa sem que governo local e a autoridade portuária se mobilizem para reverter esse quadro e minimizar conflitos.

O texto “Mercantilização dos espaços públicos? As feiras gastronômicas e culturais em Salvador”, analisando alguns usos contemporâneos dos espaços públicos das cidades, especialmente aqueles produzidos por determinadas iniciativas privadas, como as feiras gastronômicas e culturais, aborda os projetos A Feira da Cidade e Salvador Boa Praça, situados na cidade de Salvador, Bahia, buscando compreender o sentido dos usos atribuídos por esses eventos aos espaços públicos da cidade e os processos de mercantilização por eles engendrados. Trata da exploração midiática que aponta um aumento da ocupação das praças, parques e ruas da cidade depois das ações de requalificação desses locais e da realização de eventos como feiras

gastronômicas e apresentações musicais e discute até que ponto os espaços públicos nas cidades contemporâneas são transformados em espaços políticos ou espaços de consumo cultural.

“Das políticas urbanas às políticas da ‘criatividade’: cidades S/A em tempos de espetacularização cultural” toma como objeto de estudo a cidade modificada historicamente a partir da transição das formas de intervenção urbana pautadas nos modelos expansionista/segregador e inclusivo/urbanizador. O estudo focaliza a “virada” da reestruturação produtiva, com a emergência do ideário de criatividade que passa a ser considerado paradigma para construção e gestão de cidades. Essa transição é abordada a partir de aspectos significativos que tencionam alterações no modo como a cidade é construída e transformada, passando da clássica política urbana para a política da criatividade. Com base em estudo sobre a cidade de Salvador, a análise busca compreender as políticas urbanas como intervenções de origem pública e privada, uma histórica relação entre dois tipos de poderes que constituem uma das principais características das políticas urbanas contemporâneas.

A partir de estudo etnográfico realizado na praça Franklin Roosevelt, no bairro da Consolação, na região central de São Paulo, o trabalho “Policiamento, cercamento, diálogo, ocupação – os conflitos em torno da gestão e dos usos da praça Roosevelt, centro de São Paulo” aborda questões ligadas às apropriações, desestabilizações e resistências práticas, dos usuários do local. Mostra que a antiga praça, que foi reformada entre os anos de 2010 e 2012, teve, nessa intervenção, a tentativa de um maior controle estatal dos usos do espaço, considerado problemático. Isto é demonstrado a partir da intensa presença e circulação das forças policiais no local após a reforma, o que convive com algumas modalidades de usos insurgentes que ainda se fazem presentes, assumindo uma configuração mais diretamente crítica com relação à gestão repressiva dos usos dos espaços públicos. O foco é o de pensar, em um nível prático, apropriações, questionamentos e rupturas produzidas por discursos políticos e mecanismos

institucionais que atuam em prol da defesa e da implementação de modelos de ordenamento, gestão dos usos e mesmo da ocupação dos espaços urbanos.

O texto “Trabalho, mercado e cidade: sobre estratégias de regulação do comércio popular na hegemonia neoliberal” propõe analisar as transformações recentes nos mercados de comércio popular em São Paulo, considerando que o termo “comércio popular” evoca uma miríade de atividades envolvidas nos processos de circulação de mercadorias em diferentes escalas. Nesse sentido, apresenta um estudo com trabalhadores inseridos no comércio em espaços fechados, principalmente na chamada Feirinha da Madrugada e nas novas galerias e shoppings populares do bairro do Brás, na cidade de São Paulo. A partir de observação etnográfica do cotidiano de trabalho de um grupo de comerciantes, o texto discute as mudanças em curso nesse universo através da noção de “empresarização” do comércio popular, que representa a operação conjunta de transformação nos espaços de comércio, nas formas de regulação e nas percepções sobre a atividade.

O último capítulo aborda alguns “Pontos para uma análise sobre a legislação da mobilidade urbana de São Luís, MA”. Para isso discute a concepção de mobilidade urbana de autores clássicos e contemporâneos, buscando mostrar o interesse em introduzir essa discussão no campo das ciências sociais. Nessa perspectiva, apresenta revisão de literatura, destacando os traços do componente social, analisando os conflitos existentes no trânsito de uma cidade, ao considerar os seus usuários cativos a um meio coletivo de consumo, e mostrando as situações dos sujeitos envolvidos no contexto da mobilidade urbana que carecem de uma interpretação social. Na metodologia, apresenta a evolução dos Códigos de Posturas, considerando a legislação do sistema de transportes coletivos até a sanção do novo reordenamento institucional, no caso específico, o Serviço Público de Transporte Coletivo em São Luís. Conclui que, no campo das referências empíricas, é possível qualificar um aprofundamento da problemática-guia no desenvolvimento da investigação.

O conjunto de textos que compõem este livro conduz a uma importante reflexão sobre os processos sociais em curso nas cidades brasileiras, apontando as contradições e os vieses políticos responsáveis pelos conflitos que marcam as relações Estado-mercado e população urbana, aumentando a vulnerabilidade da parcela de menor renda. O surgimento de novos espaços na chamada “cidade criativa” é, em geral, acompanhado por processos de gentrificação e expulsão dos antigos moradores. Além disso, alterações na legislação urbana e os planos diretores nem sempre contemplam os interesses de todos os cidadãos, reduzindo o alcance aos benefícios de transporte, infraestrutura e demais serviços públicos a uma parcela considerável de residentes, sobretudo nas franjas das cidades. Os problemas analisados pelos textos denotam a complexidade do urbano no Brasil e as dificuldades de enfrentamento dos problemas ante a suas escalas e especificidades.

As organizadoras

PARTE I

CAPÍTULO 1

A dinâmica neoliberal nas metrópoles:
governança privatizante e financeirização dos espaços públicos.....27
Francisco César Pinto da Fonseca, Lúcio Hanai Valeriano Viana

CAPÍTULO 2

A contribuição dos Planos Diretores para organização do espaço
social reificado: um estudo comparativo entre Londrina e Curitiba53
Fernando Kulaitis, Leticia Figueira Moutinho Kulaitis

CAPÍTULO 3

Transformações urbanas e gentrificação em bairros residenciais.....75
Luciana Teixeira de Andrade

CAPÍTULO 4

Estilos de vida, representações e motivações para morar
dos residentes do bairro Floresta, em Belo Horizonte95
Clarissa dos Santos Veloso

CAPÍTULO 5

A Brasília das elites: os processos de segregação urbana
na capital da esperança 123
Gustavo Cruz de Sousa Júnior

CAPÍTULO 6

4º distrito e o bairro Floresta: avanço do empreendedorismo
urbano ante as dinâmicas locais do território 147
Vanessa Marx, Gabrielle Araújo, Luiz Henrique Apollo

CAPÍTULO 7

A requalificação da orla de Salvador: tramas de gentrificação..... 169
Helder Freitas do Bomfim

PARTE II

CAPÍTULO 8

Compartilhamento de espaços pela cidade e porto urbano: o complexo de Capuaba.....	201
Flavia Nico Vasconcelos, Andreia Coutinho e Silva, Fernando Madeira de Freitas	

CAPÍTULO 9

Mercantilização dos espaços públicos? As feiras gastronômicas e culturais em Salvador.....	231
Rafael de Aguiar Arantes	

CAPÍTULO 10

Das políticas urbanas às políticas da “criatividade”: cidades S/A em tempos de espetacularização cultural.....	257
Ewerthon Clauber de Jesus Vieira	

CAPÍTULO 11

Policiamento, cercamento, diálogo, ocupação – os conflitos em torno da gestão e dos usos da praça Roosevelt, no centro de São Paulo.....	285
André de Pieri Pimentel	

CAPÍTULO 12

Trabalho, mercado e cidade: sobre estratégias de regulação do comércio popular na hegemonia neoliberal.....	309
Felipe Rangel	

CAPÍTULO 13

Pontos para uma análise sobre a legislação da mobilidade urbana de São Luís, MA.....	337
José O. Alcântara Jr.	

Sobre os autores	361
------------------------	-----

PARTE I

A dinâmica neoliberal nas metrópoles: governança privatizante e financeirização dos espaços públicos

Francisco César Pinto da Fonseca
Lúcio Hanai Valeriano Viana

Introdução e contextualização

Analisar pressupostos, características e impactos da dinâmica provinda do neoliberalismo nas grandes metrópoles é tarefa complexa, a ser intentada neste texto por meio de dois pilares fundamentais: a governança metropolitana e a financeirização dos espaços e políticas públicos, uma vez que articulados.

Contudo, a reflexão acerca do neoliberalismo implica conceituá-lo no sentido de analisar seus pressupostos, características, modos de operar e impactos, uma vez que advindos das escolas neoliberais, notadamente as chamadas Escola Austríaca (Ludwig von Mises e Friedrich Hayek) e de Chicago (Milton Friedman).

Mas a conceituação neoliberal deve ser aplicada a realidades palpáveis. Nesse sentido, a chamada “reforma gerencial” (1995), ocorrida durante o Governo FHC, tem progressivamente substituído os pressupostos públicos da administração e da gestão públicas, por sua vez configurados em mecanismos, ferramentas e procedimentos gerenciais advindos da administração empresarial. Trata-se de nova realidade do setor público em sua interação com o setor privado,

dada a predominância deste último, uma vez que as Organizações Sociais (OSs) e as Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (Oscips), ao celebrarem “contratos de gestão” com setores do Estado impõem à gestão pública (aspecto administrativo) e às políticas públicas padrões e métricas que, embora voltados formalmente ao “público”, fazem-no por meios e sobretudo lógicas privados, obedecendo, na prática, aos interesses desses últimos. Impõem, portanto, paradigmas privados, gerenciais, à governança das metrópoles.

As Parcerias Público-Privadas (PPPs), a gestão “por resultados” e a enorme autonomia que as OSs e Oscips passaram a obter quanto aos recursos financeiros, humanos e administrativos, assim como às formas de atender aos públicos aos quais seus serviços se destinam, descolam-se paulatinamente dos padrões públicos para os privados. Em outras palavras, desde a escolha das OSs, a fiscalização financeira/finalística até o “controle social” (que tende a ser baixo, uma vez que o agente privado entende a política pública como um negócio), o processo não é transparente e tampouco controlável. Essas questões têm transformado substantivamente o Estado brasileiro, impactando vigorosamente a governança – que se torna de outra natureza, particularmente nas metrópoles e nas macrometrópoles, e necessitam ser investigadas com denodo.

Também serão analisados o processo de financeirização dos instrumentos de gestão urbana, o de ocupação do solo e o de formulação de políticas públicas. Tais processos acompanham dinâmicas internacionais e vão muito além da conhecida “especulação imobiliária”, pois moldam a gestão pública em inúmeras dimensões. Por fim, exemplos concretos – de certa forma pontos de culminância em escala macro – da governança neoliberal e da financeirização dos espaços públicos são os grandes eventos, casos da Copa do Mundo e das Olimpíadas, entre outros, que demonstram a radical privatização da cultura e do esporte, retirando a lógica pública, inclusive simbólica, que os acompanha. Esses exemplos serão analisados neste texto.

Em termos metodológicos, será utilizada bibliografia sociológica teórica e específica, baseada na sociologia urbana, na sociologia do

desenvolvimento, na sociologia política e na gestão pública voltada ao urbanismo. Também serão utilizadas legislações a respeito da governança urbana, indicadores e – como apontado – exemplos advindos dos grandes eventos.

As hipóteses principais, à luz da discussão acerca da hegemonia, em Antonio Gramsci, e da perpetuação neoliberal contemporânea, em Dardot e Laval, voltam-se à constituição da hegemonia neoliberal por dentro do aparelho do Estado, assim como das políticas públicas. No dizer destes últimos autores, representam a “nova razão do mundo” no sentido de introduzirem os referidos pressupostos, ferramentas e práticas sem necessariamente derrogar o Estado e as políticas públicas. Em outras palavras, não é necessário privatizar o Estado, em sentido literal, e sim remodelá-lo à luz da nova razão procedimental neoliberal: daí a lógica da dinâmica neoliberal.

Nesse sentido, os próprios acontecimentos ocorridos no Brasil desde 2016, que culminaram com a eleição estruturalmente fraudada de Bolsonaro, apenas confirmam esse manancial de novos poderes em prol da liberalização, talvez nunca vista, na sociedade brasileira.

Portanto, deve-se ressaltar que o debate acerca das reformas neoliberais necessita ser refinado, sobretudo quanto ao conceito de “governança”, em particular nas grandes metrópoles. É necessário compreender a nova “gramática” da gestão pública privatizada, concedida, contratualizada e financeirizada, assim como o papel dos novos atores que habitam a arena pública, na gestão e nas políticas públicas: os proprietários de Organizações Sociais (OSs), Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (Oscips), as Parcerias Público-Privadas (PPPs) e consultorias, entre outras.

A “nova gestão pública” gerencial tem o poder de condicionar, remodelar e adaptar, na prática, a gestão e as políticas públicas, mesmo que prevaleçam códigos legais como a Constituição, o Direito Administrativo, o Estatuto das Cidades, entre outros, que, contudo, têm sido parcialmente transformados pela prática neoliberal.

São forças opostas que interagem contraditoriamente. Os impactos ao tecido social são, dessa forma, brutais.

Neoliberalismo como conceito e ideologia¹

Neoliberalismo é um sistema ideológico, sócio/político e econômico que influencia as mais diversas arenas da vida em sociedade: da subjetividade individual organização econômica dos países e, conseqüentemente, o sistema político (Dardot e Laval, 2006). Especificamente quanto ao Estado de Bem-Estar Social, suas premissas se voltam ao combate à “sociedade fundada nos direitos igualitários”, uma vez que “individualismo”, “meritocracia” e “com petição” são suas variáveis-chave. Portanto, o Estado Social representaria o oposto do “individualismo possessivo” (Macpherson, 1979) e, logo, o inimigo a ser combatido. Em relação à democracia, há inquestionável contrariedade dos teóricos neoliberais – que preferimos denominar “ultraliberais”, dada sua radicalidade, tendo sido chamados de “liberistas” – à “regra da maioria”, tendo em vista ser possibilitadora justamente de “direitos sociais independentemente do mérito”, bordão alardeado por von Mises, Hayek e Friedman, entre outros. Logo, a democracia como conceito político é submetida ao mercado, retirando dela sua independência conceitual das estruturas mercantis.

Igualmente, a democracia como dimensão “social” (direitos e desmercadorização em meio às estruturas capitalistas, à luz de Gosta Sping Andersen, 1991) é, como aludido, tomada como inimiga a ser combatida. Portanto, a democracia política e social – dupla face da democracia moderna – é deslegitimada por intelectuais, mídia, *think tanks*, centros universitários, isto é, pelo discurso hegemônico, influenciando decisivamente a disputa pelo “senso comum” (Gramsci, 2000).

Em particular os temas da “participação social” e do “controle social” são repudiados como formas degeneradas, encarnadas em “populismos”, “irresponsabilidades fiscais”, “bolivarianismos” (em linguagem contemporânea) e todas as formas opostas à primazia do

1 Esta seção é inspirada substantivamente no livro *O consenso forjado* (Fonseca, 2005), sobretudo em partes do capítulo 1, intitulado “Do consenso ‘intervencionista’ à hegemonia ultraliberal: histórico e pressupostos de um embate ideológico crucial no século XX”.

mercado sobre o Estado e sobre a sociedade. De acordo com Klein (2007), tratar-se-ia da versão extremada do capitalismo contemporâneo, intitulada como “doutrina do choque”.

Para compreender como ocorreu a conquista, pelos ultraliberais, dos *corações e mentes* dos formadores e retransmissores de opinião em países distintos, é necessário sumarizar as principais escolas ultraliberais, pois formadoras, cada qual a seu modo, de um *corpus* doutrinário.

Será, portanto, a partir das ideias elaboradas por diversos autores, entre os quais os abaixo analisados, pertencentes em sua maioria a três escolas fundamentais à doutrina ultraliberal, que poderemos compreender a hegemonia (ultra)liberal, iniciada a partir do final da década de 1970. Vejamos, de forma panorâmica, as premissas de alguns dos principais ideólogos, particularmente da escola que originou o neoliberalismo.

Trata-se da escola – no sentido de *forma doutrinária de pensar* – que originou a atualização do liberalismo a partir de fins do século XIX: a chamada escola Austríaca, que fora

“[...] constituída por um grupo de economistas que lecionou na Universidade de Viena e sustentou algumas ideias comuns, mais tarde englobadas no marginalismo. O ponto de partida [...] consistiu em chamar a atenção para os fundamentos psicológicos do valor [...] acreditaram poder reconstituir abstratamente os mecanismos da vida econômica. (Sandroni, 2016, p. 144)

Nessa escola, desde os anos 1920 a figura de Ludwig von Mises aparece em destaque, notadamente em virtude da crítica que fizera à *planificação*, vista como destruidora das liberdades. Observe-se como o radicalismo (ultra)liberal, mesmo em circunstâncias tão críticas como as acima referidas (depressão econômica), é expresso por esse autor e, posteriormente, incorporado por todos os adeptos dessa doutrina:

Simplemente não há outra escolha que não esta: ou abster-se de interferir no livre jogo do mercado, ou delegar toda

a administração da produção e distribuição ao governo. Capitalismo ou socialismo: não há meio termo. [...] Onde quer que o governo recorra à fixação dos preços, o resultado é sempre o mesmo. Quando, por exemplo, o governo fixa um teto para os aluguéis residenciais, segue-se, imediatamente, um *déficit* de moradias. (Mises, 1987, p. 79)

Como se observa, para o pensamento ultraliberal não apenas seriam impossíveis, teoricamente, formas de controle sobre o mercado – vinculado a um sistema misto de produção –, como seriam ineficazes, pois seus resultados seriam opostos aos pretendidos, à guisa da *tese da perversidade*.² Esse pressuposto, aliás, seria válido, inclusive, quanto ao desemprego, mesmo com o fenômeno da depressão, pois:

Dar suporte ao desempregado, por meio do governo ou do sindicato, serve apenas para ampliar o mal. Se o que estiver envolvido for o desemprego, causado pelas mudanças dinâmicas da economia, o auxílio-desemprego resultará no adiamento do ajuste dos trabalhadores às novas condições. O trabalhador desempregado que esteja por isso aliviado não considera necessário procurar uma nova ocupação, se já não encontra emprego em sua antiga ocupação. [...] Se os auxílios-desemprego não forem fixados a um teto muito baixo, pode-se dizer que, na medida em que seja oferecido, o desemprego não desaparecerá. (Ibid., p. 84)

2 As três teses (ou construções retóricas) são assim definidas por Albert Hirschman:

- Em relação à *tese da perversidade*: “Não se afirma apenas que um movimento ou política não alcançará sua meta, ou ocasionará custos inesperados ou efeitos colaterais negativos: em vez disso, diz o argumento, a tentativa de empurrar a sociedade em determinada direção fará com que ela, sim, se mova, mas na direção contrária” (Hirschman, 1985, p. 18; grifos do autor).

- Quanto à *tese da futilidade*, esta estaria fundada no argumento retórico de que “[...] a tentativa de mudança é abortiva, que de um modo ou de outro qualquer suposta mudança é, foi ou será, em grande medida, de fachada, cosmética, e portanto ilusória, pois as estruturas ‘profundas’ da sociedade permanecerão intactas” (ibid., p. 43).

- Por fim, no que tange à *tese da ameaça*: “[...] assevera que a mudança proposta, ainda que talvez desejável em si, acarreta custos ou consequências inaceitáveis de um ou outro tipo” (ibid., p. 73). Além do mais, prossegue o autor: “As conquistas e realizações mais antigas, alcançadas a duras penas, não podem ser tomadas como certas, e seriam ameaçadas pela nova reforma” (ibid., p. 75; grifos nossos). Em larga medida, o pensamento liberal e o conservador – expressos pela doutrina ultraliberal, pela grande mídia e por *think tanks* – podem ser enquadrados nessas categorias (teses) criadas pelo autor.

Dessa forma, mesmo em relação a temas socialmente explosivos, não deveria o Estado intervir, no caso protegendo os que perderam vagas no mercado, pois estes, em razão de suas virtudes intrínsecas, cedo ou tarde se reequilibrariam. Em outras palavras, o desemprego de hoje seria compensado com o emprego, em outras áreas ou setores, proximamente. Razão pela qual os auxílios, sobretudo o seguro-desemprego, serem considerados perniciosos, inclusive para o ânimo dos desempregados, que se acomodariam em ser sustentados pelo Estado, isto é, pelo contribuinte. Como o mercado é concebido como instituição infalível, e espontânea, qualquer artificialismo perturbaria sua ordem natural, dificultando ou impedindo a plena realização de seus benefícios. Essas ideias são esclarecedoras sobre o radicalismo ultraliberal e, mais, clarificam as razões de seu ocaso após a grande crise de 1929.

Apesar de o livro em tela de von Mises ter sido escrito em 1927, o ambiente na Europa já não era de otimismo, e a economia apresentava sinais crescentes de crise (note-se que, quando de seu lançamento em língua inglesa, em 1962, von Mises ratificou as ideias ali presentes). Além do mais, enquanto os regimes nazi/fascistas e socialistas criavam empregos e (re)organizavam a economia, o ultraliberalismo da escola Austríaca recomendava, aos milhões de trabalhadores, paciência, pois o mercado voltaria, um dia, a criar, sozinho e espontaneamente, empregos. Isso fez com que as ideias e os ideólogos ultraliberais fossem culpabilizados pelas crises pelas quais passava a economia capitalista.

Mas é outro austríaco, Friedrich von Hayek, a principal referência ao pensamento ultraliberal. Teórico, economista, filósofo moral e principalmente ideólogo, pertence à tradição da escola Austríaca, tendo-se transferido para Londres (onde lecionou na London School). Hayek constituiu-se em autor seminal, pois seu pensamento, na verdade uma contraofensiva, fora encarnado em inúmeras obras e em agitação ideológica – na academia, na imprensa e em outros centros formadores/espraiadores de opinião. Afinal, carreou adeptos e influenciou a transformação da Agenda

mundial, culminando com a ascensão ao poder do Estado, em inúmeros países, de partidos perfilhados às bandeiras ultraliberais. Hayek já era figura proeminente na Áustria (fora discípulo de von Mises), onde os fundamentos de seu pensamento teriam se estabelecido. Assim pode-se definir as premissas hayekianas a partir da tradição austríaca:

A economia dos austríacos insiste na noção de escolha ou decisão individual. Os demais conceitos da ordem social são definidos a partir dessas intenções e crenças, elementos basilares que orientam e dirigem a ação individual. (Moraes, 1999, p. 14).

[Para Hayek:] [...] o mundo é um grande leilão de ofertas e demandas. O mercado é a coordenação das ações dos indivíduos, dirigidas pelos juízos de valor destes últimos (suas preferências). Os preços de mercado dizem aos produtores o que produzir e em qual quantidade.

Nesse leilão, a informação a que se tem acesso dirige os atos de ofertantes e compradores. E essa informação diz respeito ao futuro, tal como imaginado e projetado, e ao passado, tal como conhecido (ou como se imagina conhecer).

Os preços são “portadores” e quadros sinópticos dessas informações sobre bens e recursos disponíveis (ofertados no mundo-leilão) [...] isto é, como devem reescalonar prioridades diante do comportamento continuamente mutante de seus parceiros-interlocutores-competidores. (Ibid., pp. 15 e 16)

Vê-se, portanto, a confiança ilimitada no *livre-mercado*, *locus* em que as informações – sobretudo a mais importante delas, os preços – fluiriam livre e espontaneamente, permitindo, a partir daí, os cálculos individuais, constitui, portanto, um elemento central no pensamento do autor, sendo enfatizada à exaustão. Logo, bastaria uma intervenção do Estado para que esse “arranjo espontâneo” se desmoronasse, desorientando completamente os indivíduos. Estes, ao serem concebidos ao mesmo tempo como “parceiros/interlocutores/

competidores”, devido à harmonização do *mercado livre*, desenvolveriam todas as suas habilidades, beneficiando a sociedade como um todo, mesmo que adotassem o mais radical egoísmo.

Dadas essas, dentre outras, premissas, é que a resistência contra-hegemônica ultraliberal deve ser compreendida, pois fora nesse contexto que Hayek articulou a reunião internacional liberal, ocorrida em 1947 na Suíça, denominada Sociedade Mont Pelérin (em referência ao local onde ocorrera, mas que inicialmente se chamaria Sociedade Adam Smith), que reuniu intelectuais de peso do campo liberal, tais como Arthur Seldon, Stanley Dennison, Alfred Sherman, Lionel Robbins, von Mises, Karl Popper, Wilhelm Röpke, Milton Friedman, entre outros. Esse evento, realizado logo em seguida ao término da guerra, é, por si só, significativo tanto da apreensão dos ultraliberais acerca do consenso intervencionista como, principalmente, do intuito contra-hegemônico que se procurava estabelecer.

Hayek procurou, nesse sentido, justificar a superioridade do modo de produção capitalista (e das virtudes do mercado livre) em relação seja aos sistemas mistos (caso da social democracia) seja ao socialismo. A desigualdade social resultante de uma sociedade ultraliberal individualista e possessiva não apenas é aceita como justificada, pois inerente às qualidades distintas dos homens. Num mundo marcado pelo trauma da depressão mundial, do desemprego e de guerras mundiais – entre as décadas de 1910 e 1940 –, essas posições foram defendidas de forma tenaz, assemelhando-se ao fundamentalismo religioso, pois, quanto mais a realidade se mostrava antitética a esses valores, mais eles eram ratificados e propugnados. Caso paradigmático desse *ethos* é o tema da “justiça social” que, apesar de crucial naquele momento, fora considerado, por Hayek, “sem significação” numa sociedade que se requer livre, pois:

[...] a questão precedente é saber se é moral que os homens sejam submetidos aos poderes de direção que teriam de ser exercidos para que os benefícios obtidos pelos indivíduos pudessem ser significativamente qualificados de justos e injustos.

Deve-se admitir, é claro, que o modo pelo qual os benefícios e ônus são distribuídos pelo mecanismo do mercado deveriam, em muitos casos, ser considerados muito injustos se resultassem de uma alocação deliberada a pessoas específicas. Mas não é este o caso. Essas cotas são resultado de um processo cujo efeito sobre pessoas específicas não foi nem pretendido nem previsto por ninguém quando do surgimento das instituições – as quais puderam então continuar existindo por se ter constatado que proporcionavam a todos, ou à maioria, melhores perspectivas de satisfação das suas necessidades. Exigir justiça de semelhante processo é obviamente absurdo, e selecionar algumas pessoas numa tal sociedade como fazendo jus a uma parcela específica é evidentemente injusto. (Hayek, 1985, p. 82)

Para Hayek, como se observa, o mercado seria o único mecanismo possível de distribuição – natural e espontânea – de renda. Os que demandassem por “justiça social”, isto é, intervenção (considerada autoritária) do Estado com vistas a retirar recursos dos que se saíssem melhor no mercado, ou simplesmente fossem mais afortunados, e repassá-los aos “fracassados” (os pobres), não teriam compreendido o seu funcionamento. Afinal, o mercado não é concebido como justo ou injusto, pois seu papel seria apenas o de coordenar os agentes produtivos, cabendo a estes, pelo mérito, promover a justiça (ascensão social), que seria, portanto, individual. Por isso, o papel essencialmente “regulatório” a ser desempenhado pelo Estado no que tange ao cumprimento dos contratos efetivados entre as partes livres. Assim afirma Hayek, num livro-marco do pensamento ultraliberal – O caminho da servidão –, pois escrito em 1944 já como resistência ao novo intervencionismo que rapidamente se consolidava:

O Estado deve limitar-se a estabelecer normas aplicáveis a situações gerais, deixando os indivíduos livres em tudo que depende das circunstâncias de tempo e lugar, porque só os indivíduos poderão conhecer plenamente as circunstâncias relativas a cada caso e a elas adaptar suas ações [...].

Num mundo em que tudo fosse previsto com exatidão, o Estado dificilmente poderia agir e ao mesmo tempo ser imparcial. (Hayek, 1987, pp. 88 e 89)

Portanto, o Estado interventor é concebido como supressor das liberdades individuais, sobretudo o Estado Previdenciário do pós-guerra que, além do mais, é criticado como “paternalista”, expressão estigmatizada pelo ultraliberalismo. Trata-se, em verdade, da radicalização da sua crítica, pois compara-se a proteção (social) do Estado à de um *pai arbitrário*. Por isso, para Hayek:

Se o governo não deseja apenas facilitar aos indivíduos a conquista de certos padrões de vida, mas também garantir que todos os conquistem, só poderá fazê-lo privando os indivíduos de qualquer escolha nesse sentido. O Estado previdenciário torna-se assim um Estado familiar no qual um poder paternalista controla a maior parte da renda da comunidade, alocando-a entre os indivíduos nas formas e quantidades que julga compatíveis com sua necessidade ou mérito. (Hayek, 1983, p. 316)

Por isso a oposição ultraliberal atuaria fortemente no sentido de se evitar que as sucessivas intervenções do Estado na economia levassem os países – sobretudo a Europa e os EUA, paulatinamente e sem que seus povos e líderes se apercebessem – à “servidão” (sinônimo de socialismo). Mas, para Hayek, se o Estado interviesse em demasia em inúmeros setores, desorganizando a produção, deixaria de intervir onde deveria: nos sindicatos. Afinal, esses são concebidos como agentes monopolistas, pois, além de controlarem a força de trabalho, impondo greves e piquetes, desconsiderariam a característica básica do salário: ser um preço, como qualquer outro. O que implicaria, portanto, a não existência de salários mínimos ou mesmo de salários profissionais, pois:

Embora, na realidade, as conquistas obtidas pelos sindicatos com sua política salarial sejam muito menores do que geralmente se

supõe, apesar disso, *suas atividades nesse campo são muito prejudiciais do ponto de vista econômico e extremamente perigosas do ponto de vista político.* (Ibid., p. 330; grifos nossos)

[...] embora pouco se deva esperar de qualquer ação específica do governo contra o monopólio da iniciativa [empresarial], a situação é diferente nos casos em que *os governos deliberadamente promoveram o crescimento do monopólio e até deixaram de exercer a função primordial de governo – a prevenção da coerção –, permitindo exceções às normas legais gerais, como vêm fazendo, há muito, no campo do trabalho.* (Ibid., p. 322; grifos nossos)

Observa-se que o radicalismo ultraliberal despreza elemento crucial das sociedades industriais – o fato de a força de trabalho possuir poder infinitamente menor, como um todo, do que o dos detentores do capital. Donde pode-se concluir que o veto à organização sindical implica forte caráter conservador e patronal, e mesmo reacionário, por parte desse pensamento que, dessa forma, afasta-se das vertentes mais democráticas surgidas no seio do liberalismo no século XIX.

Nesse diapasão, é fundamental à compreensão das estratégicas contra-hegemônicas ultraliberaís observar que Hayek – assim como outros ideólogos dessa doutrina – possuía absoluta convicção de que o embate que travava era, antes de tudo, um embate ideológico, voltado à constituição de uma nova hegemonia. Esta, para que se realizasse, deveria demonstrar e sobrevalorizar falhas e equívocos do então consenso dominante (keynesiano), bem como provar a superioridade do (ultra)liberalismo. Por isso, esse autor, na introdução de “*Os fundamentos da liberdade*” deixa clara a importância do referido embate, pois ganhá-lo implicaria *a conquista dos corações e das mentes:*

Na luta pelo apoio moral dos povos do mundo, a falta de uma sólida filosofia deixa o Ocidente em grande desvantagem. Há muito que o estado de espírito de seus líderes intelectuais se vem caracterizando pela desilusão com seus princípios, pelo desprezo por suas realizações e pela preocupação exclusiva com a criação

de “mundos melhores” [isto é, socialismo e intervencionismo]. Não é com esse estado de espírito que se pode esperar ganhar adeptos. Se quisermos vencer a grande luta que se está travando no campo das ideias, devemos, antes de mais nada, saber em que acreditamos. Devemos também ter ideia clara daquilo que desejamos preservar, se não quisermos perder o rumo. [...] nossa própria sobrevivência pode depender de nossa capacidade de congregiar uma parte suficientemente significativa do mundo em torno de um ideal comum.

[...] devemos esperar que, aqui, ainda exista um amplo consenso com respeito a certos valores fundamentais. Mas esse consenso já não é mais explícito; e, para que tais valores voltem a predominar, há urgente necessidade de sua reafirmação e defesa. (Ibid., pp. XXXII e XXXIII; grifos nossos)

Esse excerto ilustra cabalmente a crença renitente do autor, assim como de outros ideólogos ultraliberais, em seus princípios, o que fez que esses intelectuais se tornassem *inflexíveis e radicais*. Mas, mais importante, explicita a *clareza em relação tanto aos objetivos como aos meios para alcançá-los*. Hayek fez questão de enunciá-los, demonstrando, portanto, a percepção ultraliberal quanto a um dos embates ideológicos mais marcantes do século, cujos legados encontram-se claramente nos dias de hoje, como veremos abaixo sobre a realidade brasileira. Daí pode-se compreender a linguagem relativamente simples de boa parte dos livros publicados por autores dessa cepa, pois queriam atingir o público *retransmissor* de opinião, nos mais diversos campos, da universidade à imprensa.

Portanto, a escola austríaca, assim como outras escolas similares (caso da Escola de Chicago e da Escola de Virgínia) funcionaram e funcionam tanto como produtoras de princípios teóricos como propagadoras ideológicas, com grande capacidade de aglutinar e espalhar temas da agenda ultraliberal, em contraposição militante à social democracia e ao reformismo em prol da “sociedade de direitos”. A essência discursiva é voltada à preponderância da liberdade individual, em várias dimensões, no contexto do “individualismo

possessivo” (Macpherson), do “governo empresarial” (Dardot e Laval) e da “individuação das relações sociais” (Hayek), cujas precarização das relações de trabalho e diminuição ao limite dos direitos sociais são consequências indelévels.

Transformações estruturais nas metrópoles: privatização da gestão pública e financeirização³

[...] a implosão do sistema Bretton Woods significou mais do que uma mera mudança nas regras internacionais do jogo monetário e foi acompanhada por transformações profundas que influenciaram tanto a economia quanto o modo de regulação em escala mundial. A troca para um sistema de câmbio flexível (transformando as moedas nacionais em objeto de especulação dos investidores nacionais e internacionais, apostando nas oscilações dos principais preços macroeconômicos, como o câmbio e a taxa de juros), a desregulação e a liberalização dos mercados financeiros nacionais, a criação de novas engenharias financeiras como os derivativos e mercados secundários e, por último, mas não menos importante, a reemergência das finanças globais deixaram profundas marcas nas cidades. Marcas estas apenas parcialmente analisadas pela teoria urbana crítica que emergiu nos anos 1970.

As evidências das articulações entre o capital financeiro e o urbano proliferaram-se no cenário pós-Bretton Woods. As complementaridades entre o projeto neoliberal; as políticas de austeridade e o endividamento individual mediado pelo Estado (que reduziu os subsídios para o consumo coletivo e fomentou a “inclusão financeira”) [...]; a proliferação de estratégias heterodoxas adotadas pelos governos locais para acessar os mercados de capitais – por exemplo, via a antecipação de recursos tributários (Weber, 2010) –; e, mais recentemente, a própria crise *subprime* [...] mostraram a diversidade de entrelaçamentos entre as cidades e o capital financeiro. O ambiente apenas reforçou, se isso

3 Esta seção baseia-se em artigo publicado na Revista *Cadernos Metrôpole*, de autoria de Fonseca (2019).

ainda fosse necessário, a necessidade de complementar as perspectivas críticas com uma visão mais clara acerca das relações imbricadas entre a moeda, o crédito e as finanças, de um lado, e a dinâmica temporal-espacial das cidades no capitalismo contemporâneo, de outro. (Klink, 2018, p. 3)

De acordo com a passagem acima, o mundo das finanças pós-Bretton Woods estaria se efetivando de forma muito mais complexa e aprofundada, na medida em que novos mecanismos financeiros têm sido criados e imiscuídos às práticas urbanas. Novos “empreendedores”, que veem no ambiente urbano apenas e tão-somente locais para “investir”, por meio de mercados, lógicas, instituições e arranjos novos e distintos, num complexo entre moedas, finanças, mercados, negócios e individualização da ação social, cujo impacto nas metrópoles é brutal em termos de decisão de onde investir, adensamento, lógicas regionais ao ambiente urbano sistêmico em diversas direções, entre outros.

O que se pode denominar “governança neoliberal”, já potencializada com a presença de atores privados tanto no sistema político como nas atividades meio (gestão) e fim (políticas públicas) da Administração Pública, reforça-se ainda mais com o novo universo aberto pelas finanças especulativas que encontra no ambiente urbano, notadamente das metrópoles, solo fértil para sua expansão e aprofundamento. Fecha-se, dessa forma, o círculo privatista, gerencial, neoliberal de aprisionamento do espaço público pelas lógicas, distintas, privadas e privatista.

Para Klink, mais especificamente:

De certa forma, a análise crítica das diversas etapas de “entrada da finança” na metrópole [...] pode se beneficiar dos estudos sociais das finanças para desvendar a natureza real de tais disputas. Mais especificamente, a constituição de ativos, a apropriação desigual das métricas utilizadas na precificação e comercialização desses mesmos ativos pelos agentes sociais [...] e, por último, mas não menos importante, o entrelaçamento desses processos com o próprio planejamento urbano-metropolitano representam

arenas espaço-temporais privilegiadas para construir pontes com a teoria urbana crítica. Uma abordagem dessa natureza poderia também contribuir para lançar luz sobre os descompassos entre modelos e arranjos *idealizados* de parcerias público-privadas e de instrumentos urbanísticos orientados para o mercado, como a operação urbana consorciada via Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepac), de um lado, e a política urbana *efetivamente existente* a partir da utilização de determinadas práticas de cálculo, “emprestadas” e adaptadas dos manuais da economia financeira neoclássica, de outro. (Ibid., pp. 21 e 22)

Trata-se, portanto, de nova agenda de pesquisas que se abre a partir de instrumentos de políticas urbanas que têm redesenhado cidades e regiões inteiras, notadamente a partir da articulação de interesses nacionais e internacionais. As Cepacs são expressões sintéticas do poder privado sobre a esfera pública por meio de complexos mecanismos financeiros. O próprio planejamento urbano torna-se, nesse sentido, vigorosamente ameaçado, uma vez que há enorme *gap* entre eventuais resultados eleitorais majoritários e o papel – cada vez mais incontrastável – do capital especulativo no ambiente urbano, capital este cada vez mais imbricado ao capital produtivo.

Paralelamente, o papel das referidas PPPs, assim como o agendamento público provocado pelas OSs em particular, e também das Oscip (conforme veremos abaixo), em meio ao financiamento empresarial de campanhas, torna a esfera “pública” destituída de sentido, uma vez que tornada “privada” pelas diversas frações do capital.

É nesse contexto que a lei das OSs atribui amplo leque de possibilidades de atuação de agentes privados à prestação de serviços públicos. Embora devessem se caracterizar como entidades “sem fins lucrativos”, em verdade esse instrumento permitiu que vários grupos lucrativos constituíssem OSs que, dessa forma, especificamente não estariam voltadas ao lucro. Contudo, são vinculadas e existem em razão de sua matriz lucrativa. Logo, as OSs tornaram-se braços de empresas e grupos empresariais, em meio a entidades tipicamente “filantrópicas”, atuando com extrema desenvoltura na administração

pública e nas diversas etapas das políticas públicas. A área de saúde, em diversos municípios e estados – casos de São Paulo, por exemplo –, configura-se como um dos grandes casos em que a saúde pública – à luz de Dardot/Laval – é de fato viabilizada por entidades privadas. Em outras palavras, embora os recursos sejam públicos (providos do SUS), os instrumentos de gestão, de contratação e de prestação de serviços são essencialmente privados, privatismo este ancorado em tradições empresariais e gerenciais distintas e pouco controláveis, tanto social como efetivamente. Nos regimes urbanos, nas mais diversas áreas, o ambiente é essencialmente similar a esse.

Especificamente quanto aos contratos de gestão, representam justamente o instrumento jurídico que habilita os agentes privados em sua prestação “pública” de serviços. Contêm mensuradores de eficiência, eficácia e efetividade providos do setor privado, e que não são acordados com as populações às quais os serviços se destinam. Representam o *locus* tecnocrático/gerencial – espécie de “insulamento burocrático” – cujos “instrumentos de gestão” são tomados como inquestionáveis.

Como se observa, embora de maneira panorâmica, a gestão pública torna-se não apenas privatizada como as políticas públicas nas metrópoles, em particular, submetidas à financeirização.

A seguir, veremos o ponto de culminância desse processo a partir dos grandes eventos, tais como a Copa do Mundo e as Olimpíadas.

Os “grandes eventos” como exemplificação radicalizada do neoliberalismo nas metrópoles⁴

Os chamados megaeventos costumam estar atrelados a acontecimentos de reconhecimento internacional. A Copa do Mundo de Futebol (Fifa) e os Jogos Olímpicos (COI) foram os exemplos utilizados neste texto para representá-los. São conhecidos por renovar e reestruturar os espaços urbanos, tornando-os “modernos” e atraentes

4 As reflexões aqui levantadas estão baseadas no artigo a ser publicado na revista *Cadernos Metrôpole* de junho, de autoria de Lucio Hanai Valeriano Viana, intitulado “A ideologia na produção do espaço: os megaeventos como agentes difusores da ideologia (neo)liberal”.

aos investidores. Esse movimento ganhou notoriedade a partir da década de 1960 com a ascensão de políticas urbanas neoliberais⁵ nos países de capitalismo avançado. Nesse período, desenvolveram-se conceitos relacionados ao “empreendedorismo urbano” associados a novas práticas de gestão de cidades cuja orientação se assemelha aos conceitos neoliberais (Harvey, 1996).

A realização de megaeventos busca, entre outras coisas, a revitalização de áreas urbanas consideradas degradadas em regiões com potencial econômico a ser desenvolvido. Apesar dessa premissa, existem evidências de que as regiões periféricas costumam estar à margem dessa estratégia. Essa constatação reforça a ideia de que o contexto dos megaeventos se associa a um tipo de intervenção que consiste em transformar espaços públicos e privados para que se tornem atraentes exclusivamente ao capital financeiro, notadamente aquele ligado à especulação imobiliária. Para tanto, utiliza-se de práticas de gestão que incorporam o interesse privado em questões de interesse público. Nessa conjuntura, Parcerias Público-Privadas (PPPs) ganharam força, e conceitos trazidos da administração de empresas passam a ser incorporados na administração pública (Henry, 1975). A disseminação dessa prática costuma se basear na promoção e no financiamento de novos modelos de negócios envolvendo, sobretudo, empresas do setor privado e esferas subnacionais de governo.

O Consenso de Washington⁶ como estratégia de desenvolvimento influenciou fortemente as políticas públicas na América Latina, sobretudo em função da vulnerabilidade causada pela crise

5 O significado do conceito de neoliberalismo, amplamente utilizado na literatura que analisa as doutrinas político-econômicas, está associado à crença de que as forças que operam nas mais diversas relações econômicas são capazes de autorregulação. O prefixo “neo” (novo) costuma distinguir o novo liberalismo por acreditar na importância do Estado como agente garantidor da livre concorrência. Na atualidade, o termo costuma ser utilizado para indicar a livre atuação das forças do mercado, a abertura econômica e privatizações de empresas e serviços públicos (ver mais em: Sandroni, 2008).

6 Segundo Couto (2002, p. 73), o Consenso de Washington pode ser assim definido: um conjunto de preceitos a serem seguidos pelos países em desenvolvimento para realizar as suas reformas econômicas. São diretrizes de referencial neoliberal cuja ênfase se concentra na economia de mercado. De modo geral, o Consenso de Washington caracteriza-se pela abertura econômica, desregulamentação, rígido controle da inflação e do *déficit* público, redução do tamanho e do papel do Estado e privatizações.

econômica advinda do período militar que se postergou pelas décadas seguintes. O receituário de Washington previa, dentre outras coisas, austeridade fiscal, contenção de gastos públicos, privatizações, abertura e financeirização econômica, entre outros aspectos que mais tarde caracterizaram como marca do neoliberalismo na virada do século (Batista Jr, 1994).

Surge, nesse contexto, um novo conceito de cidade que Vainer (2000) passou a denominar “máquina urbana”, isto é, a ideia de transformar os espaços urbanos em grandes áreas, servidas de infraestrutura, para atender aos interesses comerciais dos grandes grupos de poder econômico. Essa concepção, fortemente amparada na teoria do desenvolvimento⁷, vem influenciando a administração pública, transformando os seus instrumentos de gestão em ferramentas de ação a serviço de agentes privados. Maricato (2013) ressalta a apropriação do Plano Estratégico Municipal (PEM)⁸ de cidades sendo utilizado, de forma controversa, como dispositivo associado, quase que exclusivamente, no atendimento de interesses privados que se apropriam do espaço público em seu benefício. Vale destacar que essa forma de gestão tende a agravar a segregação espacial já conhecida nas metrópoles brasileiras.

Essa nova realidade na gestão pública brasileira representa forte contradição com instrumentos de gestão democrática que visam a colocar em consonância os interesses públicos e privados. Os Planos Plurianuais (PPs), Planos Diretores (PDs), oriundo do Estatuto das Cidades, entre outros dispositivos, reforçam a importância do direito

7 A teoria do desenvolvimento está fortemente orientada na crença de que o aumento do nível de atividade econômica gera, por si mesmo, desenvolvimento social. Schumpeter já havia destacado o limite dessa concepção teórica ao afirmar que “Nem o mero crescimento da economia, representado pelo aumento da população e da riqueza, será designado aqui como um processo do desenvolvimento” (Schumpeter, 1978, p. 63). A distinção entre crescimento econômico e desenvolvimento foi profundamente analisada, notadamente no tocante à América Latina, por Celso Furtado em sua vasta obra sobre a temática do subdesenvolvimento.

8 Vale ressaltar que o PEM integra e concilia o Plano Diretor Municipal (PDM) e o Plano Plurianual Municipal (PPM) às políticas públicas. Constitui, portanto, um importante instrumento de gestão capaz de articular estratégias e ações entre a sociedade civil e as esferas de governo: federal, estadual e municipal.

à cidade que muitas vezes é relegado a segundo plano pela racionalidade estritamente econômica. Nesse sentido, o pensamento neoliberal pode ser percebido na administração pública tendo em vista as suas ações unilaterais em benefício, quase que exclusivo, aos grandes grupos econômicos. Essa forma de atuação expõe a fragilidade do planejamento urbano, de interesse público, à revelia do setor privado e de seus interesses.

A conjuntura em que se sucedeu a realização dos megaeventos no Brasil pode ser compreendida de duas formas. A primeira como sendo uma conquista do governo federal em seu esforço de projetar, internacionalmente, a considerável prosperidade econômica em vigência. A segunda, em contraste, como tentativa de dissociar a importância do governo nas conquistas políticas, sociais e econômicas que vinham sendo implementadas ao longo dos anos. Na prática, os megaeventos foram marcados por conflitos sociais claramente ligados à exclusão social. As desapropriações residenciais de inúmeras famílias, a perseguição ao trabalho informal, os gastos exorbitantes ganham notoriedade com a reestruturação urbana requerida pela realização de megaeventos no país.

A análise dos megaeventos revela a luta de classes que se expressa no incentivo de práticas de livre mercado, notadamente pela valorização do espaço urbano em áreas estratégicas, em contraposição às políticas de bem-estar social. Essa realidade é referendada por muitos autores como uma relação de complementaridade entre Estado e mercado e que vem sendo denominada “Keynesianismo neoliberal”.

No âmbito nacional, são implementadas políticas neo-keynesianas, que reconstroem as condições da circulação do capital e da força de trabalho, ao mesmo tempo que subordinam as decisões em torno da utilização dos recursos do fundo público à lógica do mercado e aos interesses dos grandes empresários. Além disso, são adotadas políticas de ativação da demanda efetiva, via a criação e a expansão do crédito ao consumidor, transferência de renda, aumento real do salário-mínimo, etc., expressando políticas redistributivas que incidem sobre as condições de reprodução social.

No âmbito local é que as políticas neoliberais parecem emergir com toda a força, resultando no padrão aqui identificado como keynesianismo neoliberal. (Ribeiro e Santos Junior, 2013, p. 28)

Nesse sentido, a realização de megaeventos parece representar uma janela de oportunidade para uma coalizão de interesses distintos. O número de atores envolvidos no processo de realização de eventos de grande porte, bem como suas demandas, permite que arranjos institucionais sejam criados em paralelo às condições locais. Omena (2015) destaca cinco dos nove arranjos institucionais com caráter deliberativo criados em função das Olimpíadas de 2016: Autoridade Pública Olímpica (APO), Empresa Olímpica Municipal (EOM), Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Portuária (CDURP), Comissão de Coordenação dos Jogos (CCJ) e o Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos (Cojo). Vale destacar que os três primeiros arranjos são governamentais, contudo, nenhum deles possui participação direta da sociedade civil. Esse modelo de gestão, notadamente dos eventos em tela, revela o caráter das intervenções urbanas de eventos de grande visibilidade e escala.

A “janela de oportunidades” representada pela realização de megaeventos significa, de fato, uma oportunidade política e econômica para a realização de mudanças estruturais nas cidades, afinal, os olhares do mundo voltam-se para o “sucesso” do espetáculo. Nesse sentido, a coalizão de forças econômicas tende a mobilizar-se, com o poder público, para que tudo ocorra conforme o prazo, demanda e protocolo. Contudo, não é demasiado ressaltar que o acolhimento das demandas exigidas por eventos de grande envergadura ocorra com valorização do ambiente de negócios empresariais em detrimento dos interesses sociais.

O Rio de Janeiro ilustra, de forma bastante realista, os impactos de dois megaeventos, quase que simultâneos, em uma mesma cidade. A região central da cidade, sobretudo nas regiões mais nobres, tornou-se um canteiro de obras para a preparação da Copa do Mundo (Fifa) e para os Jogos Olímpicos (Rio, 2016). Contudo,

as intervenções urbanas vêm sendo amplamente questionadas pelos valores empenhados na realização do evento, bem como o elevado custo social para as populações de baixa renda que foram obrigadas a se deslocar do bairro onde residiam. Apesar das informações nem sempre coincidirem, o Comitê Popular da Copa estima que cerca de 170 mil famílias tenham sido obrigadas a retirar-se de suas casas em função das obras requeridas para a construção de estádios de futebol. O argumento costuma ser sempre o mesmo, aquele referente à necessidade de desenvolvimento da região (Maior, 2014).

Há mais de três décadas que as diretrizes e condicionalidades de organismos e instituições internacionais orientam a gestão pública, em seus diversos níveis, na direção dos fluxos do capital internacional enaltecendo estratégias neoliberais de desenvolvimento. Para atingir a tentativa de tornar o espaço urbano em mercadoria, são empenhados vultosos volumes de recursos públicos, ainda que negligenciando demandas reais e legítimas dos cidadãos locais. Essa lógica costuma contribuir para a exacerbação das desigualdades socioespaciais na medida em que encarece o espaço e promove a ocupação inadequada do solo urbano.

Considerações finais

Como vimos, neoliberalismo, aqui tomado em sua versão radicalizada pró-mercado (razão pela qual o intitularmos como ultraliberalismo), é um sistema ideológico, sócio/político e econômico que influencia as mais diversas arenas da vida em sociedade: da subjetividade individual à organização econômica dos países e consequentemente do sistema político. Especificamente quanto ao Estado de Bem-Estar Social, suas premissas voltam-se ao combate à “sociedade fundada nos direitos igualitários”, tendo em vista que “individualismo”, “meritocracia” e “competição” são suas variáveis-chave. Portanto, o Estado Social representaria o oposto do “individualismo possessivo” (Macpherson) e, logo, o inimigo a ser combatido.

Em relação à democracia, há inquestionável contrariedade dos teóricos neoliberais à “regra da maioria”, uma vez que possibilitadora justamente de “direitos sociais independentemente do mérito”, bordão alardeado por von Mises, Hayek e Frieman, entre outros. Logo, a democracia como conceito político é submetida ao mercado, retirando dela sua independência conceitual, pois associada ao mercado. Igualmente, a democracia como dimensão “social” (direitos e desmercadorização em meio às estruturas capitalistas) é tomada como inimiga a ser combatida. Portanto, a democracia política e social – dupla face da democracia moderna – é deslegitimada por intelectuais, mídia, *think tanks*, centros universitários, isto é, pelo discurso hegemônico, influenciando decisivamente a disputa pelo “senso comum”, tal como demonstrado, em outro momento histórico, por Antonio Gramsci.

Quanto à governança das metrópoles, objeto desta análise, os parâmetros neoliberais estão presentes tanto nas atividades-meio (mecanismo de gestão, OSs, Oscips, PPPs, entre outras) como nas atividades-fim, isto é, as políticas públicas, aqui exemplificadas pelos megaeventos.

O “governo empresarial” parece ocupar todos os espaços públicos, privatizando, por meios distintos, a esfera pública .

Portanto, o texto, ao analisar conceitualmente os fundamentos do neoliberalismo, procurou simultaneamente refletir sobre seus pressupostos e demonstrar sua aplicação empírica na sociedade brasileira, confirmando a hipótese de que é hegemônico no Brasil contemporâneo.

Referências

- ANDERSEN, G. Sping (setembro/1991). “As três economias do Welfare State” *Revista Lua Nova*, n. 24. São Paulo, Cedec. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-64451991000200006.
- ANDERSON, Perry (1992). *O fim da história: De Hegel a Fukuyama*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.

- ARRIGUI, Giovanni (1996). *O longo século XX (dinheiro, poder e as origens do nosso tempo)*. Rio de Janeiro, Contraponto/São Paulo, Unesp.
- BATISTA Jr., Paulo Nogueira (1994). O Consenso de Washington: a visão neoliberal dos problemas latino-americanos. Disponível em: <http://www.consultapopular.org.br/sites/default/files/consenso%20de%20washington.pdf>. Acesso em: 30 maio 2017.
- BEREND, Ivan T. (org.) (1998). *A transição para a economia de mercado*. São Paulo, Hucitec (Série Economia & Planejamento).
- BOYER, Robert e DRACHE, Daniel (1996). *Estados contra mercados (os limites da globalização)*. Lisboa, Instituto Piaget.
- BRUNHOFF, Suzanne de (1991). *A hora do mercado: crítica do liberalismo*. São Paulo, Unesp.
- BUCHANAN, James e WAGNER, Richard (1977). *Democracy in deficit – The political legacy of lord Keynes*. Londres, Academic Press.
- CALDWELL, Bruce (org.) (1995). *Contra Keynes and Cambridge (essays, correspondence)*. Londres, Routledge (The Collected Works of F. A Hayek, volume 9).
- COCKETT, Richard (1995). *Thinking the unthinkable (think-tanks and the economic counter-revolution, 1931-1983)*. Londres, HarperCollins.
- DARDOT, P. e LAVAL, C (2016). *A nova razão do mundo – ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo, Boitempo.]
- DRAIBE, Sônia (1993). As políticas sociais e o neoliberalismo. *Revista USP: Dossiê Liberalismo/Neoliberalismo*, n. 17, março/abril/maio.
- EAGLETON, Terry (1991). *Ideology, an introduction*. Oxford, Oxford University Press.
- FLAMANT, Maurice (1990). *o liberalismo contemporâneo*. Lisboa, Publicações Europa-América.
- FONSECA, Francisco (2005). *O consenso forjado – A grande imprensa e a formação da agenda ultraliberal no Brasil*. São Paulo, Hucitec.
- (2019). A “governança empresarial” das metrópoles sob o predomínio neoliberal: o papel da gestão pública gerencial e da privatização do sistema político. *Cadernos Metrópole*, v. 21, n. 45. São Paulo, maio, agosto. Epub June 03, 2019. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4502>.
- FORRESTER, Viviane (1997). *O horror econômico*. São Paulo, Unesp.
- FRIEDMAN, Milton (1977). *Capitalismo & liberdade*. São Paulo, Artenova.
- FUKUYAMA, Francis (1992). *The end of history and the last man*. Nova York.

- GENTILI, Pablo e SADER, Emir (1995). *Pós-Neoliberalismo – As Políticas sociais e o estado democrático*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- GRAMSCI, Antonio (2000). *Cadernos do cárcere* (5 vols.) Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.
- GUDIN, Eugênio e SIMONSEN, Roberto (1978). *A controvérsia do planejamento na economia brasileira*. Rio de Janeiro, Ipea/Inpes.
- HALL, Stuart e JACQUES, Martin (orgs) (1983). *The politics of thatcherism*. Londres, The Camelot Press.
- HARVEY, David (1992). *Condição pós-moderna*. São Paulo, Loyola.
- (1996). Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaços & Debates*. São Paulo, n. 39, pp.48-64.
- HAYEK, F. V. (1948). *The Intellectual and Socialism*. University of Chicago.
- (1983). *Os fundamentos da liberdade*. Brasília, Editora da UNB/ São Paulo, Visão.
- (1985). *Direito, legislação e liberdade – uma nova formulação dos princípios liberais de justiça e economia política*. São Paulo, Visão, 3 volumes.
- (1987). *O caminho da servidão*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura e Instituto Liberal.
- HENRY, Nicholas (1975). Paradigms of public administration. *Public Administration Review*, v. 35, n. 4, pp. 378-386.
- HIRSCHMAN, Albert (1985). *A retórica da intransigência (perversidade, futilidade, ameaça)*. São Paulo, Companhia das Letras.
- HOBBSAWM, Eric (1995). *A era dos extremos: o breve século XX (1914-1991)*. São Paulo, Companhia das Letras.
- KEYNES, J. M. (1996). *Teoria geral do emprego, do juro e da moeda*. São Paulo, Nova Cultural.
- KLEIN, Naomi (2007). *Shock doctrine – The rise of disaster capitalismo*. Nova York, Picador.
- KLINK, J. (2018). MetrÓpole, Moeda e Mercados. A agenda urbana em tempos de reemergência das finanças globais. *Cadernos MetrÓpole*. São Paulo, v. 20, n. 43, pp. 717-742.
- KÜHNEL, Reinhard (1978). *Liberalismo y Fascismo (das formas de dominio burgues)*. Barcelona, Editorial Fontanella.

- MACPHERSON, C. B. (1979). *A teoria política do individualismo possessivo: de Hobbes a Locke*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- MAIOR, Jorge Luiz Souto (2014). “Lei geral da Copa: explicitação do estado de exceção permanente”. In: *Brasil em jogo: o que fica da Copa e das Olimpíadas?* Rio de Janeiro, Boitempo.
- MARICATO, Ermínia (2013). *Brasil, cidades: alternativa para a crise urbana*. 7 ed. Petrópolis, Rio de Janeiro, Vozes.
- MISES, L. (1987). *Liberalismo, segundo a tradição clássica*. Rio de Janeiro, José Olympio/Inst. Liberal.
- MORAES, Reginaldo C. C. de (1999). “Filosofemas que têm consequências – a Escola Austríaca e Keynes diante da especulação e da incerteza sistêmica”. In: *Economia, Política e Ideologias*. Campinas, Unicamp, IFCH, Coleção Primeira Versão, n. 83.
- OMENA, Erick (2015). “A ‘Copa das Manifestações’ e os processos de governança urbana no Brasil. In: SANTOS JUNIOR, O. A; GAFFNEY, C. e RIBEIRO, L. C. Q. (orgs.). *Brasil: Os impactos da copa do mundo 2014 e das olimpíadas 2016*. E-papers. Rio de Janeiro, Observatório das Metrôpoles.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos (2013). Governança empreendedorista e megaeventos esportivos: reflexões em torno da experiência brasileira. *O Social em Questão*, n. 29.
- SANDRONI, Paulo (2016). *Dicionário de Economia do Século XX I*. 4 ed. revista Rio de Janeiro.
- SAUNDERS, Peter e HARRIS, Colin (1994). *Privatization and Popular Capitalism*. Buckingham, Open University Press.
- VAINER, Carlos (2000). “Pátria, empresa e mercadoria”. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia (orgs.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Rio de Janeiro, Petrópolis, Vozes.

A contribuição dos Planos Diretores para organização do espaço social reificado: um estudo comparativo entre Londrina e Curitiba

Fernando Kulaitis

Letícia Figueira Moutinho Kulaitis

Introdução

Neste texto, traçamos os elementos preliminares de uma pesquisa que tem como objeto os processos institucionais de revisão e implementação dos Planos Diretores, em particular a etapa consultiva da participação popular. Buscamos caracterizar os elementos passíveis de comparação entre casos (nesse momento propomos uma comparação entre os processos de Curitiba e Londrina), a fim de identificar a dinâmica de disputas sobre a qualificação espaço urbano.

Com base na concepção teórico-metodológica de Bourdieu (2013 e 2014), trabalhamos com a noção de *espaço social reificado* e, conseqüentemente, mobilizamos as noções de *capital* e *campo* para verificar a contribuição dos Planos Diretores para organização de um espaço físico que pode ser lido como a reificação do espaço social.

Os dados levantados nessa etapa exploratória permitiram a elaboração de hipóteses de pesquisa que exigem análise aprofundada. A primeira, e mais geral, é a de que os interesses estatais (já considerados os que não residem apenas no campo político, como os identificados no campo econômico, por exemplo) são legitimados por meio

da participação popular na medida em que o Estado exerce seu poder de definição legítima de um problema urbano. A segunda hipótese é a de que o relativo consenso necessário para elaboração da minuta da lei (resultado da revisão do plano diretor) deriva daquele poder de definição. Por fim, a terceira hipótese indica que os Planos Diretores contribuem para reprodução do espaço social reificado uma vez que resguarda e/ou aloca grupos relativamente homogêneos de base espacial.

Uma Sociologia dos Planos Diretores

O Estatuto da Cidade determina que “o Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” (Brasil, 2001). A elaboração do documento é obrigatória para municípios com mais de 20 mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; com áreas de especial interesse turístico; situados em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental na região ou no país.

De acordo com a legislação, o Plano Diretor deve compreender, em seu conteúdo mínimo, as diretrizes para utilização, edificação e parcelamento do solo em áreas urbanas e um sistema de controle e acompanhamento da execução dessas diretrizes. Integra o campo da política de desenvolvimento urbano que “tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” (ibid.). Na interpretação de estudiosos da lei:

O alcance da função social da cidade é a formulação de uma nova ética urbana voltada à valorização do ambiente, cultura, cidadania e direitos humanos. Abarca o pleno exercício à cidade; enquanto se fustigam as causas da pobreza, protegem-se o meio ambiente e os direitos humanos, reduz-se a desigualdade social e melhora-se a qualidade de vida. (Oliveira e Carvalho, 2001, p. 64)

Já a análise sociológica sobre o planejamento urbano, em particular ao que se refere à consolidação de sua função social e ao

alcance do direito à cidade, tende a se basear em uma concepção de cidade que é, ao mesmo tempo, território e população, quadro material e unidade de vida coletiva, configuração de objetos físicos e nó de relações entre agentes (Grafmeyer e Authier, 2008). Ou seja, os chamados “problemas urbanos” encontram-se em duas dimensões do meio urbano: uma dimensão “estática”, de uma cidade material, e que remete à morfologia do *habitat*; e uma dimensão dinâmica, de uma cidade composta por agentes em relação (múltiplas formas de habitar, de se mover, de se apropriar de um lugar, de interagir).

Essa abordagem converge com análises sobre a cidade em seus processos de mediação entre uma ordem institucional (do campo econômico e do campo político) e uma ordem próxima, das relações diretas e mais imediatas da vida cotidiana. É o caso da proposta elaborada por Bourdieu (2013) que considera o espaço urbano como *espaço social reificado*.

Se a topografia física descreve um terreno e as posições dos seus acidentes naturais, é possível caracterizar a proposta de Bourdieu como uma *topografia social*, pois se debruça sobre os posicionamentos dos agentes em dimensões particulares (campos) no espaço social¹.

Como o espaço físico é definido pela exterioridade recíproca das partes, o espaço social é definido pela exclusão mútua (ou distinção) das posições que o constituem; isto é, como estrutura de justaposição de posições sociais. Os agentes sociais, e também as coisas – do modo como elas são apropriadas pelos agentes, e, portanto, constituídas como propriedades –, situam-se em um lugar do espaço social que pode ser caracterizado por sua posição relativa quanto aos outros lugares (acima, abaixo, entre, etc.); e pela distância que o separa deles. (Bourdieu, 2013, p. 133)

Sendo a estrutura do espaço social, assim como a do espaço urbano, uma estrutura de oposições, é necessário compreender que toda mudança ou permanência em determinado “lugar” requer

1 Essa perspectiva é bastante clara em *A miséria do mundo* (Bourdieu, 2001).

esforços de acumulação de capitais e tempo dispendido nesses esforços. O espaço ou, mais precisamente, a posição no espaço reificado é objeto de disputa, pois oferece vantagens nas lutas que ocorrem nos diferentes campos. É com base nessa perspectiva teórico-metodológica que se verificam a mobilidade espacial como indicador de trajetória social e a segregação espacial como segregação social.

Percebe-se, por exemplo, como a noção de “função social” (da cidade, da moradia, da propriedade) é, em si, conflituosa. Embora seja possível encontrar, no conjunto jurídico relativo ao espaço urbano, uma série de constrangimentos que objetiva mitigar a desigualdade social urbana (o IPTU progressivo é um exemplo), a tendência é o recrudescimento dos problemas que deram origem às regulações jurídicas. Numa avaliação nos planos diretores propostos no Brasil na última década, Rezende e Ultramari observam que:

Os problemas urbano-ambientais das cidades permanecem os mesmos e se avolumam em termos de complexidade. Cabe ao planejador urbano conviver com esses mesmos problemas, agravados, e, portanto, mais difíceis de resolver. Ao se tomar como base os planos desenvolvidos há uma década e os que ora se observam, pode-se dizer que muitas das prioridades consideradas para um e outro permanecem as mesmas: saneamento, habitação, ocupação de áreas ambientalmente sensíveis e deficiência de serviços comunitários. A diferença principal estaria no agravamento desses temas para o caso dos planos presentemente elaborados. (2007, p. 260)

É necessário, entretanto, estabelecer uma análise relacional. Determinada distribuição de bens e serviços no espaço físico tende a convergir com determinada distribuição de agentes no espaço social. Saneamento, habitação e áreas de ocupação irregular são prioridades para o planejamento urbano, na medida em que não são para aqueles que ocupam posições elevadas no espaço social e que, por sua vez, lutam para que sua posição não seja atingida por alguma modificação no espaço (um conjunto habitacional em área enobrecida) ou, ainda,

para que distância física e distância social sejam aumentadas. Assim, entende-se que a distribuição espacial do espaço social é resultado de lutas concorrenciais em busca de “lucros do espaço”.

Paradoxalmente, a “função social” tende a perder o jogo de forças em busca de “lucros de espaço”. Considere-se o relevante papel do Estado na “construção de grupos homogêneos de base espacial” (Bourdieu, 2013, p. 138), uma vez que oportuniza apropriação (material e simbólica) de bens e serviços. Há convergência de duas funções nessa construção: a primeira está relacionada à homologia de posições ocupadas pelos agentes no campo político e no campo econômico, tendo em vista que “o poder sobre o espaço [é] conferido pela posse do capital sob suas diversas espécies [...]” (ibid., p. 141), e a segunda ao poder de nomeação do Estado. Aqui se encontra um elemento relevante para análise dos agentes em disputa, sobretudo em relação à definição legítima de um problema urbano.

Assim como ocorre em outras dimensões do espaço social, o campo econômico tende a exercer maior influência no campo político, caracterizando a autonomia relativa dos campos. Isso faz com que grupos relativamente homogêneos nas posições mais elevadas do campo econômico compartilhem do acesso aos bens e serviços mais valorizados no espaço social reificado.

O Estado, através de suas múltiplas formas de atuação, também interfere nos mecanismos de ocupação do espaço, seja através da expansão da rede de serviços públicos, dando suporte à iniciativa privada, seja através de legislação específica referente ao uso e ocupação do solo, promovendo a valorização de certas áreas e/ou a desvalorização de outras, com consequências para a população residente, cujo acesso à determinada porção do espaço urbano dependerá da renda auferida. (Bógus, 1990, p. 24)

Como evidenciado na análise acima referida, é através de legislação específica, elaborada com base em tomadas de posição caracterizadas pelas posições ocupadas no campo político, que grupos relativamente homogêneos de base espacial são formados. Essa dinâmica permite,

ao mesmo tempo, a permanência em posições elevadas e o afastamento dos grupos indesejáveis, aqueles que ocupam as posições mais baixas do espaço social. Em síntese, trata-se da reprodução da estrutura de posições no espaço social reificado.

Marques (2017) caracteriza essas relações com base naquilo que chama de

atores com especificidades no urbano [...] – políticos, capitais do urbano e organizações e movimentos da sociedade civil [mostrando que] nesse caso o “onde” define o “quem”, beneficiando grupos localizados que se empoderam pela espacialização própria da política, gerando mecanismos de retornos crescentes ainda mais fortes do que em políticas não espacializadas. (pp. 8 e 13)

Essa caracterização é bastante útil para analisar tomadas de posição e as relações de poder que expressam, ao mesmo tempo que permite discriminar ações particulares a cada ator. Entretanto, destacamos também, como agentes do urbano, aqueles que operam o conjunto institucional das políticas do urbano², como no caso da revisão dos Planos Diretores, e que mobilizam a dimensão técnica das políticas públicas.

É justamente por meio da análise da “participação popular” como etapa consultiva prevista em legislação, que podemos encontrar as peculiaridades da dimensão técnica das políticas públicas. Desde as suas bases (formato, estrutura, meios de fazer valer determinada posição sobre um assunto), a participação popular está inserida em um campo de disputas regulado pelo próprio Estado. A tendência (essa é uma hipótese de pesquisa) é que os interesses estatais sejam legitimados pela participação popular.

2 Por certo, Marques (2017) também considera os elementos institucionais das políticas do urbano, observando-os separadamente dos elementos societais, com o objetivo de analisar a “inserção de diversos atores – estatais e não estatais – nos contextos institucionais e relacionais e na produção de políticas com dimensões espaciais profundas” (p. 14). Ao destacarmos os agentes que operam a dimensão técnica das políticas urbanas, não estamos em desacordo com a proposta de Marques, apenas destacamos a permeabilidade entre a o “institucional” e o “societal”.

Nesse sentido, sempre que verificamos a constituição de “comissões”, “conselhos” e outras formas de reunião de agentes estatais com o objetivo de ouvir a opinião pública, é possível encontrar um processo de transmutação, ou seja, uma “definição legítima de um problema público [no caso, a definição legítima de um problema urbano]; [...] uma nova maneira de fornecer aos cidadãos os meios de satisfazer o que lhes é dado como um direito [...]” (Bourdieu, 2014, p. 100).

Além disso, é necessário questionar o próprio sentido que a opinião pública revela nesse processo, pois o que se constitui são opiniões de agentes interessados (tomadas de posição) com maior ou menor probabilidade de manifestação. Nesse caso, “[...] a opinião pública é a opinião dos que são dignos de ter uma opinião. Há uma espécie de definição censitária da opinião pública como opinião esclarecida, como opinião digna desse nome” (ibid., p. 101).

Esses elementos teóricos indicam quais dados devem ser coletados para análise da chamada “participação popular” no processo de revisão dos Planos Diretores. Nos subtítulos seguintes, apresentamos a direção tomada na pesquisa exploratória e os elementos preliminares da comparação proposta.

As revisões dos Planos Diretores como campo de disputa

Cabe, enfim, verificar como os Planos Diretores, considerados objetivação em forma de legislação específica das tomadas de posição no campo político, ou seja, como móvel de disputa, contribuem para o processo de reprodução do espaço social reificado. O Estatuto da Cidade determina que tal legislação “deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos” (Brasil, 2001).

Em perspectiva comparada, buscou-se analisar as etapas de implementação do processo de revisão dos Planos Diretores de Londrina e de Curitiba. Considerando que ocorreram em diferentes períodos – em Curitiba, entre 2014 e 2015, e em Londrina, entre 2017 e 2018 –, a distância temporal foi compatibilizada por meio da

análise da documentação que envolve dois momentos passíveis de comparação: a chamada “participação popular” (oficinas, audiências públicas e conferências municipais) e a elaboração da minuta da lei.

Os eventos inaugurais dos dois processos de revisão de Plano Diretor foram organizados conforme o previsto no Estatuto das Cidades, que em seu art. 2º, inciso II, estabelece como diretriz geral da política urbana a “gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano” (ibid.).

[Em Curitiba] em 17 de março de 2014, foi realizada a primeira oficina com a comunidade, na Regional Santa Felicidade, em início da rodada de 10 oficinas que ocorreram nas nove administrações regionais e na região do bairro Tatuquara. As oficinas contaram com cerca de 800 participações e foram realizadas com três objetivos prioritários: capacitar a população para participar da revisão do Plano Diretor; identificar a percepção atual da comunidade sobre a cidade e sua Regional; e detectar a visão da comunidade a respeito da cidade e da Regional que deseja. (Ippuc, 2014a)

[Em Londrina] com o objetivo de apresentar e aprovar a proposta metodológica, elaborada pela equipe técnica municipal, a primeira audiência pública para revisão do Plano Diretor foi realizada no dia 9 de novembro de 2017 e contou com cerca de 150 participantes. (Ippul, 2018a)

O processo de revisão do Plano Diretor, em Curitiba e em Londrina, contou com a realização de diversos eventos de participação popular. A análise das atas desses eventos, dos documentos produzidos pelos Institutos de Pesquisa e Planejamento Urbano e das minutas de lei do Plano Diretor possibilita a compreensão das tomadas de posição dos agentes que se mobilizaram e dos interesses que prevaleceram na construção de uma leitura atualizada do espaço urbano.

Sobre a revisão do Plano Diretor de Curitiba

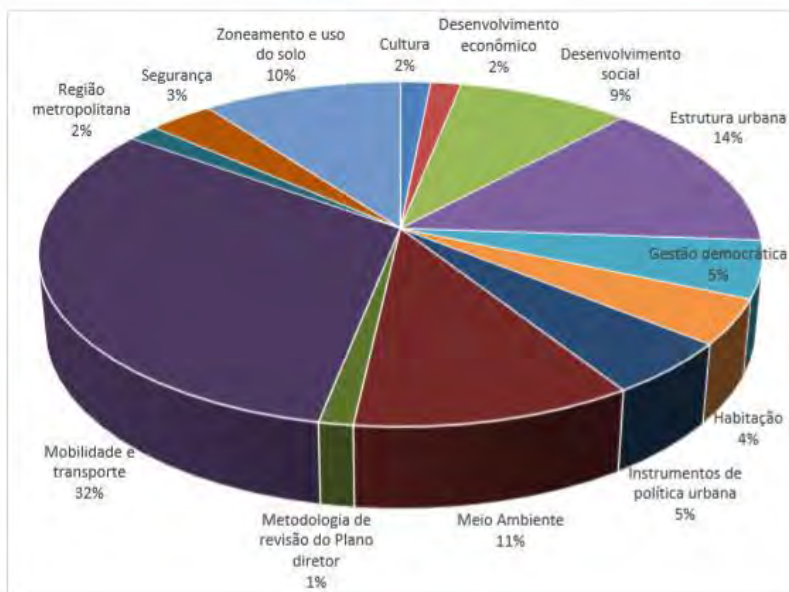
Em Curitiba, capital do estado do Paraná, o processo de revisão do Plano Diretor teve início em março de 2014 e foi coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc). A revisão implicou a realização de diversos eventos de participação popular.³

Segundo a prefeitura, foram 19 audiências públicas; 63 reuniões e oficinas do Conselho da Cidade de Curitiba (Concitiba); 12 oficinas e palestras com diversos segmentos da sociedade; e o III Seminário Curitiba do Amanhã. No total, 6.305 pessoas tiveram participação ativa e direta nas discussões, que resultaram na apresentação de 1.640 propostas para a revisão. (Câmara Municipal de Curitiba, 2015)

Segundo o Ippuc (2014a), os eventos contribuíram para a construção do diagnóstico da cidade e para a caracterização de seus aspectos sociais, culturais, ambientais e de infraestrutura, bem como para o levantamento de características regionais. A contribuição dada pela população sob a forma de propostas para o Plano Diretor foi sistematizada no gráfico abaixo.

3 As atas e as listas de presença dos eventos realizados em Curitiba são atualmente objeto de análise do Projeto Sociologia de Londrina: o urbano e as múltiplas dimensões das dinâmicas sociais. Busca-se a partir da análise observar, em perspectiva comparada, como se deu o processo de participação popular em Curitiba e em Londrina.

Gráfico 1 – Propostas apresentadas pela população por tema – Curitiba – 2014



Fonte: Ippuc (2014, p. 4).

Como o gráfico indica, as propostas apresentadas pela população (em números absolutos, 1.640 propostas) centraram-se nas discussões sobre mobilidade e transporte (aproximadamente 524 propostas), estrutura urbana (aproximadamente 229 propostas) e meio ambiente (aproximadamente 180 propostas). Observa-se que temas relacionados à gestão do espaço urbano não obtiveram destaque entre as propostas apresentadas. No gráfico, propostas sobre gestão democrática, instrumentos de política urbana e metodologia de revisão do Plano Diretor, juntas, somam aproximadamente 180 propostas.

É importante destacar que os temas elencados pelo Ippuc para classificar as propostas apresentadas pela população são aqueles que integravam o Plano Diretor até então em vigor (lei municipal n. 11.266, de 16 de dezembro de 2004). É possível considerar que esse procedimento – a classificação de propostas em categorias

previamente estabelecidas – fundamenta-se em critérios técnicos e legais, bem como na discriminação técnica dos interesses individuais e coletivos. Esse filtro burocrático, por sua vez, também fornece dados para levantamento de questões fundamentais acerca do meio urbano: por qual motivo a “habitação” tem apenas 4% do total de propostas, diante dos 32% em “mobilidade e transporte”?

O processo de revisão do Plano Diretor de Curitiba motivou, ainda, o desenvolvimento pelo Ippuc e pela Secretaria Municipal de Educação do Projeto Urbanista Mirim. Com o Projeto, estudantes de 39 escolas da rede municipal de ensino e a comunidade escolar foram instigadas a trabalhar o tema “Como quero que Curitiba seja nos próximos 10 anos?”. De acordo com a página do projeto na Internet, foram apresentadas 12.884 contribuições sobre o futuro da cidade. A metodologia do projeto foi descrita da seguinte maneira:

Num primeiro momento, estão envolvidos no projeto os estudantes que participam da elaboração do jornal eletrônico *Extra!*, desenvolvido em escolas municipais. As crianças discutem os temas relacionados ao futuro da cidade por meio da “Investigação Apreciativa”. A metodologia busca, por intermédio de perguntas-chave, conhecer valores subjacentes e pontos fortes de Curitiba, levando em conta a percepção da criança e de seus entrevistados – seus pais, familiares e outras pessoas da comunidade. (Curitiba, 2014)

Trinta e oito estudantes que participavam do Projeto Urbanista Mirim acompanharam o prefeito Gustavo Fruet (PDT) na entrega do projeto de lei da revisão do Plano Diretor em 11 de março de 2015, um ano após o início das discussões acerca da revisão. A proposta apresentada pelo Executivo acatava 47 emendas aprovadas pela Plenária Expandida do Conselho da Cidade de Curitiba. Na ocasião, o prefeito destacou que:

Não fizemos qualquer alteração em respeito aos cidadãos de Curitiba e a todos aqueles que participaram ativamente da

Revisão do Plano Diretor. O texto da lei que estamos propondo representa um grande avanço para a cidade e, acima de tudo, reflete a vontade dos curitibanos. (Curitiba, 2015)

O texto-base do Plano Diretor, elaborado pelo Ippuc, foi aprovado pela Câmara Municipal, em 1º turno, em 6 de outubro de 2015. Foram apresentadas e analisadas, pela Câmara, 223 emendas à proposta. A análise das emendas estendeu-se por três semanas e resultou na aprovação de 130 emendas. Outras 21 emendas foram rejeitadas e 72 foram retiradas por seus autores antes do processo de votação. Na votação em 2º turno, foram apresentadas e aprovadas 7 emendas, totalizando 137 emendas ao texto-base (Câmara Municipal de Curitiba, 2015).

A discussão do texto-base do Plano Diretor foi descrita do seguinte modo pela Câmara Municipal de Curitiba: “Ao todo, 10 sessões plenárias foram dedicadas à votação, somando aproximadamente 25 horas de debates em plenário – mais tempo que uma rodada completa do campeonato brasileiro, com 10 partidas de futebol” (ibid.).

Como é regular nos campos, o poder de arbitrar o jogo encontra-se com os agentes de maior capital. No caso, poderíamos caracterizar uma espécie de capital urbanístico que se revela no período de revisão dos Planos Diretores. Assim, foi o Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU/PR) o responsável pela sistematização dos debates realizados na Câmara. A entidade produziu um documento de 300 páginas que foi entregue ao Ippuc com o objetivo de fundamentar a elaboração da lei do Plano Diretor (ibid.).

Por iniciativa da Comissão de Urbanismo, Obras Públicas e Tecnologias da Informação, foram realizadas uma reunião preparatória e cinco oficinas temáticas⁴ para subsidiar a apresentação de emendas ao texto original do Plano Diretor (ibid.). De acordo com os registros da Comissão, cerca de 35 entidades participaram das discussões promovidas pelas oficinas:

4 Os temas das oficinas são os que seguem: 1) Meio ambiente e sustentabilidade, 2) Segurança e defesa civil, 3) Habitação e mobilidade urbana, 4) Zoneamento e uso do solo e 5) Desenvolvimento e defesa civil.

Diversas associações de moradores e conselhos de segurança indicaram mudanças no projeto do Plano Diretor. Outras entidades foram o Ministério Público do Paraná (MP-PR), Conselho do Idoso, Mobiliza Curitiba, Associação Comercial do Paraná (ACP), Sindicato da Indústria da Construção Civil (Sinduscon) e Universidade Livre da Eficiência Humana (Unilehu). As reuniões também foram acompanhadas por técnicos de várias secretarias e órgãos municipais. (Ibid.)

Os colegiados de Legislação, Saúde, Educação e Meio Ambiente e a Comissão de Acessibilidade da Câmara Municipal de Curitiba integraram os debates propostos nas oficinas temáticas.

A aprovação final do documento deu-se no dia 9 de novembro do mesmo ano. O relator da matéria na Comissão de Urbanismo, Obras Públicas e Tecnologias da Informação, vereador Jonny Stica (PT), destacou, na votação em 3º turno, a revisão do Plano Diretor como um processo de escuta da sociedade curitibana. Em suas palavras: “Em algumas cidades, como São Paulo, houve discussão a ponto de a Câmara ser interditada. Em Curitiba, não tivemos isso, porque ouvimos a sociedade e ecoaram suas demandas” (ibid.). A fala de Stica foi corroborada pelo vereador, líder do prefeito na Câmara, Paulo Salamuni. De acordo com o vereador:

Todas as entidades foram tratadas da mesma maneira [durante a discussão do projeto]. Nada é perfeito, mas as inúmeras virtudes suplantaram os menores problemas. Tivemos mais soluções do que problemas. Mais orientações do que pressões. (Ibid.)

Em seguida, o texto foi encaminhado para análise do prefeito Gustavo Fruet. Ele foi sancionado por Fruet e convertido na lei municipal n. 14.771, de 17 de dezembro de 2015.

Na forma apresentada pela Câmara Municipal de Curitiba, o sucesso do processo de revisão indica o relativo consenso entre as partes interessadas. Embora seja esse o fato, nossa hipótese é a de que

o consenso é obtido por meio da autoridade técnica (o conjunto de agentes que fazem valer suas posições devido à sua posição), tendo na participação popular o fundamento de sua legitimidade.

Sobre a revisão do Plano Diretor de Londrina

O município de Londrina, na região norte do estado do Paraná, deu início ao processo de revisão do Plano Diretor no segundo semestre de 2017. O Plano Diretor em vigência no município foi aprovado por meio da lei municipal n. 10.637, de 24 de dezembro de 2008, e o prazo final para aprovação da lei de revisão do Plano Diretor vence na mesma data em dezembro de 2018. O novo plano deverá ser proposto para o período compreendido entre 2018 e 2028.

O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina – Ippul foi responsável, no município, pelo desenvolvimento das atividades. O ponto de partida do processo foi a realização, em 14 de julho de 2017, de reunião pública para lançamento da revisão do Plano Diretor na Câmara Municipal de Londrina.

O processo de realização do plano foi dividido, pelo Ippul, em quatro etapas: proposta metodológica, avaliação temática integrada, diretrizes e proposições e minuta da lei geral.

A etapa metodológica proposta consistiu na definição da estrutura de coordenação do plano; divulgação do trabalho e mobilização da comunidade; planejamento das atividades; e pactuação da proposta metodológica. A etapa avaliação temática integrada compreendeu a elaboração de diagnóstico para caracterização do objeto de trabalho. Terceira fase do trabalho, a etapa Diretrizes e proposições, abarcou a definição das propostas prioritárias para o plano. A última etapa, denominada minuta da Lei Geral, foi dedicada à apresentação de proposta de legislação que resultará na minuta da lei geral do Plano Diretor e na definição dos requisitos necessários.

As etapas do processo de revisão do Plano Diretor foram realizadas por três equipes: equipe técnica municipal grupo de cooperação técnica e grupo de acompanhamento. Composta por servidores

municipais, a equipe técnica municipal foi responsável pelo levantamento de dados e fornecimento de informações e pela discussão e avaliação dos produtos parciais e finais propostos ao longo do processo de revisão do plano diretor.

Formado por docentes e discentes de instituições de ensino superior de Londrina, o grupo de cooperação técnica tinha como atribuições participar da formulação da proposta metodológica, das discussões coletivas do plano e da discussão dos produtos elaborados em cada uma das etapas do trabalho. O grupo de acompanhamento, com 64 membros como disposto na Tabela 1, possuía a finalidade de contribuir com a leitura comunitária e o trabalho de mobilização, divulgação, acompanhamento e avaliação das atividades desenvolvidas durante a revisão do plano diretor.

Tabela 1 – Composição do grupo de acompanhamento

Representação	% estabelecida no Conselho Nacional das Cidades	Número de membros conforme porcentagem	Número de membros arredondado
I – Conselhos Municipais de Londrina	42,3	27	27
II – Movimentos populares com atuação no desenvolvimento municipal	26,7	17,040	17
III – Entidades sindicais de trabalhadores com atuação no desenvolvimento municipal	9,9	6,318	6
IV – Entidades sindicais de empresários com atuação no desenvolvimento municipal	9,9	6,318	6
V – Entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa com atuação no desenvolvimento municipal	7	4,467	4
VI – ONGs com atuação no desenvolvimento municipal	4,2	2,680	3
VII – Representante da Câmara dos Vereadores	0	0	1
Total	100	63,824	64

Fonte: Ippul (2018a). Adaptado pelos autores.

De acordo com o Ippul (2017), as ações de mobilização de “grupos de interesse” e divulgação da revisão do Plano Diretor tiveram início entre março e maio de 2017, durante a realização de audiências públicas para a elaboração do Plano Plurianual de Londrina (2018-2021).

A participação da população na elaboração do novo Plano Diretor ocorreu por meio de audiências, fóruns de participação e conferências. Ao todo, segundo o Ippul, foram realizadas 23 audiências públicas e uma Conferência Municipal, dividida em duas etapas (Bortolin, 2019).

A Conferência Municipal foi dividida nas seguintes etapas: pré-conferência – etapa para eleição de delegados; 1ª Conferência – etapa para definição de propostas; e 2ª Conferência – etapa para aprovação da minuta da lei geral do Plano Diretor. Quanto à participação popular, registram-se, na Tabela 2, abaixo, as etapas da Conferência.

Tabela 2 – Participação popular na conferência municipal

Delegados dos segmentos	PARTE I 15/09/2018	PARTE II 22/09/2018
Gestores, administradores públicos e legislativos – estaduais e municipais	30	24
Movimentos populares com atuação na área de desenvolvimento urbano	24	20
Trabalhadores, por suas entidades sindicais com atuação na área de desenvolvimento urbano	5	4
Empresários relacionados a produção, fomento e financiamento do desenvolvimento urbano	7	7
Entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa e conselhos	7	4
profissionais com atuação na área de desenvolvimento urbano		
ONGs com atuação na área de desenvolvimento urbano	2	2
Total de delegados	75	61

Fonte: Ippul (2018b e 2018c). Adaptado pelos autores.

A 1ª Conferência contou com a participação de 98 observadores, e a 2ª com 43 observadores. A equipe do Ippul foi responsável pela

“sistematização das informações obtidas em cada etapa, por meio da composição de relatórios parciais”⁵ (Ippul, 2017, p. 22). Após a aprovação da minuta da lei geral do Plano Diretor na 2ª Conferência, o prefeito Marcelo Belinati (PP) encaminhou o projeto de lei ao legislativo municipal.

A Comissão de Justiça, Legislação e Redação da Câmara Municipal de Londrina encaminhou o projeto de lei do Plano Diretor, elaborado pelo executivo para “mais de 30 conselhos, associações, autarquias e secretarias municipais, universidades e outras entidades que receberam solicitações para enviar pareceres técnicos [...]” (Struck, 2019). No primeiro trimestre de 2019, entidades como o Sinduscon (Sindicato das Indústrias da Construção Civil do Norte do Paraná) e a Unimol (União Municipal das Associações de Moradores de Londrina) solicitaram, por ofício, a prorrogação do prazo para conclusão da análise do projeto de lei.

O presidente do Ippul, Roberto Alves manifestou-se sobre a demora na aprovação do projeto e consequentemente da elaboração de leis complementares ao Plano Diretor⁶:

Como a de Uso e Ocupação do Solo, lei do sistema viário e o próprio perímetro urbano, e nós acabamos ficando engessados com a aprovação deste projeto de lei. É claro que gostaríamos que as entidades se manifestassem com certa urgência até porque foram convidadas a participar do processo desde o início, no entanto, dentro do processo democrático, o que nós queremos é que o Plano Diretor seja debatido com segurança e os vereadores tenham total convicção do que eles vão aprovar. (Ibid.)

Há, portanto, um impasse. Por um lado, as entidades alegam que precisam de mais texto para analisar os estudos técnicos que serviram

5 Os relatórios parciais, as listas de presença e as moções aprovadas nas etapas da Conferência encontram-se em processo de análise.

6 De acordo com a prefeitura municipal de Londrina, “as leis complementares são: Lei de Uso e Ocupação do Solo, Perímetro Urbano, Código de Obras, Código de Posturas, Código Ambiental, Lei de Patrimônio Histórico-Cultural, Sistema Viário e de Parcelamento do Solo” (Londrina, 2018).

de base à elaboração do projeto de lei do Plano Diretor. Por outro, o Ippul alega que esse material foi apresentado nas audiências públicas e disponibilizado ao longo do processo de revisão. Diferentemente do que se relatou em Curitiba, o dissenso encontrado em Londrina indica que a disputa pela qualificação do espaço urbano não foi legitimada pela autoridade técnica (embora direcionada por ela), justamente porque há posições de interesse de maior peso, como é o caso da entidade representante do setor de construção civil.

Tal impasse não se limita ao trâmite do projeto de lei do Plano Diretor na Câmara Municipal e ao tempo para análise dos documentos produzidos pelo Ippul. Há um conflito entre os representantes do setor da Construção Civil em Londrina e o Ippul quanto à ocupação dos vazios urbanos no município. O projeto de lei elaborado pelo Instituto reduz a quantidade de áreas edificáveis na cidade ao propor a transformação de parte da área rural do município em área de preservação, contendo, assim, a expansão do perímetro urbano. Os empresários da construção civil entendem o projeto de lei como “um retrocesso” (Bortolin, 2019). As divergências com o empresariado também se dão por conta da definição da formação e da atribuição do Conselho Municipal da Cidade.

Percebe-se como os elementos técnicos, quando divergentes dos interesses de posições relevantes no processo, perdem o revestimento de legitimidade. Em entrevista à *Folha de Londrina*, o presidente do Sinduscon, Rodrigo Zacarias, afirmou que o Ippul se tornou uma espécie de cartório, por conta das inúmeras atribuições ao longo dos anos. Segundo ele, o Ippul “nem tem mais como planejar nada. O órgão nem deveria funcionar no prédio da Prefeitura” (ibid.).

O Ippul alega que os vazios urbanos existentes em Londrina são suficientes para 10 anos de edificações na cidade e que a revisão do Plano Diretor segue a legislação federal.

A desapropriação – dos chamados vazios urbanos – é determinada por legislação federal, portanto não é uma invenção da cidade de Londrina. O Estatuto das Cidades prevê um rito para os imóveis que estão vazios. (Ibid.)

É importante destacar que, no município de Londrina, a revisão do Plano Diretor foi atravessada pela realização da Operação ZR3 do Gaeco (Grupo de Atuação e Combate ao Crime Organizado) do Ministério Público do Paraná. A operação apura esquema de cobrança de propina para mudanças de zoneamento na cidade e implicou o afastamento do cargo de dois vereadores, um deles presidente da Câmara Municipal.

Como resultado da Operação, a Câmara de Londrina promoveu mudança na forma de apresentação dos projetos de lei de zoneamento. Os projetos que antes poderiam ser apresentados por um único vereador, agora necessitam de sete vereadores para proposição.

Houve também a aprovação de emenda à Lei Orgânica Municipal para estabelecer a proibição da participação no Conselho Municipal da Cidade “de profissionais que atuem direta ou indiretamente em processos de licenciamento, na análise ou aprovação de novos empreendimentos ou em atividades que precisam da aprovação do conselho” (Cordeiro, 2019).

A aprovação da lei do Plano Diretor de Londrina segue em trâmite na Câmara Municipal de Londrina. Há previsão da realização de uma audiência pública na Câmara para discussão do Plano, mas não há data confirmada.

Considerações finais

Da participação popular à minuta de lei do Plano Diretor, em Londrina e em Curitiba, registra-se a realização de uma leitura tecnicizada da vontade popular e contextualizada de acordo com as questões urbanas pautadas pela gestão municipal. As propostas apresentadas

nos eventos de participação popular foram mediadas pelo Estado sob seus próprios termos e condições, cujo modo de expressão se resume sob o termo “participação popular”.

Todo material elaborado pelo Ippuc (Curitiba) e pelo Ippul (Londrina) encontra-se em processo de análise para compreensão aprofundada da participação popular no processo de revisão dos Planos Diretores. Como resultado parcial, indicamos que o processo de revisão do Plano Diretor é um móvel de disputa relevante no campo político, pois, embora sob constrangimentos do campo econômico, fornece capital político aos agentes justamente por estar revestido de legitimidade por meio da participação popular.

Nas próximas etapas da pesquisa, além de traçar as coordenadas das posições e das tomadas de posição (“populares”) nos Planos Diretores, identificando convergências (a produção do consenso) e divergências de interesses, devemos realizar a análise das minutas de lei para considerar o papel do Estado na reprodução do espaço social reificado na medida em que resguarda e/ou aloca grupos relativamente homogêneos de base espacial.

Referências

- BÓGUS, Lucia M. M. (1990). Renovação urbana, segregação e mercado habitacional. *Pós - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, São Paulo, v. 1, n. 1, pp. 23-32. dez.
- BORTOLIN, Nelson (2019). Encontros Folha debate a construção civil. Disponível em: <https://bit.ly/2HWzELi>. Acesso em: 20 maio 2019.
- BOURDIEU, Pierre (coord.) (2001). *A miséria do mundo*. Petrópolis, Vozes.
- BOURDIEU, Pierre (2013). Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado. *Estudos avançados*, São Paulo, v. 79, n. 27, pp. 133-144.
- BOURDIEU, Pierre (2014). *Sobre o estado*. São Paulo, Companhia das Letras.
- BRASIL (2001). Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Brasília, DF, 11 jul de 2001. Disponível em: <goo.gl/Q6SwyU>. Acesso em: 26 set 2018.

- CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA (2015). *Com redação final aprovada, Plano Diretor vai à sanção do prefeito*. Curitiba. Disponível em: <https://bit.ly/2HHkhGD>. Acesso em: 21 maio 2019.
- CORDEIRO, Luciane (2019). *Após deflagração da Operação ZR3, Câmara de Londrina aprova medidas mais rígidas para projetos de mudança de zoneamento*. Disponível em: <https://glo.bo/2Rbv2D>. Acesso em: 20 maio 2019.
- CURITIBA (2014). *Projeto Urbanista Mirim*. Curitiba. Disponível em: <https://bit.ly/2EtOB6O>. Acesso em: 22 maio 2019.
- _____. (2015). *Acompanhado de urbanistas mirins, prefeito entrega à Câmara projeto do Plano Diretor*. Disponível em: <https://bit.ly/2WmCS3X>. Acesso em: 22 maio 2019.
- GONÇALVES, Juliana. *Aprovada a minuta da Lei Geral do Plano Diretor Municipal*. Disponível em: <https://bit.ly/2K7dGbc>. Acesso em: 20 maio 2019.
- GRAFMEYER, Yves e AUTHIER, Jean-Yves (2008). *Sociologie urbaine*. Paris, Armand Colin.
- IPPUC (2014a). *A cidade que queremos*. Regional Portão. Curitiba, IPPUC. Disponível em: <<https://goo.gl/rYq3Gc>>. Acesso em: 26 set 2018.
- _____. (2014b). *Revisão 2014*. Plano Diretor de Curitiba. Linhas de propostas para o plano diretor de Curitiba. Curitiba, IPPUC. Disponível em: <goo.gl/dPnu2y>. Acesso em: 26 set 2018.
- IPPUL (2017). *Relatório final da Etapa 1*. Londrina, IPPUL. Disponível em: <<https://bit.ly/2WiaQXn>>. Acesso em: 22 maio 2018.
- _____. (2018a). *Proposta Metodológica*. Etapa 1. Londrina, IPPUL. Disponível em: <<https://bit.ly/2MdLhTk>>. Acesso em: 22 maio 2018.
- _____. (2018b). *Relatório da 2ª Conferência*. Etapa 4. Parte I. IPPUL. Disponível em: <https://bit.ly/2HXkO7t>. Acesso em: 20 maio 2019.
- _____. (2018c). *Relatório da 2ª Conferência*. Etapa 4. Parte II. IPPUL. Disponível em: <https://bit.ly/2HXkO7t>. Acesso em: 20 maio 2019.
- LONDRINA (2018). *Plano Diretor Municipal de Londrina - Revisão 2018-2028*. ETAPA 4. Minuta de Lei Geral. Londrina, Ippul. Disponível em: <goo.gl/3eMDkK>. Acesso em: 26 set 2018.
- MARQUES, Eduardo César Leão (2017). Em busca de um objeto esquecido. A política e as políticas do urbano no Brasil. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, v. 32, n. 95, pp. 1-18.

- OLIVEIRA, Aluísio Pires de; CARVALHO, Paulo César Pires (2001). *Estatuto da Cidade*. Anotações à lei n. 10.257, de 10/7/2001. Curitiba, Juruá.
- REZENDE, Denis Alcides; ULTRAMARI, Clóvis (2007). Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual. *RAP*. Rio de Janeiro, v. 41, n. 2, pp. 255-271, mar/abr.
- STRUCK, Vitor (2019). Sinduscon pede mais prazo para responder sobre Plano Diretor. *Folha de Londrina*. Disponível em: <https://bit.ly/2WvPCFo>. Acesso em: 20 maio 2019.

Transformações urbanas e gentrificação em bairros residenciais

Luciana Teixeira de Andrade

Transformações urbanas e gentrificação em bairros residenciais

O objetivo deste texto é analisar as transformações urbanas em dois bairros de Belo Horizonte à luz do conceito de gentrificação. Referência importante para a compreensão dos processos de transformação nas grandes cidades, a gentrificação decorre da entrada em um território de um grupo social com *status* superior aos residentes, provocando a expulsão desses. No Brasil, os estudos sobre gentrificação têm priorizado os centros históricos. Poucos se detiveram nas dinâmicas dos bairros residenciais. O texto divide-se em 3 partes. Uma introdução, que trata da gentrificação nos espaços das grandes cidades chamando a atenção para as especificidades das cidades brasileiras. Uma segunda parte que apresenta os dois bairros, seus processos históricos e sua atual dinâmica. E a terceira parte dedica-se às considerações finais.

Na segunda metade da década passada, estudos realizados em cidades europeias e americanas observaram uma tendência reversa ao deslocamento dos grupos médios para as periferias. As áreas centrais das grandes cidades também passaram a atrair, para moradia, grupos dos estratos médios (Glass, 1964, Smith, 1996, Zukin, 1989). Essa entrada de parcelas dos estratos médios nas áreas centrais, pouco habitadas e/ou habitadas por estratos de mais baixo *status*, acabou

gerando a expulsão de seus antigos moradores, o que foi denominado, pela literatura, gentrificação. Como observou Donzelot (2007), esse movimento não se opunha à mobilidade em direção às periferias, ambos ocorriam simultaneamente. Afinal, tratava-se de grupos distintos, com estilos de vida e padrões culturais próprios. A referência aos estilos de vida e à posse de capital cultural, além do econômico e social, importa na diferenciação das classes (Bourdieu, 2007), mas também na diferenciação entre os distintos estratos no interior das classes médias.

Se os primeiros estudos sobre gentrificação tiveram como espaço de investigação os bairros centrais, atualmente se verifica um expressivo alargamento dessa geografia em grande parte decorrente dos estudos realizados em outros contextos socioespaciais. Dois exemplos são os estudos sobre a gentrificação em cidades médias, algumas delas turísticas (Duque Calvache, 2016), como também a chamada gentrificação por novas construções e não apenas pela ocupação de imóveis antigos e com valor patrimonial (Davidson e Lees, 2010).¹

Nas cidades brasileiras, os grupos médios e superiores historicamente ocuparam as áreas centrais das grandes cidades dotadas de melhor infraestrutura urbana e de serviços. A periferização de parte desses estratos, quando comparada a outras cidades, principalmente as norte-americanas, é um fenômeno muito mais recente, uma vez que data das décadas de 1980 e 1990. E, ainda que seja um fenômeno importante, a maior parte dos grupos de *status* médio e superior continua a habitar as áreas centrais. O que estamos chamando aqui de área central, e que alguns denominam também pericentral, são espaços situados próximos do Centro e que historicamente concentraram importantes serviços públicos e privados. Na literatura sobre segregação, a área central difere da periferia, este o espaço dos grupos de baixo *status* e situado distante do Centro.

1 A literatura sobre gentrificação expandiu-se muito nos últimos cinquenta anos. Citamos aqui apenas dois exemplos desse processo de alargamento, mas há vários outros.

Já os centros históricos das cidades vêm passando, desde a segunda metade do século passado, por um progressivo esvaziamento, devido à saída de parte dos estratos médios e de comércio e serviços mais sofisticados, que se deslocaram para outras partes da cidade e para os *shopping centers* (Bógus e Taschner, 2001; Frúgoli, 2006; Lemos, 2010; e Carvalho e Pereira, 2008). Em algumas partes desses centros, observam-se, ainda, concentração de moradores de rua, consumidores de drogas e comércio informal, que resultaram em maior insegurança e limitação de seus usos. Questões estas reveladoras das desigualdades presentes nas grandes cidades brasileiras e de difícil solução com políticas pontuais e/ou repressivas.

A partir dos anos 1980, uma série de intervenções nos centros históricos das cidades brasileiras passou a fazer parte dos planos dos governos municipais, como forma de torná-los mais atrativos para moradia, comércio e lazer dos estratos médios (Compans, 2004). Entre esses investimentos destacam-se a proteção ao patrimônio; as reformas e ampliação dos espaços públicos; as mudanças na legislação como forma de atrair investidores imobiliários; a retirada ou maior controle dos vendedores ambulantes, dos moradores de rua, dos trabalhadores do sexo e dos usuários de drogas (Hiernaux e González, 2014). O foco na atração dos estratos médios tinha como justificativa a promoção da maior diversidade social desses centros que teriam se “popularizado”, mas que apresentavam um estoque de imóveis vazios e boa infraestrutura urbana. Já a habitação social, com raras exceções, não integrava essas políticas ou apareciam apenas como uma intenção. Tais diretrizes evidenciam o caráter gentrificador das intervenções, como a literatura vem tratando (Rubino, 2009).

Os estudos que analisaram as experiências brasileiras de intervenção nos centros históricos tendem a concordar que, ainda que as intervenções tivessem como objetivo a gentrificação, elas não foram bem-sucedidas, principalmente no que se refere à gentrificação residencial. Em algumas cidades, observa-se a presença de grupos médios para consumo de bens culturais e de lazer, como museus, salas de exposição, bares, eventos artísticos, mas com usos passageiros e com

pouca apropriação dos espaços para além dos lugares dos equipamentos ou do tempo dos eventos (Bidou-Zachariassen, 2003; Leite, 2004; Botelho, 2005; Frúgoli Jr. e Sklair, 2009; e Jayme e Trevisan, 2012). As causas elencadas para a ausência de gentrificação residencial são as possibilidades de produção de moradia pelo mercado imobiliário em áreas próximas ao Centro, mas com melhores atrativos traduzidos em qualidade de vida e uso mais exclusivo pelos estratos médios (Rubino, 2009; e Riviere D'Arc, 2007).

Esses são os aspectos mais consensuais levantados pela literatura a respeito dos processos de reabilitação. Há que se ater, no entanto, às diferenças entre os centros históricos das cidades brasileiras. Entre elas, podemos citar as idades desses centros, com variações que dizem respeito a séculos; os processos econômicos de cada cidade, se mais industrial, turística ou administrativa; o patrimônio existente, o envolvimento dos diferentes atores, dos estatais aos privados; a orientação ideológica do partido que implementou a reabilitação, entre tantas outras. Todas essas distinções têm consequências importantes para os seus usos e desenvolvimentos no presente.

Essas considerações sobre os centros históricos são importantes, uma vez que foram objeto de significativos investimentos públicos que poderiam ter levado gentrificação, como também são importantes para distingui-los da noção de área central, tomada aqui como designando os espaços nas proximidades do Centro histórico, onde se concentra a moradia dos grupos médios e superiores nas metrópoles brasileiras. Diferentemente do Centro histórico, que equivale à noção de bairro, essas áreas reúnem um conjunto de bairros. Aqui também é importante considerar a distribuição dos grupos no espaço metropolitano. Estudo em curso no âmbito do Observatório das Metrópoles,² que compara a distribuição dos grupos sócio-ocupacionais no espaço das 15 principais regiões metropolitanas brasileiras, identifica uma tendência de concentração dos grupos superiores e de

² Esse estudo está sendo realizado pelo grupo de pesquisadores do Núcleo Minas Gerais do Observatório das Metrópoles. Resultados parciais podem ser encontrados em Mendonça, Andrade e Diniz (2019).

médio *status* nas áreas centrais até a década de 1990. Já, na década de 2000, foi possível observar dois fenômenos que guardam relações entre eles: maior dispersão espacial dos grupos médios no espaço metropolitano e hiperconcentração dos grupos superiores nas áreas centrais. Em relação aos grupos médios, foi possível identificar, nos mapas dessas 15 regiões metropolitanas, outras áreas, não contíguas ao Centro, que passaram a ser ocupadas por esses grupos. Em alguns casos, são as áreas de condomínios, e, em outros, áreas centrais de municípios metropolitanos com melhores desempenhos econômico e social. No caso de São Paulo, pôde-se observar uma dispersão, no espaço metropolitano, não apenas dos grupos médios, mas também dos grupos superiores (Mendonça, Andrade e Diniz, 2019).

Um aspecto muito explorado pelos estudos americanos e europeus como uma das causas da gentrificação são os estilos de vida dos grupos médios que valorizam a moradia em áreas centrais pelos seus aspectos históricos, de praticidade, como a maior independência do uso de transporte particular,³ e, em alguns casos, pelas relações de vizinhança avaliadas como autênticas. A identificação de estratos médios por seus padrões sociais e culturais, como *yuppies* (*Young Urban Professionals*), *yupps* (*Young Urban Professional Parents*), *hipsters*, *bobos* (*Bourgeois Bohème*), não foi muito estudada no Brasil. Pouco se sabe sobre os padrões de consumo e dos gostos dos estratos médios. Sabe-se menos ainda sobre escolhas de espaços nas cidades informadas por valores culturais (Velho, 1989; O'Donnell, 2011; e Alcântara, 2018). Isso não significa que parte do conjunto de escolhas culturais dos grupos acima nomeados não chegue até nós e acabe influenciando grupos locais, mas esses padrões não foram ainda bem investigados no Brasil (Alcântara, 2018).

Feitas essas considerações, passarei agora a apresentação do contexto dos dois bairros estudados na cidade de Belo Horizonte.

3 No Brasil, a dependência do automóvel é muito grande. Em Belo Horizonte, há apenas uma linha de trem de superfície, e as linhas de ônibus, apesar de numerosas, têm itinerários limitados. Além disso, são poucos os constrangimentos para o uso do carro, que também funciona como um elemento de demarcação de classe e de distinção (O'Dougherty, 1998).

Anchieta e Santa Tereza

A cidade de Belo Horizonte, inaugurada em 1897, possui um Centro histórico ao redor do qual foram se formando bairros residenciais. A parte reservada aos estratos mais altos ficava dentro do anel da avenida do Contorno (Villaça, 1998; e Teixeira e Souza, 2003), mais especificamente nos bairros dos Funcionários. Nas imediações do Centro, mas fora desse anel, alguns bairros foram ocupados, já nas primeiras décadas do século, por trabalhadores que vieram para a construção da cidade, mas que não foram contemplados por nenhuma política habitacional e nem possuíam condições econômicas para habitar a zona urbana, mais cara e com melhor infraestrutura. Com o passar dos anos, assim como o crescimento da população e a localização privilegiada, esses bairros passaram a ser ocupados preponderantemente pelos grupos médios. Estamos nos referindo aqui ao conjunto de bairros situados nas regiões Leste e Noroeste. Já os bairros da região Centro-Sul, ocupados de forma mais intensa na segunda metade do século, já nasceram como bairros nos quais preponderam os estratos médios. Mesmo assim, relatos de antigos moradores e fotos da época mostram uma composição social inicial mais heterogênea, que, com o passar dos anos, foi se homogeneizando e se elitizando. Hoje a região Centro-Sul é a que mais concentra os estratos médios e superiores⁴ (Mendonça, 2002; Teixeira e Souza, 2003; Mendonça, Andrade e Diniz, 2019). Essa descrição mais geral encontra as suas especificidades nas formas e na história de ocupação de cada bairro em particular, nas políticas públicas urbanas que o afetam mais diretamente e na composição social e organização dos seus moradores, como se poderá ver pelos dois bairros estudados, Santa Tereza, na região Leste, e Anchieta, na região Centro-Sul.

4 Com raras exceções, os espaços das cidades são ocupados por apenas um grupo social. Nos estudos sobre a segregação socioespacial, as regiões são analisadas a partir da identificação da preponderância de um ou mais grupos em relação a outro(s). As informações que adotamos aqui para a classificação desses espaços como habitados pelos grupos médios e superiores advêm dos estudos realizados pelo Observatório das Metrópoles que têm, como critério, a ocupação. (Mendonça e Marinho, 2015).

O bairro de Santa Tereza é um dos mais antigos da capital. Situado na região Leste, uma das primeiras a ser ocupada, seus primeiros moradores eram imigrantes e trabalhadores que chegaram à cidade quando da sua construção. Ao mesmo tempo, foi um espaço em que a municipalidade instaurou equipamentos públicos que contribuíram para sua ocupação e marcaram a sua história. Os principais foram uma hospedaria de imigrantes, um quartel da polícia militar e, anos mais tarde, um colégio militar, que continuam até hoje no bairro, um hospital de isolados, que não mais existe, e um mercado municipal, hoje fechado (Baggio, 2005).

Apesar de muito próximo do Centro, Santa Tereza é um bairro relativamente insulado. Com poucas vias de acesso, não se tornou um bairro de passagem para outras regiões da cidade. Com baixa oferta de novas moradias, não recebeu muitos novos habitantes. Tudo isso contribuiu para a manutenção de alguns aspectos da sua ocupação inicial, como casas baixas, pequeno comércio e relações pessoais de vizinhança.

A partir dos anos 1980, Santa Tereza passou a atrair um certo grupo das classes médias, como artistas, professores, estudantes universitários e outros profissionais de nível superior de educação, em função dos seus aspectos culturais, boêmios e tendo em vista uma vida de bairro considerada mais pessoal. A cultura artística tem muitas expressões no bairro. Santa Tereza é conhecido por ser um dos berços do Clube da Esquina (Borges, 1996), do Sepultura (*O Tempo*, 2015) e ponto de encontro dos músicos do Skank e de outras bandas. Já seu aspecto boêmio extrapolou os limites do bairro quando, na década de 1970, foram abertas duas casas de seresta (que não existem mais), e, na década seguinte, um antigo bar, o Bolão, passou a ficar aberto até de madrugada, atraindo artistas, trabalhadores da noite e boêmios em geral (Ticle, 2016). Soma-se, a esses locais com capacidade de atrair pessoas de outras partes da cidade, um número grande de bares, misto de bar e mercearia, voltados para os moradores, conhecidos como botecos. Parte deles hoje também atrai moradores de fora

do bairro, muitos deles estudantes universitários. No que se refere à ambiência social, o bairro é descrito pelos moradores como um bairro “que parece com uma cidade do interior”.

Por ser uma cidade capital relativamente nova, e de influência predominantemente regional, a migração do interior do estado marcou fortemente a história de Belo Horizonte, razão das constantes referências às cidades do interior quando se investigam as interações entre vizinhos. As pequenas cidades seriam, na visão desses entrevistados, o antídoto de uma vida marcadamente urbana e de relações impessoais, como a que se faz presente nos bairros mais novos da capital.⁵ O que tal representação revela é a ideia de um contínuo de urbanidade. Alguns bairros são vistos como mais urbanos e impessoais, e outros como mais interioranos e mais pessoais. E, para estes, a referência principal são as cidades do interior. É como se pessoalidade fosse algo incompatível com as grandes cidades, e onde existe é porque ali o modo de vida interiorano se faz presente. Em Santa Tereza, a manutenção desse modo de vida se ampara na maior presença de casas, algumas delas com barracos ao fundo⁶ que podem abrigar membros da família, como filhos que se casam, como podem vir a ser fonte de renda para o proprietário. Alugados, esses barracos contribuem para maior diversidade social do bairro, uma vez que os valores são mais acessíveis a jovens casais, a estudantes e a outras pessoas com menores rendas. Esse modo de vida de Santa Tereza que é identificado como peculiar se ampara, ainda, no pequeno e diversificado comércio. Como relatado pelos moradores, não é preciso sair do bairro para quase nada. Lá tem tudo. Os comerciantes, alguns deles moradores ou ex-moradores do bairro,

5 Essa representação não é uma peculiaridade de Santa Tereza, pesquisas em bairros semelhantes a reproduzem (Andrade e Arroyo, 2012).

6 Em Belo Horizonte, essa forma de morar é bastante comum em bairros antigos. Construídas no fundo das casas, essas moradias pequenas e independentes, conhecidas como barracão ou barraco, é uma alternativa mais barata de se viver em bairros dos estratos médios. Em Santa Tereza, é comum a presença de um ou mais barracos nos fundos das casas. Suas entradas se fazem de forma independente e pelas laterais das casas. A presença deles é visível das ruas pelo número de campainhas e pelo acréscimo de uma letra ao número da casa, como forma de se diferenciarem da numeração da casa principal.

demonstram uma grande intimidade com o bairro e com os clientes, quase todos moradores de Santa Tereza, de onde advém a pessoalidade e a confiança presentes nas relações no comércio, que possibilitam, inclusive, as vendas a prazo.⁷

Em termos socioeconômicos, 78,64% dos responsáveis pelos domicílios em Santa Tereza, segundo o Censo de 2010, possuíam renda até 10 salários mínimos (SM), assim divididos: 24,61 até dois SM, 29,41 entre 2 até 5 SM e 24,62 entre 5 até 10 SM. Apenas 15,68 dos chefes de domicílios tinham renda superior a 10 SM. Ou seja, trata-se de um bairro com preponderância dos estratos médios e médios baixos, diferentemente, do Anchieta, com 42,77% dos chefes com renda superior a 10 SM. Uma representação de Santa Tereza muito presente nas entrevistas é a grande concentração de idosos. No entanto, ela não encontra forte correspondência nos dados do Censo de 2010. Dos chefes de família de Santa Tereza, 30,63% têm mais de 60 anos, número inferior ao do Anchieta, 35,62%. Em relação aos três bairros com os quais Santa Tereza faz fronteira, e que são socialmente mais próximos, a Floresta possui porcentagem de chefes com mais de 60 anos superior a Santa Tereza, 33,92%. Santa Efigênia e Horto, um pouco mais baixa, 31,25 e 27,38 respectivamente. Uma hipótese para essa representação é a maior presença (e visibilidade pública) desses idosos nos espaços públicos do bairro, o que pode ter relação com a preponderância do pequeno comércio, ruas planas, com pouco trânsito de automóveis, distintas das ruas de outros bairros de Belo Horizonte, com grande fluxo de veículos e alta declividade. Em função de ser um bairro plano numa capital montanhosa, e com trânsito apenas local, durante a semana é alta a presença de autoescolas, que o consideram um bairro tranquilo para quem está aprendendo a dirigir.

Nos anos 1990, o bairro viu-se ameaçado por mudanças na sua paisagem e nos seus modos de vida. Na sua rua principal de acesso,

7 Com exceção dos bares, esse pequeno comércio é voltado quase que exclusivamente para os moradores do bairro, uma vez que atende às necessidades cotidianas, seja de produtos pessoais e do dia a dia, seja de prestação de serviços. Há apenas um supermercado no bairro, cujos preços são considerados, por muitos moradores, altos.

começaram a surgir alguns prédios de apartamentos e anunciava-se, com o novo plano diretor de 1996, a transformação de Santa Tereza em uma área de adensamento preferencial, o que significaria maior liberalização para a construção de mais edifícios (PBH, 2015; e Barros, 2016). Em função disso, a população organizou-se e lançou o movimento Salve Santa Tereza. O movimento foi vitorioso ao barrar a mudança anunciada no plano e, em seguida, pela classificação de Santa Tereza como uma Área de Diretrizes Especiais (ADE), um instrumento da legislação que distingue uma área em relação a políticas, parâmetros urbanísticos, fiscais e de funcionamento. No caso de Santa Tereza, a ADE teve como objetivos proteger o seu patrimônio histórico cultural e seu uso residencial.

A ADE preservou os usos residenciais, ao liberar apenas a construção de edifícios residenciais de pequeno porte, e incentivou o pequeno comércio, ao vetar a abertura de grandes lojas. No entanto, os edifícios residenciais estavam sendo construídos onde antes existiam antigas casas. Ou seja, o patrimônio e os modos de vida que se amparavam nessas antigas casas estavam sendo modificados. Em 2015, a população novamente se mobilizou e fez reviver o movimento Salve Santa Tereza, que reivindicava, naquele momento, uma medida de proteção mais radical, o tombamento do bairro. Importante dizer que o tombamento era respaldado pelos técnicos da Diretoria de Patrimônio do Município e por grande parte dos conselheiros do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural de Belo Horizonte.⁸ Em função dessa conjunção de fatores, mas sem desconsiderar algumas resistências internas e externas ao bairro, o tombamento foi aprovado. Essa foi uma medida essencial para a preservação

8 Cinco anos antes, foi realizada uma pesquisa sobre o patrimônio e os modos de vida de um conjunto de bairros de Belo Horizonte, uma parceria entre a Diretoria de Patrimônio do Município e o Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da PUC Minas. Nessa pesquisa, da qual participei, a limitação da ADE para a preservação do patrimônio do bairro já havia sido identificada. Ver Andrade e Arroyo (2012), mais especificamente, Cajazeiro, Souza e Soares (2012).

da paisagem e dos modos de vida do bairro. No entanto, e em parte em função dessas mudanças, o bairro passou a sofrer outros tipos de pressões.

A principal e mais forte pressão vem de uma construtora que pretende erguer um ou vários edifícios altos (ela já apresentou até o momento dois diferentes projetos), em um grande terreno vazio situado em uma parte mais baixa do bairro e que ficou fora dos limites da ADE e do tombamento. Outras pressões vêm da própria prefeitura para a ocupação das instalações do mercado municipal atualmente fechado. Todos os projetos apresentados para a ocupação do mercado, em parceria com instituições públicas ou privadas, foram considerados pelo movimento Salve Santa Tereza de grande impacto para a vida do bairro. Atualmente, há uma longa negociação em curso pela sua reabertura como um mercado alimentício. Há ainda pressões vindas da Câmara dos Vereadores para a liberalização das normas da ADE para a instalação, no bairro, de comércio de maior porte. Nesse caso, os vereadores defendem os interesses de alguns comerciantes de fora do bairro. Por fim, outras mudanças já em curso no bairro têm relação direta com a fama que ele ganhou em função do tombamento e da organização dos seus moradores.⁹ É o caso dos novos bares, parte deles para um público com maior poder aquisitivo e de fora do bairro, e as festas de rua, entre elas o carnaval, que passaram a atrair multidões para Santa Tereza. Concomitantemente, os antigos botecos também passaram a atrair ainda mais pessoas de fora do bairro.

O bairro Anchieta, diferentemente de Santa Tereza, é de ocupação mais recente. Antiga colônia rural, situado, portanto, um pouco mais distante do Centro, teve sua ocupação intensificada na segunda

9 Os argumentos que sustentaram o tombamento destacaram em Santa Tereza a sua tradição cultural e boêmia, seus modos de vida e a sua atmosfera tida como peculiar. Os títulos das seguintes matérias de sites e jornais dão conta da fama que o bairro ganhou: *Santa Tereza: o bairro mais boêmio de BH* (<http://www.belo Horizonte.mg.gov.br/bh-primeira- vista/historia/santa-tereza-o-bairro-mais-boemio-de-bh/>); *Bairro Santa Tereza reúne cultura, história, gastronomia e boêmia em Belo Horizonte* (<https://g1.globo.com/minas-gerais/viva-bh/noticia/bairro-santa-tereza-reune-cultura-historia-gastronomia-e-boemia-em-belo-horizonte.ghtml>); *Bairro de Santa Tereza: a melhor parte de Belo Horizonte* (<https://magazine.zarpo.com.br/roteiro-de-1-dia-em-santa-tereza/>).

metade do século passado. Sendo um bairro pouco estudado, não há muitos registros de sua história. As entrevistas com moradores e fotos antigas dão conta de pequenas porções mais pobres do bairro e de antigos moradores que ainda moram no bairro em casas simples e muito antigas, mas tudo isso são resquícios de um tempo que não deixou muitas marcas. Sua mais forte identidade hoje é a de um bairro de classe média alta em intenso processo de mudança, com a oferta de grandes e sofisticados edifícios. Para que esses novos edifícios sejam construídos, várias casas são demolidas.

Paralelamente, o bairro sofisticava o seu comércio. Na sua principal avenida, há agências de quatro dos principais bancos brasileiros, edifícios de salas comerciais e um *shopping center* de bairro, que abriga franquias de lojas nacionais, como supermercado, academia, lojas de roupas e objetos, restaurantes e lanchonetes. Nesse *shopping center*, funciona um dos dois postos da polícia federal da capital para emissão de passaportes, o que gera um movimento de pessoas de fora do bairro. Há, ainda, um grande número de bares e restaurantes. O pequeno comércio também existe no Anchieta, mas é hoje bem minoritário diante desses novos comércios (Assis, 2018).

Outro aspecto que diferencia o Anchieta do Santa Tereza é que essas mudanças não encontram reação pública de seus moradores. O bairro possui uma associação de moradores que não se mobiliza para barrar a ação cada vez mais agressiva das construtoras. Até porque a recepção das mudanças não é consensual. As avaliações mais negativas falam do aumento do trânsito, do adensando, mas outros moradores avaliam que o bairro está melhorando, que as novas construções o valorizam ainda mais.

A principal pergunta que este texto procura responder é se esses bairros estão passando por um processo de gentrificação. Como dito no início, a gentrificação é um processo marcado pela entrada em um território de um grupo com poder aquisitivo superior aos que lá residem, provocando a expulsão destes últimos. No entanto, não é tarefa fácil a verificação desse fenômeno, principalmente pela falta de dados na escala na qual ocorre. Para este artigo, optamos por focar em dois

agentes da gentrificação, as políticas urbanas e o mercado imobiliário. Como alguns autores destacam, os lugares onde a gentrificação ocorre precisa de alguns atrativos, entre eles a oferta de imóveis que atendam aos padrões de consumo dos estratos médios.¹⁰ Essa oferta de moradias tem relação direta com a ação das construtoras e com a legislação urbana. Como esses dois bairros já abrigam grupos médios, pode-se falar de gentrificação quando há a entrada de moradores com poder econômico superior aos que lá atualmente residem.

Em Santa Tereza, as ações do movimento Salve Santa Tereza, que resultaram na classificação do bairro como uma ADE e, posteriormente, como um conjunto urbano tombado, restringiram sobremaneira as possibilidades de mudanças no bairro no que diz respeito às novas construções que pudessem atender ao padrão de consumo dos grupos com *status* superior aos que atualmente lá residem. E, no que se refere aos imóveis existentes, são, na sua grande maioria, casas antigas e pequenas. Muitas delas com restrições para reformas em função do tombamento e com pouco espaço para modificações, como a inclusão de mais banheiros e vagas para automóveis. Os apartamentos que foram construídos durante a vigência da ADE são também de padrão médio. Ou seja, eles atendem aos padrões de consumo dos grupos que atualmente já vivem no bairro e de outros com igual padrão, não oferecendo possibilidades de atração de grupos com nível socioeconômico superior. Os dados do estoque de imóveis construídos no bairro, segundo a classificação da prefeitura para fins de cobrança do IPTU, corroboram essa descrição. Numa hierarquia de padrões construtivos de 1 a 5, em que cinco é o padrão mais alto, predominam, em Santa Tereza, imóveis de nível médio, o P3 (66,67%), seguidos pelo P2 (24,47%). Apenas 6,9% dos imóveis são dos níveis superiores, P4 e P5.

10 Entre os marcadores socialmente reconhecidos como distintivos da classe média brasileira estão a casa própria com tamanho e padrão de acabamento bons, e, entre as propriedades que denotam um padrão de vida estável, a posse do automóvel (O'Dougherty, 1998; e Kerstenetzky et al., 2013).

Essas observações feitas em Santa Tereza e as informações coletadas em entrevistas com moradores, comerciantes e um corretor imobiliário que atua no bairro mostram que o bairro não está se transformando ou, quando muito, mostram que está mudando pouco. Não se pode dizer, portanto, que o bairro esteja passando por um processo de gentrificação. No entanto, as pressões do mercado imobiliário não cessaram e, se Santa Tereza tem conseguido se manter sem grandes transformações, isso se deve à mobilização de seus moradores, mas também a uma conjunção de fatores que fizeram com que essas demandas fossem atendidas. Refiro-me aqui a uma política municipal de patrimônio que avançou em direção ao tombamento de conjuntos urbanos, e não de imóveis isolados, e também de bairros de origem trabalhadora ou de estratos mais baixos da classe média, ou seja, bairros nos quais o principal valor não é o patrimônio construído na sua dimensão individual e material, mas no que ele contribui para a manutenção de uma forma de viver, que é identificada pelos moradores como mais humana e pessoal (“como uma cidade do interior”). A manutenção dessa forma de viver depende das formas de morar e de consumir no bairro, amparadas na presença de casas e edifícios pequenos e no pequeno comércio voltado para a rua.¹¹ Mais recentemente, a fama de bairro singular tem levado à abertura de bares e restaurantes voltados para um público de fora do bairro e com poder aquisitivo superior, aspecto que também não será abordado nos limites deste texto, que se concentrou na dimensão residencial da gentrificação. O comércio foi abordado como complementar à dinâmica residencial.

Já, no caso do Anchieta, a mudança é clara, seja na paisagem que cada dia se torna mais vertical e sofisticada, o que pode ser verificado por altura, dimensões e valor dos novos imóveis; seja no aumento do comércio de franquias e de lojas de médio porte, muito diferente do

11 Esse aspecto, que não poderá ser aqui desenvolvido, é responsável pela grande vitalidade das ruas do bairro. Dada às diminutas dimensões das lojas que abrigam esse comércio, todas voltadas para a rua, há uma forte interação dos comerciantes e dos clientes com a rua. É comum que a atividade avance sobre o passeio e, às vezes, sobre a própria rua.

pequeno comércio que domina o cotidiano de Santa Tereza. Como já mencionado, no Anchieta esse pequeno comércio também existe, mas sua presença é hoje residual.

Os novos imóveis são edifícios de mais de quinze andares, cuja construção implica a destruição de um conjunto de casas, alinhadas numa mesma rua ou que se juntam, pelos fundos, a outras casas de outras ruas. São torres de muitos andares, com áreas de lazer que demandam terrenos muito grandes. Uma delas foi construída onde antes existia uma escola de futebol com dois campos, um de maiores dimensões e outro menor. Ainda que privado, era um importante lugar de encontro de adultos e crianças.¹² Essa mudança na paisagem e ambiência é corroborada pelos dados relativos ao padrão de construção de novos imóveis do Cadastro da PBH. Se, em Santa Tereza, predominou a construção de apartamentos de padrão médio, no Anchieta, desde os anos 1990, predominam os padrões P4 e P5, os mais sofisticados. O valor desses imóveis é superior a dois milhões de reais, alguns superando três milhões.

Diferentemente de Santa Tereza, as casas do Anchieta ocupam lotes maiores e apresentam tamanho e padrão construtivo superiores. E, apesar de em ambos os bairros os apartamentos serem a forma predominante de moradia, em Santa Tereza eles representam 36% do total de imóveis, já, no Anchieta, correspondem a apenas 6%.¹³ Diante da pressão do mercado imobiliário e do baixo interesse das novas gerações para residir em casas (os moradores das casas com quem tive contato, em sua maioria, são pessoas idosas), a tendência é que elas se transformem em poucos anos em edifícios de

12 Os apartamentos desse edifício de 16 andares, em fase final de acabamento, têm 217 metros quadrados, 4 suítes, 4 vagas de garagem, área de lazer com piscina aquecida, salão de festas, espaço *gourmet*, sala de jogos, sala para crianças brincarem, academia, jardins, quadra poliesportiva, sauna com sala de descanso e quadra de tênis de saibro coberta. Seu valor no *site* Zapimóveis é de R\$ 2.990.000,00 (disponível em: <https://www.zapimoveis.com.br/>. Acesso em: 7 jun 2019).

13 A fonte desses dados é o Cadastro de Imóveis da Prefeitura de Belo Horizonte, cedidos para esta pesquisa. Os censos demográficos de 2000 e 2010, que tiveram seus setores de 2000 e 2010 compatibilizados para essa comparação, registraram as seguintes porcentagens de casas, em Santa Tereza 53,65% em 2000 e 44,99% em 2010; no Anchieta 10,46% em 2000 e 7,8% em 2010.

apartamentos. Mesmo assim, o bairro ainda mantém uma relativa diversidade no interior dos estratos superiores e médios, o que tem a ver com os diferentes padrões de acabamento, de conservação e a idade dos atuais imóveis, sejam eles casas ou apartamentos. Uma mudança que pode vir a acontecer, diminuindo essa diversidade, seria a substituição, não só das casas, mas também dos edifícios mais antigos por outros prédios mais sofisticados. Isso já aconteceu no bairro vizinho, o Carmo, e atualmente um edifício residencial de três andares do Anchieta passa por reforma para se transformar em comercial. Ou seja, em função da valorização do bairro, antigos edifícios podem ser substituídos por novos e mais sofisticados.

Considerações finais

Como mostrado anteriormente, esses dois bairros, ainda que distintos em alguns aspectos, são habitados, preponderantemente, por pessoas da classe média, em Santa Tereza, dos estratos mais baixos e, no Anchieta, dos estratos mais altos. No caso de Santa Tereza, não é possível falar de uma gentrificação residencial, uma vez que as políticas urbanas, notadamente a ADE e o tombamento, têm contribuído para que o bairro pouco se modifique, principalmente no sentido de produção de habitações maiores e mais sofisticadas, o que poderia levar a expulsão dos atuais moradores. E, ainda que o mercado imobiliário continue a pressionar o bairro, tentando mudar a atual legislação, as reações do movimento Salve Santa Tereza têm conseguido até o momento contê-las.

Já, no Anchieta, as mudanças são mais radicais. A construção de edifícios de padrões sofisticados atrai para o bairro moradores de status superior aos que lá residem atualmente, constituindo o que a literatura chama de gentrificação de nova construção (Davidson e Lees, 2010). Tal processo de mudança na dinâmica residencial é acompanhado por mudanças também significativas no comércio do bairro.

Referências

- ALCÂNTARA, M. F. (2018). Gentrificação e “hipsterização”: um estudo sobre a Vila Buarque (São Paulo, Brasil). *Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia*, v. 2, pp. 31-48.
- ANDRADE, Luciana T. de e ARROYO, Michele A. (orgs.) (2012). *Bairros pericentrais de Belo Horizonte. Patrimônio, territórios modos de vida*. Belo Horizonte, PUC Minas, pp. 295-316.
- ASSIS, Livia M. L. (2018). Interações nos espaços comerciais: um estudo sobre sociabilidade no bairro Anchieta em Belo Horizonte. In: 31ª RBA - REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, *Anais...* Brasília.
- BAGGIO, Ulysses da Cunha (2005). *A luminosidade do lugar: circunscrições intersticiais do uso de espaço em Belo Horizonte: apropriação e territorialidade no bairro de Santa Tereza*. Tese de doutorado. São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. .
- BARROS, Pedro Caldeira de (2016). *Movimentos sociais e políticas públicas: Um estudo de caso do movimento Salve Santa Tereza*. Dissertação de mestrado. Belo Horizonte, Escola de Governo da Fundação João Pinheiro.
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (coord.) (2006). *De Volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo, Annablume.
- BÓGUS, Lúcia M. e TASCHNER, Suzana P. (2001). São Paulo: o caleidoscópio urbano. *São Paulo em perspectiva*, v. 15, n. 1, pp. 31-44.
- BORGES, Márcio (1996). *Os sonhos não envelhecem: histórias do Clube da Esquina*. São Paulo, Geração Editorial.
- BOTELHO, Tarcísio (2005). Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís. *EURE*, 31, v. 93, pp 53-71.
- BOURDIEU, Pierre (2007). *A distinção: crítica social do julgamento*. São Paulo, Edusp/Porto Alegre, RS, Zouk.
- CAJAZEIRO, Karime; SOUZA, Françoise e SOARES, Carolina (2012). “Instrumentos de proteção do patrimônio cultural: um olhar sobre o caso do bairro Santa Tereza”. In: ANDRADE, Luciana e ARROYO, Michele (orgs.). *Bairros pericentrais de Belo Horizonte. Patrimônio, territórios modos de vida*. Belo Horizonte, PUC Minas, pp. 295-316.

- CARVALHO, Inaiá M. M. de e PEREIRA, Gilberto C. (2008). “As ‘cidades’ de Salvador”. In: *Como anda Salvador e sua Região Metropolitana*. Salvador, Edufba.
- COMPANS, Rose (2004). Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. *EMURB, Caminhos para o centro: estratégias para desenvolvimento da região central da São Paulo*, pp. 24-57.
- DAVIDSON, Mark e LEES, Loretta (2010). New-build gentrification: its histories, trajectories, and critical geographies. *Population, Space and Place*, v. 16, n. 5, pp. 395-411.
- DONZELOT, Jaques (2007). “The three-speed city. Marginalization, periurbanization, gentrification”. In: STIFTEL, B.; WATSON, V. e ACSELRAD, H. *Dialogues in Urban and Regional Planning 2*. Londres e Nova York, Routledge.
- DUQUE CALVACHE, Ricardo (2016). *Procesos de gentrificación en cascos antiguos: el Albaicín de Granada*. CIS-Centro de Investigaciones Sociológicas.
- FRÚGOLI JR, Heitor (2006). *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo, Edusp.
- FRÚGOLI JR. Heitor e SKLAIR, Jessica (2009). O bairro da Luz em São Paulo: questões antropológicas sobre o fenômeno da gentrification. *Cuadernos de antropología social*, n. 30, pp. 119-136.
- GLASS, Ruth (1964). “Introduction: aspects of change”. In: *London: Aspects of Change*. Centre for Urban Studies, London, MacKibbon and Kee.
- HIERNAUX, D. e GONZÁLEZ, C. I. (2014). Turismo y gentrificación: pistas teóricas sobre uma articulación. *Revista de Geografía Norte Grande* v. 58, pp 55-70.
- JAYME, Juliana e TREVISAN, Eveline (2012). Intervenções Urbanas, usos e ocupações de espaços na região central de Belo Horizonte. *Civitas*. Porto Alegre, v. 12, n. 2, maio/ago, pp. 359-377.
- KERSTENETZKY, Celia L et al. (2013). Padrões de consumo e estilos de vida da “nova classe média”. In: 37º ENCONTRO NACIONAL DA ANPOCS. *Anais... Águas de Lindóia*.
- LEITE, Rogerio Proença (2004). *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas, Unicamp.
- LEMOS, Celina Borges (2010). Uma centralidade belo-horizontina. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, pp. 92-111.

- MENDONÇA, Jupira G. de; ANDRADE, Luciana T. de e DINIZ, Alexandre M. A. (2019). Hipersegregação das elites metropolitanas brasileiras na década de 2000: interpretações a partir da Região Metropolitana de Belo Horizonte. *Cadernos Metrôpole*, v. 21, n. 44, pp. 29-53.
- MENDONÇA, Jupira Gomes de (2002). *Segregação e mobilidade residencial na Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano Regional, UFRJ.(
- MENDONÇA, J. G. e MARINHO, M. A. C. (2015). “As transformações socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte”. In: ANDRADE, Luciana T.; MENDONÇA, Jupira G. de e DINIZ, Alexandre M. A. (orgs.). *Belo Horizonte: transformações na ordem urbana*. 1 ed. Rio de Janeiro, Letra Capital/; PUC Minas, v. 1, pp. 145-177.
- O'DONNELL, Julia Galli (2011). *Um Rio Atlântico: Culturas urbanas e estilos de vida na invenção de Copacabana*. 2011. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- O'DOUGHERTY, Maureen (1998). Auto-retratos da classe média: hierarquias de “cultura” e consumo em São Paulo. *Dados*, v. 41, n. 2, pp. 411-444.
- O Tempo (2015). De Santa Tereza para o mundo. 28 de junho de 2015. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/divers%C3%A3o/magazine/de-santa-tereza-para-o-mundo-1.1060795>. Acesso em: 27 maio 2019.
- PBH (2015). Fundação Municipal de Cultura de Belo Horizonte. Diretoria de Patrimônio Cultural. *Dossiê para Proteção do Conjunto Urbano Bairro Santa Tereza*. Belo Horizonte, PBH.
- RIVIÈRE D'ARC, Hélène (2007). Requalificar o século XX: projeto para o centro de São Paulo. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo, Annablume.
- RUBINO, Silvana (2009). “Enobrecimento Urbano”. In: FORTUNA, C. LEITE, R. P. (orgs.). *Plural de Cidades: novos léxicos urbanos*. Coimbra, Edições Almedina.
- SMITH, Neil (1996). *The new urban frontier*. Londres e Nova York, Routledge.
- TEIXEIRA, Gabriel J. e SOUZA, José M. (2003). “Espaço e sociedade na Grande BH”. In: MENDONÇA, Jupira Gomes e LACERDA, Maria Helena, (orgs.). *População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades*. Belo Horizonte, PUC Minas.

- TICLE, Maria Leticia S. (2016). *O nó entre o espaço e o tempo em Santa Tereza: os bares na paisagem boêmia em um bairro de Belo Horizonte*. Dissertação de mestrado. Belo Horizonte, Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais.
- VELHO, Gilberto (1989). *A utopia urbana*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- VILLAÇA, Flávio (1998). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel.
- ZUKIN, Sharon (1989). *Loft living: cultural and capital in urban change*. New Brunswick, Rutgers University Press.

Estilos de vida, representações e motivações para morar dos residentes do bairro Floresta, em Belo Horizonte¹

Clarissa dos Santos Veloso

Introdução

O objetivo deste artigo é analisar as relações entre local de moradia e estilos de vida na Floresta, bairro que foi designado como conjunto urbano de valor patrimonial, a partir da criação de uma política urbana municipal de proteção e preservação em Belo Horizonte. Localizada na região leste da cidade, a Floresta é limítrofe ao Centro. Trata-se de um bairro antigo, de classe média e que surgiu no final do século XIX, com a construção e fundação da capital mineira.

No início dos anos 1990, uma mobilização de moradores, sobretudo membros da Associação de Moradores e Amigos da Floresta (Amaflor), culminou na designação do bairro como patrimônio municipal: o Conjunto Urbano Bairro Floresta (CUBF) foi criado em 1996 pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural da Cidade de Belo Horizonte (CDPCM-BH). Essa iniciativa dos moradores objetivou preservar a qualidade de vida na Floresta, seu patrimônio

1 Pesquisa de tese em andamento e parte da discussão sobre processos urbanos nas grandes cidades. Seu campo empírico é a Floresta, e ela integra uma investigação mais ampla: Renovação Urbana e Gentrificação, cujo objeto de estudo inclui três outros bairros da capital mineira. A pesquisa é financiada pelo CNPq e coordenada pela professora Luciana Teixeira de Andrade.

histórico e cultural, bem como suas memórias, identidades e modos de vida (Magni, 2012). Estrategicamente, eles objetivaram impedir algumas ameaças: verticalização, ocupação desordenada e aumento da densidade populacional. Além da designação de várias casas e edifícios como patrimônio tombado, a política de preservação do bairro incluiu uma série de regras e restrições para novas construções, para o calçamento de ruas e calçadas e para manutenção de espaços públicos.

Para o objetivo deste artigo, é importante compreender de que forma a designação da Floresta como um Conjunto Urbano impactou as dinâmicas residenciais do bairro. Quem são os moradores recém-chegados ao bairro? Quais são as suas motivações para morar na Floresta? Qual o papel do *status* de patrimônio na escolha de morar dos recém-chegados à Floresta? Quais as crenças, preferências e práticas sociais desses sujeitos? A pesquisa na Floresta utiliza de técnicas de investigação qualitativa e quantitativa. Para este artigo interessa destacar as entrevistas semiestruturadas concedidas por moradores recém-chegados ao bairro.

A noção de *estilo de vida* fundamenta a análise dos discursos dos entrevistados. Tomarei como referência duas dimensões para análise das narrativas: a motivação para escolher a Floresta e as vivências no bairro. Elas abarcam conjuntos de crenças, valores e práticas sociais cotidianas desses sujeitos no espaço urbano, seus modos de ser e estar na cidade. Veremos que a interpretação das narrativas a partir dessas duas dimensões permite análises sobre o patrimônio tombado, o caráter de centralidade do bairro e sua autenticidade em Belo Horizonte, assim como também sobre práticas e preferências de consumo do grupo de entrevistados.

Quatro seções compõem este artigo. A primeira aborda o conceito de estilo de vida e faz um breve apanhado sobre as representações do bairro Floresta. A segunda apresenta os procedimentos metodológicos adotados na pesquisa. Na terceira parte, as narrativas dos entrevistados são interpretadas, utilizando-se o estilo de vida como ferramenta analítica. Por fim, a última seção traz algumas considerações finais.

Estilos de vida nas grandes cidades e o bairro Floresta

Estilos de vida são formas pelas quais indivíduos vivenciam o mundo por meio de suas escolhas e das práticas incorporadas nas rotinas e dos hábitos dos mais diversos tipos. Por exemplo, vestir, comer, morar e beber, modos de agir e pensar e lugares preferidos para o encontro com outros. A noção de estilo de vida nas ciências sociais conta com teorizações de autores clássicos, como Weber e Simmel, e com produções contemporâneas, de Giddens e Bourdieu, por exemplo. Destacarei, neste artigo, essas formulações mais recentes e, a partir delas, a instrumentalização do conceito de estilos de vida para análise dos dados que serão apresentados na segunda seção.

O estilo de vida é dado pela distância dos elementos que o compõem em relação às necessidades básicas dos indivíduos. As necessidades básicas individuais são as atividades primordiais para a sobrevivência, isto é, comer, beber, abrigar-se, etc. Comer é uma necessidade básica. Contudo, o que se come, o modo, os lugares para fazê-lo e até os utensílios para tal indicam modos de ser e estar no espaço social.² Por isso, são componentes significativos para pensar o estilo de vida (Bourdieu, 1983).

Distâncias curtas entre as necessidades básicas e os elementos do estilo de vida são indicativas das realidades de sujeitos cujas escolhas são mais condicionadas por constrangimentos materiais e morais. Essa é a situação de membros das classes mais populares, cujas seleções são mais limitadas pela escassez e/ou privação de recursos econômicos e de outros capitais que impedem a apropriação de bens materiais e simbólicos. Quanto mais alta a posição de um sujeito no espaço social, maiores as distâncias entre os elementos que

2 Espaço social é a ordem de posições ocupadas pelos indivíduos na sociedade. A posse de capitais (econômico, cultural, social, etc.) e o *habitus* permitem localizar pessoas no esquema hierárquico de posições, que têm *status* diferenciado e que ocasionam disputas entre grupos dominantes, detentores de capitais, e dominados, de capitais escassos e/ou limitados. A estrutura social (ou o espaço social) diz respeito a um sistema hierarquizado de poder e privilégio, determinado tanto pelas relações materiais e econômicas (salário, renda) quanto pelas relações simbólicas (*status*) e culturais (escolarização, consumo de arte) entre os indivíduos (Bourdieu, 2008).

compõem o estilo de vida e as necessidades básicas. Assim, maiores as possibilidades de ele tornar seu estilo de vida um produto da estilização da vida, isto é, da “decisão sistemática que orienta e organiza as práticas mais diversas, da escolha de um vinho e de um queijo à seleção de objetos e modelos de decoração de uma casa” (ibid., pp. 6-7).

Enquanto as classes populares, mais limitadas aos bens e às virtudes de necessidade básica, “reivindicam a limpeza e a comodidade, as classes médias, já mais liberadas dessa urgência, desejam um interior quente, íntimo, confortável ou cuidado, ou um vestuário na moda e original” (ibid., p. 4). Indivíduos de uma mesma classe social podem, contudo, possuir modos de vida distintos. Apesar de as escolhas serem limitadas por condições materiais, isso não se dá de forma determinista, pois há um campo de escolhas para os sujeitos, mesmo aqueles da base do espaço social.

Para sujeitos de classes superiores, o estilo de vida é resultado de mais opções do leque de seleções, não se limitando à imperativa satisfação das necessidades básicas de sobrevivência porque a posse de capitais – e dos códigos de apropriação, advindos do *habitus* – possibilita o usufruto de bens materiais e simbólicos (ibid.).

Uma das características marcantes da alta modernidade³ – isto é, da época em que vivemos, segundo Giddens (2002) – é a complexa variedade de escolhas que se impõem ao sujeito que tem a possibilidade de estilizar sua vida. Essa miríade é seguida de pouca orientação sobre quais opções devem ser selecionadas, o que tem como consequência a primazia do estilo de vida. Como um “conjunto mais ou menos integrado de práticas que um indivíduo abraça, não só porque essas práticas preenchem necessidades utilitárias, mas porque dão forma material a uma narrativa particular de autoidentidade” (ibid., p. 79), o estilo de vida engloba cada uma das pequenas (e grandes)

3 O termo alta modernidade (ou modernidade tardia) é utilizado por Giddens (2002) para se referir à temporalidade atual. Nela, os princípios dinâmicos da modernidade ainda se encontram presentes. A alta modernidade é definida como uma ordem pós-tradicional. Longe de romper com os parâmetros da modernidade propriamente dita, a alta modernidade é a radicalização ou acentuação das suas características fundamentais. Ver Giddens (2002, pp. 17-38).

decisões que tomamos todos os dias. O que vestir e calçar, o que comer, como se deslocar para o local de estudo e/ou trabalho, onde encontrar os amigos, quais músicas ouvir, morar em casa, apartamento ou bangalô, com quais objetos decorar os cômodos da moradia, etc.

Nesse sentido, o gosto, definido como a “propensão e aptidão à apropriação (material e/ou simbólica) de uma determinada categoria de objetos ou práticas classificadas e classificadoras” (Bourdieu, 1983, p. 2), opera como fórmula generativa primordial do estilo de vida. É pelo gosto – e, reciprocamente, para a sua construção – que os sujeitos elegem os componentes de seus estilos de vida. Essa seleção ou criação de estilos de vida é sugestionada por pressões de grupos e pela visibilidade de modelos, assim como pelas circunstâncias socioeconômicas. O estilo de vida, no entanto, é trivial quando interpretado unicamente em termos de consumismo superficial (Giddens, 2002).

O universo das escolhas adotadas pelo sujeito vai além do material, pois “são decisões não só sobre como agir, mas também sobre quem ser. Quanto mais pós-tradicionais as situações, mais o estilo de vida diz respeito ao próprio centro da autoidentidade, seu fazer e refazer” (ibid., p. 80). No contexto da alta modernidade, dois elementos fundamentais destacam-se para a composição de cada estilo de vida: a pluralidade das escolhas e a obrigatoriedade de adotar um estilo de vida, pois “não só escolhemos um estilo de vida, mas num importante sentido somos obrigados a fazê-lo – não temos escolha senão escolher” (ibid., p. 79).

A vida nas grandes cidades é agravante da pluralidade de escolhas e estilos de vida descrita por Giddens (2002), bem como das possibilidades de estilização da vida de Bourdieu (1983). A *urbe* – que na leitura de Simmel (1987) é *locus* da economia monetária, dos múltiplos estímulos nervosos e da diversidade⁴ – é onde a multiplica-

4 Ao caracterizar o moderno estilo de vida, que inclui o dinheiro e tem como cenário a cidade grande, Simmel destacou os seguintes atributos na estilização dos comportamentos: objetividade, exatidão, calculabilidade, praticidade, normatividade, pontualidade, padronização, etc. Além disso, o incremento da vida nervosa a partir da multiplicidade de estímulos da cidade, levando às atitudes de reserva e *blasé*.

dade de opções se encontra com maior intensidade. Trata-se de um dos desdobramentos da desindustrialização das cidades, que tem como característica o crescente protagonismo da cultura e da produção simbólica em detrimento das manufaturas (Featherstone, 1995 e Baudrillard, 1981).

Nessa vida urbana, o consumo torna-se progressivamente *cultural* (Featherstone, 1995). Sua marca é a estetização contínua do cotidiano, a partir da qual “objetos de uso corrente incorporam progressivamente maiores preocupações estéticas e de design, no próprio produto ou na sua promoção comercial” (Rodrigues, 1992, p. 98). Os significados dos objetos e das práticas vão além de sua utilidade prática – valor de uso –, pois lhes é conferido um valor-signo. Consumir produtos, por exemplo, inclui consumo das suas embalagens, “da componente estética dos objetos, dos seus símbolos, que conferem, não apenas estatuto social, mas sobretudo identificação com um estilo de vida” (Rodrigues, 1992, p. 99).

O consumo de bens e práticas pode englobar, também, concórdância com moralidades e/ou ideologias de ordens diversas às quais marcas e produtos são associados. Sustentabilidade, empoderamento feminino, *eco-friendly*, saúde e qualidade de vida são exemplos dos *temas-valores morais* articulados.⁵ Em consonância com essa estilização da vida, a cultura – aqui no sentido mais imediato das formas, objetos e manifestações artísticas – torna-se progressivamente objeto de consumo mais abrangente, social e culturalmente, e mais presente na rotina das pessoas nas grandes cidades que estilizam suas vidas (Featherstone, 1995; Baudrillard, 1981; e Zukin, 2000).

Consumo cultivado e de cultura, somado à pluralidade de escolhas confrontadas pelos sujeitos, leva à estilização contínua das várias esferas da vida, que Giddens chama de *setores de estilo de vida*.

Essa estilização também é percebida pela multiplicidade e variedade dos papéis sociais que o indivíduo desempenha nos diferentes círculos, momentos e situações que vivencia (Waizbord, 2002).

5 Para fins ilustrativos (e de radicalização) dessa primazia do valor-signo, tomemos como exemplo a prática de comprar e beber água envasada em caixas de papel cartão, conforme mostra a imagem deste link: <https://boxedwaterisbetter.com/>.

[Setor de estilo de vida] se refere a uma “fatia” do tempo-espaço do conjunto das atividades de um indivíduo, dentro do qual um conjunto de práticas relativamente consistentes e ordenadas é adotado e encenado. Um deles pode incluir, por exemplo, o que se faz em certas noites da semana, ou nos fins de semana, em contraste com outras partes da semana: uma amizade ou um casamento também pode ser um setor do estilo de vida na medida em que se torna internamente coesivo por formas de comportamento escolhidas no tempo-espaço. (Giddens, 2002, pp. 81-82)

Neste artigo, dois setores dos estilos de vida dos novos moradores do bairro Floresta têm destaque nas análises. Conforme já sinalizado na introdução, o primeiro setor refere-se escolha do bairro pelos sujeitos. O segundo engloba as vivências no bairro, que traduzem crenças, valores e práticas sociais cotidianas desses sujeitos. Ao primeiro setor também estão subjacentes crenças e valores, de modo que nos interessa conhecer quais são e como informaram a escolha de morar nos quesitos localização da moradia (na Floresta) e forma de morar (casa, apartamento, casa em vila, etc.). Essas escolhas podem envolver constrangimentos materiais e de outros campos da vida, como relações de parentesco e posse de imóvel. O segundo setor – as crenças, os valores e as práticas sociais cotidianas – inclui os hábitos de consumo material e simbólico desses moradores. Tanto da satisfação de suas necessidades básicas e utilitárias – e as motivações e preferências a elas intrínsecas – quanto suas condutas enquanto cidadãos, seus modos de circulação, fruição e vivência no/do espaço urbano.

A Floresta é um bairro pericentral e antigo de Belo Horizonte. Sua ocupação se deu pela implantação de uma colônia agrícola de imigrantes que se dedicavam à produção de alimentos para abastecimento da cidade, pela construção de grandes chácaras para residências de famílias mais abastadas e por moradias modestas de operários e outros grupos de baixa renda. Representações⁶ de moradores sobre

6 Representações são relatos sobre a realidade e a sociedade que dizem respeito, por exemplo, a alguma situação, época e/ou algum lugar. Elas sempre são parciais, pois nunca disponibilizam aos usuários tudo a

a Floresta somam centralidade e historicidade a outros atributos. Relações de vizinhança marcadas por proximidade e personalidade também estão entre as representações do bairro, assim como menções à autonomia, para se referir à sua infraestrutura de serviços e instituições. Os moradores a associam a boa qualidade de vida e tradição e a consideram um bairro familiar e histórico, lugar onde as memórias da cidade são preservadas (Magni, 2012; Teixeira, 1996).⁷

Morar e, a partir dessa experiência, tecer representações sobre o bairro são setores (ou fatias) dos estilos de vidas dos sujeitos cujas narrativas foram analisadas por produções acadêmicas que tiveram como objeto de pesquisa a Floresta e seus moradores. Este breve apinhado sobre o bairro, a partir de investigações anteriores, permite sintetizar que esses moradores o avaliam positivamente, ainda que não unanimemente, principalmente por meio de quatro predicados: localização, infraestrutura, historicidade e relações interpessoais.

Procedimentos metodológicos

Os novos moradores da Floresta cujas narrativas são analisadas na seção 3 foram selecionados e entrevistados a partir de dois procedimentos. Primeiro, por meio da base de dados de IPTU da prefeitura de Belo Horizonte,⁸ identifiquei os imóveis construídos na

que eles teriam acesso se estivessem no contexto real do que está sendo representado e partem da seleção de elementos e de meios para transmiti-los. Alguns exemplos de representação são: mapas, descrições etnográficas, discursos teóricos, estatísticas, narrativas históricas, filmes e fotografias (Becker, 2009).

- 7 O volume de trabalhos acadêmicos sobre a Floresta é amplo quando comparado ao conjunto de produções sobre outros bairros da capital mineira. As pesquisas de Teixeira (1996) e Magni (2012) merecem destaque por se tratarem, no caso da primeira, do contexto do bairro durante seu processo de verticalização parcial e, no segundo caso, do processo de criação do Conjunto Urbano Bairro Floresta. Teixeira (1996) analisou a percepção da paisagem da Floresta e da vida no bairro por meio das narrativas de moradores antigos, entrevistados em julho de 1993. A investigação de Magni (2012) também apurou representações do bairro Floresta por meio de entrevistas com moradores. Os 142 questionários que compuseram a amostra foram aplicados em cinco porções do bairro com moradores que se identificaram como chefes de família. Mais da metade dos entrevistados já havia completado 20 anos de residência na Floresta.
- 8 Os bancos de dados de IPTU da prefeitura de Belo Horizonte integram todos os cerca de 750 mil imóveis que formam a "cidade formal". Foram coletados cerca de 45 atributos para cada imóvel, e as variáveis disponíveis incluem dados cadastrais, urbanísticos e tributários. Dentre eles estão: endereço, ano da construção, tipo de ocupação (residencial, comercial ou territorial), tipo de construção (casa, apartamento,

Floresta a partir de 1996 – ano da criação do Conjunto Urbano Bairro Floresta. Foram apuradas as quantidades de casas, apartamentos e barracões residenciais. O georreferenciamento desse conjunto de imóveis permitiu identificar onde se concentraram as construções de imóveis desde 1996 na Floresta. Por conseguinte, localizei onde viviam o que chamo aqui de novos moradores do bairro. Com a listagem desses endereços, realizei as primeiras entrevistas. Uma análise preliminar desses dados revelou que, desde o ano 2000, foram construídos 731 apartamentos e 10 casas.

Empreendi sucessivas tentativas de entrevistar moradores das habitações elencadas. Os primeiros contatos com esses sujeitos aconteceram via interfone – já que os apartamentos são maioria dentre os imóveis recém-construídos no bairro –, mas não foram, no geral, bem-sucedidos, pois foram muitas as recusas. Em algumas situações, o primeiro contato com moradores se deu na rua, enquanto eles entravam ou saíam de suas residências. Nesses casos, a aceitação para responder à entrevista foi praticamente imediata, o que demonstra o caráter facilitador das interações face a face em detrimento do contato via interfone, que favorece a recusa.⁹

A segunda estratégia utilizada é um desdobramento da primeira e foi mais exitosa. Ela consiste na utilização da técnica de amostragem em bola de neve (Becker, 1997; May, 2004). Sujeitos entrevistados por meio da primeira estratégia funcionaram como canal de acesso a outros novos moradores da Floresta, por meio de indicação. Esses sugeriram ainda terceiros e assim sucessivamente. Desse modo, foram entrevistados tanto moradores dos imóveis recém-construídos no bairro, por meio da primeira estratégia, quanto de outros imóveis,

barracão, galpão, vaga de garagem, loja, sala, etc.) e padrão de acabamento (que varia de P1 a P5, isto é, entre popular, baixo, padrão normal, alto e luxo). Esses dados estão em processo de tratamento e análise no âmbito da pesquisa Renovação Urbana e Gentrificação. Eles foram cedidos na forma de mídia digital para referida pesquisa, sob solicitação da coordenadora, professora Luciana Teixeira de Andrade.

9 Agradecimento a Glaucon Durães, graduando em Ciências Sociais que participou da coleta e do tratamento dos dados durante seis meses como estagiário voluntário da pesquisa.

mais antigos. Estes últimos, no entanto, são moradias de pessoas que se mudaram para a Floresta há menos tempo, acessadas através da segunda estratégia.

Apesar de conveniente para solucionar o problema de acesso a determinado grupo, a bola de neve tem limitações enquanto técnica de investigação. Ao seguir indicações dos entrevistados, herdei as decisões de cada indivíduo sobre quem era adequado entrevistar. De acordo com May (2004), isso não é problemático, mas pode levar à coleta de dados que refletem perspectivas particulares e/ou perfis parecidos de pessoas, omitindo vozes e opiniões de outros que não são parte da rede de amigos e conhecidos dos entrevistados.

Becker (1997) acrescenta que a bola de neve pode “proporcionar boa cobertura de um subgrupo, mas apenas pontos de partida ou nada em absoluto quanto a outros subgrupos e grupos” (p. 156). Ainda que o conjunto de entrevistados seja bastante homogêneo e com estilos de vida bem característicos, conforme se verá mais adiante, ele não representa os residentes do bairro em sua totalidade. O grupo de entrevistados é um subgrupo do conjunto de novos moradores. No entanto, a técnica da bola de neve foi vantajosa para esta pesquisa, pois possibilitou acessar esse grupo, especificamente.

No total foram realizadas 37 entrevistas com novos residentes da Floresta. Elas aconteceram nas suas moradias ou próximas delas, em cafés, restaurantes e lanchonetes localizadas no bairro. As entrevistas foram gravadas e transcritas. Posteriormente, utilizei o *software* NVivo para tratamento dos dados, que incluem as motivações desses sujeitos para residir na Floresta, suas avaliações sobre a vida no bairro, as relações com outros locais de residência anterior, opiniões sobre a criação do Conjunto Urbano e das regulamentações adotadas. O quadro com informações sobre os entrevistados está no Anexo I e os nomes utilizados neste artigo são fictícios.

Duas dimensões dos estilos de vida de novos moradores da Floresta

Como a Floresta é vista por esses sujeitos que se mudaram para o bairro recentemente? E mais, por que optaram por lá morar? Quais e como são suas vivências no espaço urbano? O que elas revelam em termos de crenças, preferências e práticas sociais? Os subitens desta seção correspondem aos dois setores dos estilos de vida dos entrevistados que serão analisados e objetivam responder a essas indagações.

Motivações para morar na Floresta: centralidade, autonomia, historicidade e modo de vida de bairro

A mudança para Floresta baseou-se em motivos objetivos e práticos para alguns dos entrevistados. Francisco (28 anos, psicopedagogo e professor) relatou que a posse de um apartamento na Floresta pela família foi decisiva quando ele se mudou do interior, Lavras-MG, para a capital mineira. Situação semelhante aconteceu com Tarsila (32 anos, psicóloga e servidora pública) que vive na Floresta porque se casou “e meu marido já tinha um imóvel. A gente veio para cá para economizar”. Caetano (43 anos, professor universitário e doutorando) e João (27 anos, músico *freelancer*) contam que escolheram os imóveis onde residem na Floresta porque o valor do aluguel se encaixava no orçamento mensal. Ou seja, as suas condições financeiras fundamentaram a escolha do bairro.

Esses entrevistados, que tiveram como motivação a herança de um imóvel ou constrangimentos materiais, também elencaram uma série de motivos coadjuvantes para “escolher a Floresta”. Localização, infraestrutura, historicidade, paisagem construída e tipos de relações de vizinhança foram as temáticas articuladas como razões secundárias, ainda que não cruciais, para opção pelo bairro. Esses temas se repetem, mas com primazia para a escolha da maioria dos entrevistados.

A localização do bairro, vista como estratégica pelo grupo de novos moradores, foi determinante para Gilberto:

o que foi o fator principal para eu mudar para cá, é que aqui eu estou no centro do que eu preciso. Principalmente porque eu hoje vou para o trabalho a pé. Eu trabalho no Centro, então eu vou e volto a pé. [...] E acaba que o meu lazer acontece também em torno do Centro, da Floresta e da Savassi. Então hoje, inclusive para o meu lazer, eu vou a pé ou eu gasto muito pouco para ir de carro [de Uber ou táxi]. (33 anos, advogado)

Para Clarice, que escolheu o bairro pelas características do imóvel comprado, a vivência de 8 anos na Floresta suscitou a apreciação da localização: “hoje, se você me perguntar por que eu moro aqui, eu lhe digo que é pela praticidade. Daqui eu vou para todos os lugares, praticamente, a pé. Para ir a alguns lugares eu pego ônibus ou eu pego metrô, mas para ir ao centro da cidade e para a área hospitalar, eu vou a pé” (40 anos, engenheira de computação e autônoma).

Além de central¹⁰, a Floresta dispensa, segundo os entrevistados, idas ao Centro da cidade. Ela é vista como autônoma por oferecer variedade de produtos e serviços que suprem as necessidades básicas de seus moradores, como alimentos e vestuário. Indo além, a infraestrutura do bairro inclui lugares para o lazer – espaços de convívio ou esparecimento como bares, cafés, restaurantes e praças – e para práticas religiosas diversas, católicas, espíritas ou protestantes.

Os novos moradores que concederam entrevistas alegam que não precisam “sair da Floresta para nada”, pois seu perímetro oferece tudo o que elas precisam. Para Hilda, o diferencial do bairro é “poder ir a pé aos lugares. Ser bem servido, de supermercados, farmácias, lojas de

10 Apesar de elogiada, a centralidade também é vista negativamente. Os relatos que a relativizam como vantajosa a ligam a assaltos e situações de violência urbana no bairro, barulho e trânsito pesado de veículos particulares e transportes públicos.

presentes, lojas de roupa e alimentação. Tanto os restaurantes são muito gostosos, com preços acessíveis, quanto as padarias são muito gostosas” (58 anos, licenciada em Letras e autônoma).

Essa intensa atividade comercial de que fala Hilda é marca da Floresta desde o início do século XX, quando a rua Itajubá, considerada a *main street*, já começava a agrupar lojas ao longo de sua extensão e em seus arredores. O comércio de bairro atendia às necessidades cotidianas da população local, provendo-a, essencialmente, com gêneros alimentícios, vestimentas e outros bens de primeira necessidade. Tratava-se, no entanto, de uma exceção no contexto da cidade recém-inaugurada¹¹ (Teixeira, 1996; Belo Horizonte e o comércio..., 1997).

Até meados do século XX, o Centro da cidade desempenhou o papel comercial, como o principal destino dos moradores de outros bairros que necessitavam de produtos ou serviços. A rua da Bahia e trechos das ruas Espírito Santo e dos Caetés foram, por exemplo, os primeiros endereços de lojas, confeitarias, bares e cafés, que também exerciam funções sociais, local de encontro e lazer (Belo Horizonte e o comércio..., 1997).

A partir de 1960, é que teve início a descentralização do comércio em Belo Horizonte, ligada ao crescimento e consolidação dos bairros, bem como ao processo de metropolização da cidade. Aos poucos, outras localidades mais populosas desenvolveram em suas principais vias urbanas um comércio próprio, que alterou a necessidade de “ir ao Centro”, apesar de ele ainda concentrar estabelecimentos comerciais e função de centro financeiro e executivo (*ibid.*).

Na contramão de outros bairros suburbanos da cidade, a Floresta, ainda que colada ao Centro, foi pioneira na constituição de um centro comercial local, que se consolidou e cresceu com o passar dos anos, resultando na autonomia do bairro elogiada pelos

¹¹ Belo Horizonte, cidade planejada para ser a capital de Minas Gerais em substituição a Ouro Preto, foi inaugurada em 12 de dezembro de 1897.

entrevistados. Luís Fernando (32 anos, jornalista *freelancer* e natural de Itambacuri, MG) falou sobre a praticidade de residir no bairro, acrescentando outro atributo:

quando eu saio aqui para fazer alguma coisa, tudo o que eu preciso fazer na vida, eu consigo fazer aqui, mas não tem só essa função prática. Porque eu sou do interior. Então, é quase como se eu estivesse saindo lá no interior para fazer alguma coisa. Tem o armariinho, tem uma padaria pequenininha. A famosa aqui é a Colombina. Mas, tem uma padaria pequenininha que vende no papel, ao invés do saco plástico...

A analogia entre a Floresta e o interior de Minas Gerais feita por Luís Fernando é baseada nos tipos de estabelecimento comercial de que o bairro dispõe e em suas práticas de comercialização. O tamanho das lojas, explícito por meio do uso dos diminutivos, e a embalagem utilizada para condicionar os produtos são, para ele, referências mnemônicas de sua origem, no interior do estado.

Essa alusão à vida no interior é feita por outros entrevistados e, inclusive, declarada como motivação para a escolha do bairro. Por exemplo, por Fabiana (26 anos, estudante de Psicologia), ao justificar por que a mãe comprou o apartamento onde residem. O “clima interiorano” da Floresta presente nos discursos dos interlocutores extrapola a esfera comercial, quando eles discorrem sobre os tipos de interação interpessoal que vivenciam no bairro, seus moradores e sua paisagem construída:

Eu acho que é um clima meio de interior. Assim, as pessoas se cumprimentam... E falam bom dia umas para as outras. Faltam só perguntar as coisas para você, tipo onde você mora, o que faz... (Cyro, 27 anos, assessor de comunicação)

A Floresta é um bairro de gente antiga. A maioria das pessoas que moram lá, mora lá há muito tempo. Então, você percebe que tem um bairrismo, um clima interiorano, sem ser interior. (Graciliano, 33 anos, empresário e designer)

É um bairro que tem comércio, moradia que sai um pouco da coisa prédio, me lembra um pouco uma cidade do interior, mas muito bem desenvolvida. (Sérgio, 41 anos, chefe de cozinha e empresário)

Tem uma coisa mais interiorana aqui. De conhecer os vizinhos, de conhecer o dono do mercado e no Floresta eu sinto isso. Mais com o comércio. Não com vizinhos assim, mas com comércio, as pessoas já se conhecem. Depois você traz o dinheiro, pode comprar... e a gente conhece o pessoal do comércio. Tem esse sistema de confiança. [...] De conhecer as pessoas dos locais de venda. (Clara, 40 anos, psicóloga e servidora pública)

A ligação entre a Floresta, bairro central numa metrópole com mais de 5 milhões de habitantes, e o modo de vida em uma pequena cidade do interior mineiro é relativizada pelos próprios entrevistados, o que fica explícito nos grifos dos trechos acima. A vida em uma grande cidade muito se distancia do dia a dia em um lugarejo interiorano.¹² Apesar disso, há um imaginário que associa relações pessoais e laços de afetividade ao interior, ainda que na cidade também aconteçam interações desse tipo.

Desse modo, quatro elementos exprimem a analogia vida no interior e bairro Floresta: ruas com paisagem construída de forma horizontalizada (com casas ou prédios de três a cinco andares), em contraste com regiões mais verticalizadas; estabelecimentos comerciais pequenos e locus de relações próximas entre clientes e vendedores quando moradores e/ou comerciantes muito antigos, pessoas de gerações de famílias que ocupam há anos o mesmo imóvel para moradia ou comércio; e proximidade e afetividade entre vizinhos.

Esses dois últimos componentes estão ligados ao modo de vida da Floresta, apreciado e elencado como motivador da mudança para o bairro pelas entrevistadas Elis (28 anos, arquiteta e servidora pública)

¹² Wirth (1987) e Simmel (1987) relatam e analisam as diferenças entre os modos de vida urbano e do campo.

e Lígia (22 anos e estudante de Ciências Sociais). O *modo de vida de bairro* tem como marca relações de vizinhança permeadas por pessoalidade e proximidade e por um forte sentimento de pertencimento entre residentes antigos. Essas características da vida social são compartilhadas por aqueles que vivem na Floresta há muito tempo, segundo o discurso, por vezes romantizado, dos novos habitantes. Para estes últimos, o modo de vida de bairro é algo exterior, do qual (ainda) não são parte (Brown-Saracino, 2007).

De acordo com Andrade e Arroyo (2012), bairros pericentrais de Belo Horizonte, como a Floresta, conservaram predicados de sua ocupação original:

residencial unifamiliar e horizontalizada, comércio tradicional que atende às demandas cotidianas da população, espaços públicos ou de uso coletivo, como centralidades locais, lugares de encontro da comunidade, associação de moradores, várias gerações de famílias, laços de vizinhança... (p. 76)

Esse modo de vida de bairro, apesar de funcionar como motivação para escolha do bairro, gera tensões conforme expressa a fala de Lígia:

o que me impressionou muito, quando me mudei pra cá, é que todo mundo perguntou onde eu estava morando, quem eu era e tal. Nos cinco anos em que eu morei no Cruzeiro, eu não sabia o nome de nenhuma pessoa que morava no mesmo prédio que eu. Em menos de um ano na Floresta eu reconheço todo mundo pelo rosto e alguns pelo nome. Os vizinhos já me deram uma caixa de ovos... No começo eu até pensei “nossa, que povo enxerido!”. Os vizinhos ficam batendo na porta. Mas eu me acostumei. Acho legal, só que é um pouco contrastante com a cidade grande. Eu acho que BH tem um pouco de uma coisa meio estranha, viu! (22 anos, estudante de Ciências Sociais)

Surgiram também, nas falas dos entrevistados, referências ao patrimônio arquitetônico do bairro como um motivador para a escolha do local de moradia. Gilberto (33 anos, advogado) mudou-se para

a Floresta porque gostava “desse monte de casinhas antigas que tem aqui, eu gosto do que tem de preservado do patrimônio histórico”. Motivação semelhante está explícita na fala de Marisa (28 anos, arquiteta e servidora pública), que se encantou pela “cassinha” perto do prédio onde mora, pois “me lembrava muito interior, e eu falei que eu gostaria de morar aqui”.

A escolha da Floresta foi embasada, para a maior parte de cada um dos entrevistados, em um constructo de estímulos inter-relacionados, com conexões e/ou separações nem sempre muito claras. Quando relatadas como fiz acima, segmentadas por tema, essas motivações não exprimem o emaranhado de elementos de suas narrativas. A partir do conjunto de motivações – retomando: centralidade, autonomia, clima interiorano (e suas nuances), modo de *vida de bairro* e apreciação do patrimônio arquitetônico –, destaque, a seguir, duas interpretações sobre os sujeitos entrevistados e sua escolha de morar na Floresta.

Centralidade e autonomia são atributos que remetem ao que Donzelot (2007) denomina ubiquidade dos sujeitos que residem em áreas centrais. A localização desses novos habitantes não lhes imprime imobilidade, como os sujeitos de áreas periféricas que são obrigados a despender tempo com longas jornadas de deslocamento se quiserem acessar o centro. Ao contrário, esses moradores entrevistados, como exprimem suas falas, “estão totalmente aqui e lá, tudo ao mesmo tempo devido à proximidade entre suas casas e os serviços que precisam e devido à eficiência de redes reais ou virtuais que lhes permitem ir facilmente a qualquer parte do globo cujo ritmo e velocidade seguem” (p. 119).

A somatória das motivações clima interiorano (com suas nuances), modo de *vida de bairro* e apreciação do patrimônio arquitetônico confere, à Floresta, no discurso dos seus novos moradores, um *status* de espaço urbano autêntico. Essa autenticidade não é reivindicada como uma característica dos moradores recém-chegados, mas reconhecida no bairro em suas representações como sujeitos oriundos de fora, que não vivenciaram o espaço desde que nasceram.

O autêntico, portanto, remete ao histórico e ao antigo (Zukin, 2010). A autenticidade do bairro expressa-se nas narrativas pelas dimensões do espaço físico, considerando a paisagem construída com casas antigas e horizontalidade, e da vida social. Nesta última, o autêntico refere-se ao tradicional. Por exemplo, aos moradores antigos que mantêm entre si relações de vizinhança próximas e afetivas aparentando pertencerem a uma comunidade forte, bem como ao pequeno comércio romantizado, no qual há confiança entre cliente e vendedor (Brown-Saracino, 2007).

Vivências na Floresta: crenças, preferências e práticas sociais cotidianas como expressão dos modos de ser, estar e consumir a/na cidade

A Floresta foi protegida como Conjunto Urbano em 1996 a partir da iniciativa de membros da Associação de bairro (Amaflor) e de outros moradores. Imóveis foram tombados ou indicados para tombamento, e foi delimitada uma área de abrangência com diretrizes que limitaram a altura de novos edifícios: de 9,0 a 13,0 metros, basicamente. Em alguns lotes, optou-se por permitir a verticalização, mas era significativa a restrição aos novos empreendimentos, que iam de encontro à legislação até então vigente.

O discurso para patrimonialização na Floresta levou em conta arquitetura, memória e identidade (Magni, 2012). Havia, entretanto, outra questão central: a preservação da qualidade de vida no bairro, por meio do controle do processo de verticalização, da densidade populacional e do trânsito. Essas eram as consequências diretas de mudanças na legislação de uso e ocupação do solo¹³ e as componentes de processos mais amplos de verticalização e crescimento populacional em andamento em Belo Horizonte a partir da década de

13 A Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lusolo), de 1976, permitiu e motivou a chegada de lojas e empresas e a construção de prédios altos, atraindo moradores. No curso de uma cidade em crescimento, o tráfego aumentou e as ruas e avenidas na Floresta começaram a funcionar como canais de escoamento para os locais vizinhos, tanto por transportes público e privado (Teixeira, 1996 e Magni, 2012).

1950. O objetivo de proteger os bens, para além de estar embasado no argumento da perda dos exemplares,¹⁴ acoplava-se à finalidade de conservar a qualidade de vida, denotando, assim, uma visão da patrimonialização como ação estratégica (Abreu, 2015).

Por parte dos entrevistados, pessoas que se mudaram para a Floresta após a criação do Conjunto, há apoio unânime à política municipal de proteção e preservação do bairro. Apesar de a maioria dos meus interlocutores não residirem em casas ou imóveis tombados, eles os valorizam tanto sob o aspecto do valor arquitetônico e histórico, quanto como suportes físicos que ajudam a garantir a qualidade de vida no bairro. Argumentos estes que coincidem com aqueles utilizados pelos moradores para articular a proteção da Floresta na década de 1990, ainda que esses novos moradores não arquem com custos financeiros de, por exemplo, manter um imóvel tombado.

Para o casal Vinícius e Clara (34 e 40 anos, respectivamente, servidores públicos e psicólogos) *“Belo Horizonte perde muito por não ter um crescimento ordenado e dentro das políticas. [...] Eu acho que quando se preserva, cuida-se um pouco da história da cidade. Para mim [o Conjunto Urbano] é importante”* (Clara). Vinícius concordou e completou, dizendo que *“caminha com a esposa na Floresta e ela sempre diz “oh, que lindo esse alpendre e esse gradil de janela”. Eu acho que isso marca a característica que um dia foi do bairro. Isso faz parte da identidade do bairro. O limite de altura para prédios novos eu acho fantástico”*.

Essa cultura de apreciação do patrimônio arquitetônico é recente em Belo Horizonte. Cidade planejada e moderna, a capital mineira teve imprimidas, à sua história, sucessivas tentativas e ações modernizadoras. Erguer arranha-céus no Centro por exemplo, com mudanças

14 O risco de desaparecimento de valores culturais, identitários e memoriais, como no caso da Floresta, é basililar para as narrativas de práticas de preservação. No contexto da iniciativa para a criação do Conjunto Urbano, o presente foi entendido pelos moradores como situação de perda progressiva de referenciais e, com isso, estruturaram-se e legitimaram-se argumentos para práticas de preservação dos patrimônios. Elas são capazes, nessa lógica, de manter vivas, por meios materiais (monumentos históricos e objetos de museus, por exemplo) e imateriais (como rituais religiosos, saberes e modos de fazer), as ligações com o passado, os sentimentos de pertencimento e outros elementos, que juntos conformam identidades regionais (Gonçalves, 1996).

e demolições rápidas, geraram, como argumenta Pimentel (1997), perdas da memória da cidade e de seus exemplares. A partir de meados de 1970 é que ocorre o engajamento de pessoas e associações civis em movimentos que clamam por ações mais incisivas do poder público em relação à proteção do patrimônio cultural (Cunha, 1997).

Aos comentários de Vinícius e Clara somam-se relatos de outros entrevistados. Clarice (40 anos, autônoma e mestre em engenharia de computação) não gosta quando casas antigas são demolidas ou descaracterizadas “*porque a história da cidade está indo embora*”. Sérgio (41 anos, chefe de cozinha e empresário) acha que “*a cidade tem que crescer verticalmente, mas que isso tem que ser dosado. Como isso daqui [a Floresta] é um bairro praticamente da fundação de Belo Horizonte, [...] eu acho que tem que ter uma conservação do patrimônio histórico*”.

Essas visões são indicadores de capital cultural dos entrevistados vinculado às artes, história e à arquitetura, à produção e ao consumo das manifestações culturais da cidade. Suas sensibilidades para as questões do patrimônio ligam-se, também, às suas formações e ocupações, principalmente nos setores público, cultural, artístico e/ou de comunicação (ver Anexo 1).

O formato horizontal de construção – agora tanto de casas, quanto de prédios com poucos andares – também é visto pelos entrevistados como gerador de boa qualidade de vida no bairro, ligada aqui à densidade habitacional e ao modo de se relacionar com a vizinhança. A moradia em prédios e condomínios é entendida, por alguns deles, como forma de morar que afasta as pessoas e colabora para relações mais impessoais entre vizinhos. Além disso, maior número de prédios de muitos andares é visto como diretamente proporcional a maior densidade habitacional e, conseqüentemente, ao trânsito de veículos particulares, a poluição sonora, etc. (entrevistados João, 27 anos, músico *freelancer*; Carlos, 23 anos estudante de música e músico *freelancer*; e Cyro, 27 anos, assessor de comunicação).

A paisagem construída da Floresta é somada aos seus espaços públicos e seus usuários, ao movimento intenso de veículos e

pedestres típico de um bairro central e aos usos mistos (residencial, comercial e institucional) para configurar o que os entrevistados reconhecem como “*espaço urbano seguro*”. Para Cecília, a Floresta é

muito segura, eu acho. Eu mudei do bairro João Pinheiro porque, além do preço alto, eu me sentia insegura. E na Floresta eu ando em qualquer horário na rua. Tem muitos moradores de rua que são fixos, então eu conheço eles, converso e tal. Tipo, sempre tem gente na rua que eu conheço, assim né? Moradores mesmo. E é um bairro tão movimentado, tem comércios, gente! Sempre tem alguém passando pela rua. (19 anos, estudante de Ciências Sociais)

Esses mesmos elementos conformam, para Jacobs (2011), os requisitos básicos da vigilância urbana, dos espaços públicos seguros. O trunfo da segurança não é dado estritamente por vigilância policial, já que “uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta, não” (p. 35).

Por fim, destaco aqui considerações sobre as opções dos entrevistados quanto ao consumo de produtos alimentícios e aos estabelecimentos para sua compra. Avaliações sobre os serviços do bairro citaram preferência pelo comércio local e por pequenos estabelecimentos, bem como preocupações com uma alimentação saudável, incluindo produtos frescos e orgânicos. Regimes alimentares, como veganismo e vegetarianismo, aparecem entre os relatos dos interlocutores, que elogiam a infraestrutura da Floresta no atendimento das demandas inerentes a esses estilos de comer. Ademais, produtos de pequenos produtores, sobretudo aqueles oriundos do interior do estado (da roça), são mais bem avaliados do que os industrializados, comercializados em supermercados.

Os entrevistados adotam uma postura de defesa dos pequenos produtores, dos negócios locais e da alimentação saudável. Consumir e comprar alimentos é, além da satisfação de uma necessidade básica, um ato político que exprime opiniões e crenças, sobre sustentabilidade, vida saudável ou suporte à economia local e familiar. Tarsila (32 anos, psicóloga e servidora pública) faz “*compras só na padaria,*

no mercado que tem aqui e na vendinha, que é das frutas e que é muito bairrista. O açougue também. Ainda faço tudo separado. Supermercado eu só compro o que não se vende nesses, onde são melhores os produtos". Sobre a vendinha, ela justifica a escolha: "lá é muito pequenininho, familiar e tem aquele negócio de não vou oferecer tudo o que tem, mas o que eu posso e devo. Então, oferece as coisas de qualidade. Agora, por exemplo, eu não posso comprar abacate. Eu acho que vou ficar uns quatro meses sem comprar abacate lá porque não é época". Luís Fernando explica sua opção de consumo dizendo que lhe "agrada esse perfil. E de uns tempos para cá adotei essa coisa de comprar de pequenos produtores. São todos pequenos produtores. Não são grandes redes assim" (32 anos, jornalista freelancer).

O consumo em pequenos estabelecimentos também é justificado pela valorização do tipo de interação entre vendedor e cliente, acentuada por Clara, em sua fala, citada anteriormente, e por Graciliano: *"eu tenho pânico de supermercado, sempre que eu posso evitar supermercado eu evito e eu acho que quando é pequeno você tem um outro tipo de relação. Tem caderneta, conhece as pessoas"* (33 anos, designer e empresário; grifo nosso).

A compra inclui relações personalizadas e cordiais. A confiança aparece como diferencial, assim como atenção do vendedor que, por exemplo, sabe quais produtos o consumidor gosta e prefere. Ainda que seja uma relação baseada na economia monetária, ela não acontece como a maioria de interações automáticas e impessoais que têm lugar no caixa dos supermercados.

Considerações finais

A noção de estilo de vida, como o universo das escolhas adotadas por um sujeito (Giddens, 2002), foi instrumentalizada neste texto para análise de duas dimensões (ou setores) das vidas de novos moradores do bairro Floresta: a escolha do bairro e suas vivências nele. Como habitantes de um espaço urbano da alta modernidade – isto é, grande cidade onde a pluralidade de escolhas confrontadas

pelos sujeitos leva à estilização contínua das várias esferas da vida – as opções dos entrevistados traduzem seus valores, crenças e práticas sociais cotidianas. Essas seleções são expressão de autoidentidade ao revelarem opiniões e posições, preferências e memórias.

As análises das narrativas do grupo de novos moradores da Floresta que foram entrevistados evidenciaram que suas motivações para a escolher envolvem cinco aspectos: localização central; autonomia gerada pela infraestrutura comercial; tipologias de comércio e serviços baseadas nos pequenos negócios e produtores; historicidade, traduzida materialmente pelo patrimônio arquitetônico; e modo de vida de bairro (Andrade e Arroyo, 2012). Esse conjunto possibilitou reflexões sobre autenticidade (Brown-Saracino, 2007; Zukin, 2010) e ubiquidade (Donzelot, 2007).

As vivências cotidianas dos entrevistados no bairro expressam a valorização do patrimônio tombado e não tombado. As paisagens construídas marcadas por horizontalidade, o movimento das ruas divididas entre usos residenciais e comerciais e as interações entre vizinhos, clientes e comerciantes, moradores antigos e gerações de famílias também são articuladas como aspectos “patrimoniais” da Floresta. Eles são geradores de laços de vizinhança, de segurança pública nas ruas e de qualidade de vida, por exemplo. O patrimônio físico, nas narrativas analisadas, é estrutura basilar para o *modo de vida de bairro* e para seu *clima interiorano* e é, concomitantemente, por eles estruturado. Além disso, a experiência na Floresta liga-se a estilos alternativos de comprar e se alimentar e ao enaltecimento da ocupação dos espaços públicos da cidade.

Referências

- ABREU, Regina (2015). “Patrimonialização das diferenças e os novos sujeitos de direito coletivo no Brasil”. In: TARDY, Cécile e DODEBEI, Vera (orgs). *Memória e Novos Patrimônios*. Marseille, OpenEdition Press.
- ANDRADE, Luciana Teixeira de e ARROYO, Michele Abreu (2012). *Bairros pericentrais de Belo Horizonte. Patrimônio, territórios e modos de vida*. Belo Horizonte, PUC Minas.

- BAUDRILLARD, J. (1981). *Simulacros e Simulações*. Lisboa, Relógio D'Água.
- BECKER, Howard (1997). *Métodos de pesquisa em ciências sociais*. São Paulo, Hucitec.
- BECKER, Howard (2009). *Falando da sociedade: ensaios sobre as diferentes maneiras de representar o social*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- BELO HORIZONTE E O COMÉRCIO: 100 ANOS DE HISTÓRIA (1997). Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro e Centro de Estudos Históricos e Culturais, 336 p.
- BETANCUR, Jon J. (2014). Gentrification in Latin America: Overview and critical analysis. *Urban Studies Research*, pp. 1-14. doi:10.1155/2014/986961.
- BOURDIEU, Pierre (1983). *Gostos de classe e estilos de vida*. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1807511/mod_resource/content/1/Bourdieu_.pdf. Data de acesso: 30 abr. 2019.
- (1998). *O poder simbólico*. Trad. Fernando Tomaz. 2 ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- (2008). “Efeitos do lugar”. In: BORDIEU, P. (org.) *A miséria do mundo*. 7. ed. Rio de Janeiro, Vozes.
- BROWN-SARACINO, Japonica (2007). Virtuous marginality: Social preservationists and the selection of the old-timer. *Theor Social*, n. 36, pp. 437-438.
- CUNHA, Flávio Saliba (1997). Patrimônio cultural e gestão democrática em Belo Horizonte. *Varia História*, v. 13, n. 18, novembro.
- DONZELOT, Jacques (2007). “The three-speed city”. In: STIFTEL, B.; WATSON, V. e ACSELRAD, H. (eds.). *Dialogues in Urban and Regional Planning 2*. Londres, Routhledge.
- FEATHERSTONE, Mike (2005). *Cultura de consumo e pós-modernismo*. São Paulo, Studio Nobel.
- GIDDENS, Anthony (2002). *Modernidade e identidade*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- GONÇALVES, José Reginaldo Santos (1996). *A retórica da perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil*. Rio de Janeiro, Editora UFRJ e Iphan.
- JACOBS, Jane (2011). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, WMF Martins Fontes.
- MAGNI, Teodoro (2012). *O direito do patrimônio em Belo Horizonte: A institucionalização das práticas e a proteção do bairro Floresta*. Dissertação de Mestrado. Belo Horizonte, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais.

- MAY, Tim (2004). *Questões, métodos e processos*. Porto Alegre, Artemed.
- PIMENTEL, Thais Velloso Cougo (1997). Belo Horizonte ou o estigma da cidade moderna. *Varia História*, v. 13, n.18, novembro.
- RODRIGUES, Walter (1992). Urbanidade e novos estilos de vida. *Sociologia – Problemas e práticas*, n. 12.
- RUBINO, Silvana (2009). “Enobrecimento urbano”. In: FORTUNA, Carlos e LEITE, Rogério (orgs.). *Plural de cidade: novos léxicos urbanos*. Coimbra, Almedina, pp. 25-40.
- SIMMEL, Georg (1987). “A metrópole e a vida mental”. In: VELHO, Otávio G. (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Guanabara.
- TEIXEIRA, Maria Cristina Villefort (1996). *Evolução e percepção do ambiente em um bairro pericentral de Belo Horizonte*. Dissertação de mestrado. Belo Horizonte, Instituto de Geociências (IGC).
- VAN CRIEKINGEN, Mathieu (2003). Revisiting the diversity of gentrification: neighbourhood renewal processes in Brussels and Montreal. *Urban Studies*, v 40, n. 12, pp. 2451-2468.
- Mathieu (2006). “A cidade revive: formas, políticas e impactos da revitalização residencial em Bruxelas”. In: BIDOUE--ZACHARIASEN, Catherine (org.). *De volta à cidade*. São Paulo, Annablume, pp. 89-120.
- WAIZBORT, Leopoldo (2002). Georg Simmel: Sociabilidade e moderno estilo de vida. *Sociabilidades*, v. 2, n. 1, dez.
- WIRTH, Loius 1987. “O urbanismo como modo de vida”. In: VELHO, Otávio G. (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Guanabara.
- ZUKIN, Sharon (2000). “Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. In: ARANTES, Antônio Augusto (org.). *O espaço da diferença*. Campinas, Papirus, pp 80-103.
- (2010). *Naked city: the death and life of authentic urban places*. Nova York, Oxford University Press.

Anexo 1 – Novos moradores da Floresta

N	Nome	Há quantos anos mora na Floresta?	Moradia anterior	Gên.	Idade	Cidade natal	Escolaridade	Curso	Ocupação	Renda familiar (em reais)	Condição moradia	Moradores no domicílio
1	Fabiana	4 anos	Funcionários	F	26	Belo Horizonte	Ensino Superior (em andamento)	Psicologia	Estudante	Entre 10.000 e 19.999	Alugada	4
2	Frida	14 anos	Cachoeirinha	F	19	Belo Horizonte	Ensino Superior (em andamento)	Ciências Contábeis	Estudante	Entre 10.000 e 19.999	Própria	4
3	Tarsila	5 anos	Cidade Nova	F	32	Belo Horizonte	Ensino Superior	Psicologia	Servidor Público	Entre 10.000 e 19.999	Própria	4
4	Anita	2 anos	Santa Inês	F	28	Varginha	Mestrado (em andamento)	Ciências Sociais	Estudante	Mais de 20.000	Alugada	5
5	Aluisio	1 ano ou menos	Santo Agostinho	M	35	Belo Horizonte	Ensino Superior	Design gráfico	Fotógrafo e Professor	Entre 5.000 e 9.999	Alugada	3
6	Adélia	2 anos	Castelo	F	35	São Paulo	Mestrado	Arquitetura	Arquiteta	Até 1.999	Alugada	1
7	Érico	1 ano ou menos	Dom Bosco	M	32	Belo Horizonte	Ensino Superior	Psicologia	Servidor Público	Entre 2.000 e 4.999	Própria	2
8	Dandara	2 anos	Gutierrez	F	25	Belo Horizonte	Ensino Superior Especialização	Relações Internac.	Empresária	Entre 5.000 e 9.999	Alugada	3
9	Zélia	2 anos	Colégio Batista	F	39	Rio Piracicaba	Ensino Superior Especialização	Marketing	Pesquisadora marketing	Entre 10.000 e 19.999	Alugada	4
10	Francisco	12 anos	Lavras (MG)	M	28	Lavras	Ensino Superior Especialização	Pedagogia	Professor pedagogo	Entre 2.000 e 4.999	Própria	2
11	Marielle	8 anos	Sagrada Família	F	30	Belo Horizonte	Ensino Superior	Comunic. Social	Comunicação	Entre 5.000 e 9.999	Própria	3
12	Pierre	4 anos	Centro	M	27	Boa Esperança	Doutorado (em andamento)	Matemática	Estudante	Entre 2.000 e 4.999	Alugada	2

ESTILOS DE VIDA, REPRESENTAÇÕES E MOTIVAÇÕES PARA MORAR DOS RESIDENTES DO BAIRRO FLORESTA, EM BELO HORIZONTE

N	Nome	Há quantos anos mora na Floresta?	Moradia anterior	Gên.	Idade	Cidade natal	Escolaridade	Curso	Ocupação	Renda familiar (em reais)	Condição moradia	Moradores no domicílio
13	Luis Fernando	5 anos	Cruzeiro	M	32	Itambacuri	Ensino Superior	Comunic. Social	Jornalista freelancer	Entre 2.000 e 4.999 e	Alugada	2
14	Marisa	3 anos	Santa Tereza	F	28	Andradas	Ensino Superior	Design gráfico	Servidor Público	Entre 2.000 e 4.999 e	Alugada	2
15	Ruth	5 anos	Barroca	F	34	Goiania	Ensino Superior Especialização	Direito	Servidor Público	Entre 5.000 e 9.999 e	Própria	3
16	Hilda	2 anos	Ana Lúcia	F	58	Belo Horizonte	Ensino Superior	Letras	Autônoma	Entre 5.000 e 9.999 e	Própria	3
17	Vinícius	7 anos	Santo Antônio	M	34	Belo Horizonte	Mestrado	Psicologia	Servidor Público	Entre 5.000 e 9.999 e	Alugada	3
18	Clara	7 anos	Contagem	F	40	Belo Horizonte	Ensino Superior Especialização	Psicologia	Servidor Público	Entre 5.000 e 9.999 e	Alugada	3
19	Graciliano	2 anos	Alípio de Melo	M	33	Belo Horizonte	Ensino Superior	Design gráfico	Empresário designer e	Entre 5.000 e 9.999 e	Alugada	3
20	Gael	1 ano ou menos	Sagrada Família	M	26	Cordisburgo	Ensino Superior Especialização	Arquitetura	Arquiteto	Até 1.999	Alugada	1
21	Elis	2 anos	Santa Mônica	F	28	Belo Horizonte	Ensino Superior	Arquitetura	Arquiteta	Entre 2.000 e 4.999 e	Alugada	2
22	Clarice	8 anos	Silveira	F	40	Belo Horizonte	Mestrado	Eng. Computação	Autônoma	Entre 2.000 e 4.999 e	Própria	2
23	Sérgio	1 ano ou menos	Serra	M	41	Paracatu	Ensino Superior	Gastronomia	Chef/empresário	Entre 2.000 e 4.999 e	Alugada	2
24	João	1 ano ou menos	Sagrada Família	M	27	Belo Horizonte	Ensino Superior	Música	Professor de música e músico Freelancer	Até 1.999 reais	Alugada	1
25	Carlos	1 ano ou menos	Pampulha	M	23	Vila Velha	Ensino Superior (em andamento)	Música	Músico Freelancer	Até 1.999	Alugada	1

N	Nome	Há quantos anos mora na Floresta?	Moradia anterior	Gén.	Idade	Cidade natal	Escolaridade	Curso	Ocupação	Renda familiar (em reais)	Condição moradia	Moradores no domicílio
26	Cyro	1 ano ou menos	Sete Lagoas (MG)	M	27	Sete Lagoas	Ensino Superior	Comunic. Social	Acessor de comunicação	Até 1.999	Alugada	1
27	Caetano	3 anos	Santa Efigênia	M	43	Belo Horizonte	Doutorado (em andamento)	Comunic. Social	Professor universitário	Entre 5.000 e 9.999	Alugada	3
28	Gilberto	1 ano ou menos	Caçara	M	33	Belo Horizonte	Ens. Sup / Pós	Direito	Advogado	Entre 5.000 e 9.999	Alugada	3
29	Lígia	1 ano ou menos	Cruzeiro	F	22	Argentina	Ensino Superior (em andamento)	Ciências Sociais	Estudante	Até 1.999	Alugada	1
30	Djanira	20 anos	Ribeirão das Neves (MG)	F	52	Itabira	Ensino Superior	Matemática	Aposentada	Entre 2.000 e 4.999	Própria	2
31	Hélia	17 anos	Salgado Filho	F	68	Entre Rios de Minas	Ensino Superior	Direito	Aposentada	Entre 2.000 e 4.999	Própria	2
32	Jorge	1 ano ou menos	Rio de Janeiro (RJ)	M	47	Rio de Janeiro	Mestrado	NR	Militar	Entre 5.000 e 9.999	Alugada	3
33	Cecília	1 ano ou menos	Manaus (AM)	F	19	Belo Horizonte	Ensino Superior (em andamento)	Enfermagem	Estudante	Entre 2.000 e 4.999	Alugada	2
34	Pedro	1 ano ou menos	Céu Azul	M	18	Minas Novas	Ensino Médio	NA	Estudante	NR	Alugada	NR
35	Gregório	15 anos	Minas Novas (MG)	M	88	Martinho Campos	Ensino Médio	NA	PM	Entre 10.000 e 19.999	Própria	4
36	Adriana	2 anos	Nova Floresta	F	22	Sorocaba	Ensino Superior (em andamento)	Ciências Sociais	Estudante	Até 1.999	Alugada	1
37	Maria	1 ano ou menos	João Pinheiro	F	22	Santa Luzia	Ens. Técnico	NR	Professora	Até 1.999	Alugada	1

A Brasília das elites: os processos de segregação urbana na capital da esperança

Gustavo Cruz de Sousa Júnior

Introdução

Nas últimas décadas, a chance de uma vida melhor nos centros urbanos fez com que um contingente significativo de famílias buscasse as cidades como alternativa ao campo. Simbolicamente, a inserção e a integração no espaço urbano daqueles que migravam de áreas rurais para as cidades se davam por meio da autoconstrução de aspectos como ter um emprego, uma casa, os filhos na escola e acesso aos serviços públicos mais básicos. No entanto, o acelerado aumento nas taxas de urbanização trouxe consigo inúmeras demandas que, pela falta de políticas públicas efetivas, deixaram de ser atendidas. Além disso, a organização, distribuição e ocupação do espaço urbano, com a participação dos diversos grupos sociais de maior poder econômico e político, têm contribuído cada vez mais para que se acentuem as desigualdades e a segregação.

Procuraremos, ao longo deste trabalho, identificar e conceituar brevemente as elites. Em seguida verificaremos os padrões de segregação historicamente observados nos processos de urbanização e a participação dessas elites no processo de apartação. Concomitantemente,

buscaremos identificar as estratégicas de autoproteção adotadas por esses grupos. Por fim, analisaremos como o Estado contribui para a reprodução e para a manutenção dos modelos de segregação urbana.

As divisões sociais nas cidades ficam mais evidentes quando se observa a inequidade na participação e na ocupação habitacional, tendo em vista que os grupos detentores de maior capital político, econômico e social interferem sobremaneira nos rumos da constituição das cidades. Esses grupos compõem as elites que, detentoras do poder, determinam – em maior ou menor dimensão – as dinâmicas das cidades.

Explica Maricato (2015, p. 78) que

Na América Latina, a desigualdade social é resultado de uma herança de cinco séculos de dominação externa que se combina, internamente, a elites com forte acento patrimonialista. As características do patrimonialismo poderiam ser sucintamente descritas como as seguintes: a) a relação de favor ou de troca é central no exercício do poder; b) a esfera pública é tratada como coisa privada e pessoal; c) existe correspondência entre detenção de patrimonialismo e poder político e econômico.

O distanciamento social no tecido urbano é apenas a parte mais visível de um processo de segregação que envolve as dimensões política e econômica, sendo mais um mecanismo que contribui para a existência de cidadãos de primeira e de segunda classe, estes como menos direitos que os primeiros.

Uma vez inseridos nesse processo de exclusão, são poucas ou nenhuma as chances de esses cidadãos segregados conseguirem ascender socialmente. Como explica Scalón (2011, p. 61), o fluxo da mobilidade em uma determinada sociedade é observado, entre outras variáveis, pelas oportunidades concretas – ou o acesso a estas – que permitam que indivíduos pertencentes a diferentes classes sociais tenham as condições necessárias para ascenderem a uma mesma classe social, ou seja, todos têm condições, independentemente da sua origem, de chegarem a um mesmo patamar social.

Porém, a realidade mostra-nos que as oportunidades ficam restritas a círculos fechados dentro das mesmas classes sociais, não permitindo, em qualquer dimensão, a mobilidade ascendente, senão daqueles que já contam com condições favoráveis para tanto, como é o caso das elites política, intelectual e econômica.

Lembra-nos, ainda, Scalon (ibid., p. 60) que “a conectividade das elites” – grupos com grande capacidade de mobilização – cria uma espécie de sistema de autoproteção e autopreservação que faz com que até mesmo as políticas públicas sejam desenvolvidas em conformidade com interesses, muitas vezes, privados, patrimonialistas, e que funcionam como mecanismo de preservação do *status quo*.

Assim, não há como desconsiderar ou minimizar a capacidade de mobilização, pela elite, dos recursos e meios, tanto privados como públicos, para garantir a manutenção e a reprodução de classe. Este não é um fenômeno exclusivo de nossa sociedade, mas seus efeitos são tão mais perversos quanto maior for a distância entre as classes sociais que, no nosso caso, é bastante profunda (ibid.)

Essas mesmas elites, dado o seu poder político, econômico e social, “depositam sobre o Estado a responsabilidade por promover políticas de combate à pobreza e à desigualdade” (ibid.), com a ressalva de que estas não acarretem custos privados.

E para se “protegerem” daqueles pertencentes às classes inferiores, enxergados como vetores de toda a violência e do descaminho, criam “ilhas” fortificadas na urbe, espaços cercados, isolados e protegidos onde possam habitar, trabalhar, estudar, comprar e até mesmo se divertir, distantes daquele cenário de exclusão. Para Harvey (2013, s.p.), os resultados concretos e visíveis da estagnação ou diminuição na renda dos pobres em contraposição aos ricos que se tornam mais ricos a cada dia “estão indelevelmente gravados no espaço das nossas cidades, que cada vez mais consistem em fragmentos fortificados, condomínios fechados e espaços públicos privatizados, mantidos sob vigilância constante”.

Estão, portanto, de um lado os cidadãos excluídos e segregados e, do outro, as elites que se baseiam, por exemplo, no discurso

da crescente violência e do medo para lançarem mão de um repertório cada vez mais extenso de estratégias que agravam a iniquidade no acesso às cidades. “Diferentes grupos sociais, especialmente das classes mais altas, têm usado o medo da violência e do crime para justificar tanto novas tecnologias de exclusão social quanto sua retirada de bairros tradicionais” (Caldeira, 2003, p. 9).

Capital da esperança¹

A partir da perspectiva de uma cidade inclusiva, com equidade de condições para todos os seus habitantes, trazemos à luz, Brasília. Fruto do desejo político do então presidente da República, Juscelino Kubitschek, a cidade, inaugurada em 21 de abril de 1960, foi criada para abrigar a capital federal do Brasil e ser sede dos três poderes. O plano urbanístico da nova capital, batizado como “Plano Piloto”, foi elaborado pelo arquiteto e urbanista Lúcio Costa. O projeto arquitetônico das principais construções – como o Palácio do Planalto, o Congresso Nacional e a Catedral – é de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer.

Com base no projeto inicial, Brasília foi concebida a partir de quatro escalas: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica.

Monumental (é aquela que contribui para a formação do sentido de Capital, onde a monumentalidade confere aos edifícios seu valor simbólico), Residencial (define a relação entre os edifícios residenciais, possuidora de uma proposta inovadora de Lúcio Costa — as Superquadras), Gregária (é aquela para onde convergem os fluxos no encontro dos Eixos Rodoviário e Monumental. É o centro urbano onde se previu edifícios maiores, pela grande densidade de fluxo) e a Bucólica (apresenta caráter particular e é do maior interesse. Ela se constitui dos gramados, passeios, bosques e jardins da cidade, que permeiam

1 Em 25 de agosto de 1959, ao proferir discurso de lançamento da pedra fundamental da Casa da Cultura Francesa, o então ministro da cultura da França, André Malraux, batizou Brasília como “a capital da esperança” (Alves, 2009).

e envolvem as Superquadras, as Entrequadras, os diversos setores e conjuntos de casas, os comércios locais, e a cidade inteira, ou seja: é o imenso pulmão, cinturão verde que envolve e protege, invadindo-a de modo a garantir a Brasília a qualidade de cidade-parque que é). (Costa e Medeiros, 2009, pp. 10-11)

As áreas residenciais da nova cidade, chamadas de superquadras, foram pensadas para favorecer a convivência dos seus habitantes e criar um ambiente agradável tanto aos seus moradores quanto aos seus usuários e transeuntes. Em oposição aos tradicionais bairros encontrados nas demais cidades, um conjunto de superquadras formaria pequenas células autossustentáveis, chamadas de unidades de vizinhança, com equipamentos urbanos² de uso coletivo próprios, como escolas, igrejas, comércio, teatros, tudo localizado nos limites das quadras residenciais. O objetivo era promover a socialização e a integração entre os moradores, permitindo que todas as suas necessidades fossem supridas em uma perspectiva local, sem que houvesse necessidade de grandes deslocamentos (Sousa Júnior, 2017). Para Lúcio Costa (2009), tal integração promoveria, ainda, a proximidade de cidadãos pertencentes às diferentes classes sociais, como nas escolas, por exemplo, onde crianças e adolescentes de diferentes estratos estudariam no mesmo espaço.

No documento intitulado Brasília revisitada, 1985-1987,³ Lúcio Costa (ibid.) destacou que,

com a proposta inovadora da superquadra, a serenidade urbana assegurada pelo gabarito uniforme de seis pavimentos, o chão livre e acessível a todos através do uso generalizado dos pilotis e

2 Equipamentos Urbanos são todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados. São exemplos de equipamento urbano: ginásio de esportes, clubes, escolas, praças, parques, auditórios, estacionamentos e outros.

3 Anexo I do decreto n. 10.829/1987 – GDF e da portaria n. 314/1992 – Iphan.

o franco predomínio do verde, trouxe consigo o embrião de uma nova maneira de viver, própria de Brasília e inteiramente diversa das demais cidades brasileiras.

Retomando o pensamento de Scalon (2011, p. 64), Brasília – ao menos aquela projetada – agregaria todos os modelos de desenvolvimento inclusivos, nos quais os cidadãos efetivamente encontrariam as condições de acesso a melhores oportunidades de trabalho, moradia, transporte e lazer.

Escala (se)gregária

A Brasília utópica e idealista de Lúcio Costa mostrou-se segregatória e desigual desde a sua gênese, na medida em que a distribuição dos espaços do Plano Piloto – sobremaneira os residenciais – eram pensados para abrigar as classes dominantes. Apesar de Lúcio Costa defender a ideia, no item 17 do Relatório encaminhado para o concurso, de que as quadras residenciais propiciariam um “certo grau a coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação” (Brasil, 2014, p. 38), não se pode perder de vista que os moradores das novas habitações seriam detentores prévios de algum capital:⁴ primordialmente servidores públicos e políticos, justamente aqueles para os quais a escala residencial da cidade fora pensada e para os quais a cidade deveria oferecer atrativos como forma de estimular a mudança para a nova capital. Some-se, ainda, o fato de que, paradoxalmente, a própria descrição feita no Relatório sobre como deveria ser a diferenciação no padrão das edificações, quanto ao espaço das habitações, bem como o requinte dos acabamentos, traz por si só princípios segregatórios, deixando o discurso da integração

4 Entende-se, aqui, o conceito de capital de Bourdieu (1998). O termo faz remissão não apenas ao acúmulo de bens e riquezas econômicas, mas engloba todo e qualquer recurso ou poder que se manifesta em uma atividade social. Assim, além do capital econômico, engloba o capital cultural (saberes e conhecimentos reconhecidos por diplomas e títulos) e o capital social (relações sociais que podem ser convertidas em recursos de dominação). Em resumo, refere-se a um capital simbólico (aquilo que pode ser chamado de prestígio ou honra e que permite identificar os agentes no espaço social).

apenas no papel. “Na prática, famílias de classes sociais diferentes foram morar em locais diferentes. Os pobres na periferia” (Lauriano, 2015, p. 160).

Como explicam Costa e Lima (2009, p. 61), o objetivo inicial era promover o nivelamento social pelo meio, em que, a partir do projeto urbanístico, diferentes classes sociais teriam tratamento condigno. “Mas urbanismo sozinho não tem o poder de resolver, num passe de mágica, problemas sociais seculares [...]. Brasília expõe, com insuperável clareza e sem subterfúgios, nossa verdade social”. O Plano Piloto, de fato, desde a sua construção esteve inacessível para os mais pobres.

Não constavam do detalhamento do projeto sugestões para moradia e transporte dos construtores de Brasília, os “candangos”, que dariam origem às mais de 20 cidades-satélites⁶ que hoje cercam o Plano Piloto. A prioridade aos princípios arquitetônicos da modernidade (espaços livres, ausência de cercas e muros, convivialidade, além de segregação racial e socioeconômica) e outros princípios socialistas (e utópicos, como a ausência de propriedade da terra e dos imóveis, entre outros) ignoraram os problemas de segregação social e espacial, de violência e pobreza, que desde sempre caracterizaram a sociedade brasileira. A concepção da capital do Brasil foi pensada para uma sociedade moderna, sem as mazelas da sociedade real, com algumas exceções: os edifícios para os moradores das superquadras continuavam tendo dois tipos de elevadores (o social para os patrões e o de serviço para os empregados). (Freitag, 2012, pp. 142-143)

5 “Antes da construção de Brasília, [a palavra candango] foi durante séculos uma palavra geral de depreciação. Segundo a maior parte das autoridades, é uma corrupção de candongo, uma palavra da língua quimbundo ou quilombo, dos bantos do Sudoeste de Angola. Era o termo pelo qual os africanos se referiam, pejorativamente, aos colonizadores portugueses. Como tal, veio ao Novo Mundo com os escravos angolanos. [...] A palavra tornou-se o termo geral para as pessoas do interior em oposição às do litoral, e especialmente, para os trabalhadores itinerantes pobres que o interior produziu em grande quantidade. Com esses trabalhadores o termo chegou a Brasília” (Holston, 1993, pp. 209-210).

6 Com base na lei n. 4.545, de 10 de dezembro de 1964, as cidades-satélites passaram a compor regiões administrativas, como são tratadas atualmente.

Para além da visão romanceada do desenvolvimentismo de Juscelino Kubitschek, que ergueu uma cidade inteira em mil dias, o tratamento dado aos operários que se destinaram ao Planalto Central para construir a nova capital era precário e até mesmo desumano, com jornadas de trabalho regulares que variavam de 14 a 18 horas diárias e com equipes que se revezavam dia e noite, domingos e feriados. Não raros eram os “serões”, com diária de trabalho que ia até a meia-noite, e as “viradas”, jornadas que duravam 24 horas ininterruptas e eram praticadas três vezes a cada semana. Os momentos de descanso não eram muito melhores, uma vez que os alojamentos fornecidos pelas construtoras eram montados em galpões onde se vivia em condições insalubres. Os banheiros resumiam-se a buracos cavados na terra protegidos por lonas. Nos quartos, beliches de dois e três andares, com colchões enchidos com palha, nos quais se dividia espaço com piolhos, sarnas e carrapatos. A alimentação seguia o mesmo padrão, pois as cantinas não conseguiam suprir adequadamente a demanda dos trabalhadores, servindo muitas vezes comida crua ou estragada. E, como se não bastasse, qualquer reclamação ou manifestação de descontentamento era violentamente reprimida pela temida Guarda Especial de Brasília, a GEB, cuja missão, guardadas as devidas proporções, muito se assemelhava a dos feitores de escravos (Sousa, 1983).

O fato de que não se pensava, desde o início, que os candangos permaneceriam em Brasília corrobora o que afirma Freitag. Foram levantadas três hipóteses sobre o destino desses trabalhadores após o término das obras: a primeira era que vários operários retornariam a suas regiões de origem. Uma segunda acreditava que uma parcela iria se dedicar à agricultura a ser desenvolvida na nova capital em fazendas-modelo que seriam implantadas a partir de convênio que seria celebrado com o Ministério da Agricultura. E uma terceira hipótese era que uma outra parcela seria empregada pelo comércio e prestação de serviços. A realidade foi bem diferente da expectativa. “Tal, porém, não ocorreu; ninguém voltou – se estavam mal ali, estavam

muito melhor de que antes, e o programa hortigranjeiro fracassou: as pequenas fazendas-modelo deram lugar a casas de campo para autoridades” (Costa e Lima, 2009, p. 62).

Não obstante o fato de Lúcio Costa (Brasil, 2014) ter determinado, em seu relatório, que o poder público teria a atribuição de “impedir a enquistação de favelas tanto na periferia urbana quanto na rural” e que seria responsabilidade da Novacap “prover dentro do esquema proposto acomodações decentes e econômicas para a totalidade da população”, o que se viu foi a reprodução de prática recorrente nos grandes centros urbanos da época. A população de menor renda foi sendo sistematicamente transferida, pelo Estado, “para núcleos improvisados na periferia urbana, núcleos que cresceram e se transformaram nas atuais cidades-satélites” (Costa e Lima, 2009, p. 62). Destaque-se, aqui, o papel direto e exclusivo do Estado no processo inicial de periferização, uma vez que, diferentemente de outros estados e municípios brasileiros, o ator estatal era, desde a origem, o agente detentor do monopólio na destinação, uso, ocupação e comercialização do solo.

Dos acampamentos de empreiteiras, nos quais residiam operários e engenheiros, a vila Planalto e a Candangolândia sobreviveram, assim como o Núcleo Bandeirante, chamado à época de Cidade Livre, primeira ocupação mais estruturada, na qual havia comércio, serviços de várias naturezas e hospital, criada para funcionar como ponto de apoio na construção. Outros acampamentos, assentamentos provisórios e invasões que surgiram em seus arredores começaram a ser derrubados antes mesmo da inauguração da nova capital. E sua população, realocada em áreas cada vez mais distantes do Plano Piloto, inicialmente para cidades preexistentes, como Planaltina, Brazlândia e Taguatinga, além das recém-criadas Sobradinho e Gama (Apêndice A).

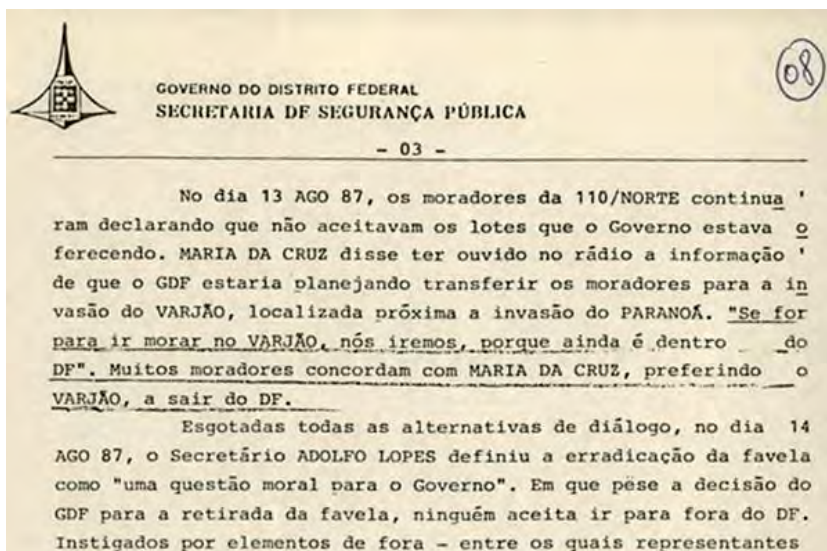
Posteriormente, já na década de 1970, foi criada a Ceilândia, fruto da Campanha de Erradicação de Invasões – CEI, cuja sigla terminou por dar o nome à cidade-satélite.

Em 1973, o Departamento Imobiliário da Novacap foi transformado na Companhia Imobiliária de Brasília, a Terracap,⁷ responsável por administrar as terras do Distrito Federal. A cessão dos bens imobiliários geridos pela empresa se dava por: i) licitação pública, ii) venda direta, iii) regularização e iv) doação, sendo esta destinada exclusivamente para a União ou o Governo do Distrito Federal. O processo de licitação pública transformou-se em uma das principais ferramentas de segregação do próprio Estado, na medida em que todas as áreas mais valorizadas, com infraestrutura urbana, atingiam, no leilão, valor de mercado, portanto, inacessíveis às populações de baixa renda.

Os anos de 1980 foram marcados pela intensificação dos conflitos fundiários no Distrito Federal, com baixa oferta de habitações voltadas às classes menos abastadas e com crescimento populacional muito acima do esperado, o que fez com que o Governo local descontinuasse as políticas habitacionais, por acreditar que estas eram as principais responsáveis pelo aumento acelerado no fluxo migratório. Como solução, foram criados dois programas para minimizar o problema que, na prática, se propunham a enxotar os migrantes: o “Retorno com dignidade” e o “Entorno com dignidade”. O primeiro programa oferecia facilidades aos migrantes que aceitassem retornar a sua terra de origem, fornecendo o transporte de volta. Já o segundo alocava as populações em cidades no entorno do Distrito Federal, em Goiás e Minas Gerais. Exemplo prático da ação dos programas foi o que se observou, por exemplo, na remoção, em 1987, da invasão instalada em uma das áreas mais centrais do Plano Piloto, na quadra 110 da Asa Norte, que chegou a abrigar 500 famílias. Destas, 140 aceitaram voltar a suas cidades, e outras 80 foram assentadas nas cidades goianas de Planaltina, a 57km de distância do Plano Piloto, e Corumbá, a 131km. Outras famílias não aceitavam ir para áreas fora do Distrito Federal, conforme destacam relatórios da Secretaria de

7 O desmembramento foi determinado pela lei n. 5.861, de 12 de dezembro de 1972, mas as atividades da nova Companhia foram iniciadas em 14 de agosto de 1973.

Segurança Pública da época. Aqueles que não aceitaram as condições impostas pelo Governo, foram retiradas à força e largados à própria sorte (Figura 1) (Distrito Federal, 1988a e 1988b).



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (1988a)

Figura 1 — Relatório da Secretaria de Segurança Pública

O que se observou, ao longo daquela década e nos anos que se seguiram, foi que, após os atores estatais terem determinado a distribuição socioespacial no Distrito Federal, o mercado imobiliário ocupou o espaço deixado pelo Estado, ofertando novos imóveis e revendendo unidades preexistentes, contribuindo para empurrar os mais pobres para regiões ainda mais periféricas, tendo em vista que muitos daqueles habitantes oriundos de favelas e assentados em áreas mais próximas ao Plano Piloto, como no Núcleo Bandeirante, terminaram vendendo suas casas e se mudando para regiões mais distantes. Agentes estatais, por meio da limitação da oferta de unidades habitacionais, ao lado dos agentes imobiliários – empresas e corretores – e cidadãos que passaram a transacionar imóveis – pela venda, locação,

sublocação, cessão – formaram um tripé fértil à exploração irregular ou oportunista da habitação na região (Paviani, 2009; Sabbag, 2016, p. 94; Distrito Federal, 2016a, p. 21).

Uma nova década de invasões

O início da década de 1990 foi marcado por acontecimentos bastante significativos no que diz respeito à questão urbanística, bem como à informalidade na ocupação de terras e ao mercado de terras urbanas no Distrito Federal.

Fruto da preocupação surgida com a intensa corrente migratória que tinha como destino o Distrito Federal, o então governador, José Aparecido de Oliveira, apresentou proposta ao Comitê do Patrimônio Mundial da Unesco⁸ para que Brasília fosse considerada patrimônio cultural, em um processo que buscou garantir a preservação do Plano Piloto conforme projetado. Em 7 de dezembro de 1987, apenas 27 anos após a sua inauguração, Brasília foi incluída pela organização vinculada às Nações Unidas na lista de bens do Patrimônio Mundial, a primeira cidade modernista a figurar nesse rol. Menos de 3 anos mais tarde, em 14 de março de 1990, o Conjunto Urbanístico de Brasília foi inscrito no Livro do Tombo Histórico brasileiro. Tais acontecimentos marcaram o início de uma série de restrições⁹ para intervenções urbanísticas em toda a área circunscrita à poligonal do tombamento (Figura 2).

Esses fatos contribuíram para o processo de gentrificação generalizada¹⁰ do Plano Piloto, no qual as limitações impostas pela nova regulação para a execução de novas obras promoveram a

8 Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

9 Normatizadas inicialmente pela portaria n. 314, de 8 de outubro de 1992 e, posteriormente, complementada e detalhada pela portaria n. 166, de 11 de maio de 2016, ambas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan.

10 O conceito de gentrificação generalizada envolve questões como a participação do Estado, o capital financeiro, a dispersão geográfica e as extensões desse processo sobre as atividades de trabalho, lazer e consumo (Smith, 2006, p. 75).

supervalorização do custo da unidade habitacional, o que dificultou ainda mais o acesso à moradia no Plano Piloto. Conforme explica Lauriano (2015, p. 161):

A elevada carga de regulação urbanística no Plano contribuiu potencialmente para a volatilidade e elevação dos preços sobre uma oferta de terrenos que é restrita. É preciso todo o cuidado com essa interpretação, pois, esse é um dos principais argumentos utilizados pelo mercado imobiliário em defesa da flexibilização das regulações. Não há escassez de espaço, é a restrição devido à alta regulação urbanística que gera essa escassez.



Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional — Iphan (2016)

Figura 2 – Mapa da Poligonal de Tombamento do Conjunto Urbanístico de Brasília

Diante de um cenário de valorização do solo e da ausência de políticas públicas de médio e longo prazo voltadas para mitigar a demanda reprimida na região, foi aprovado, em 1992, o Plano

Diretor de Ordenamento Territorial – Pdot,¹¹ marco legal que concedeu, aos proprietários particulares de áreas urbanas e rurais – fora da área tombada –, a prerrogativa de parcelar e vender o solo de sua propriedade. A iniciativa visou a aumentar a oferta de terra na região. A regulação, entretanto, serviu como brecha para a ação de grileiros que promoveram o surgimento acelerado de parcelamentos irregulares e ilegais, chamados de condomínios, inúmeros destinados classe média, em regiões adjuntas a áreas nobres, próximas ao Plano Piloto. Muitos destes tiveram sua implantação sustentada por litigância diante da indefinição quanto ao real dono da terra, posteriormente comprovadas como sendo públicas, pertencentes à União ou ao Governo do Distrito Federal. “Em 1992, esses parcelamentos já eram em número de 529, segundo levantamento do Grupo executivo de trabalho sobre Parcelamentos Irregulares do DF” (Distrito Federal, 2016a, p. 20).

Segundo a ex-presidente da Agência de Fiscalização do Distrito Federal — Agefis,¹² Bruna Pinheiro (Pinheiro, 2016, p. 22),

O avanço das ocupações irregulares no DF deveu-se à deficiência da ação do estado na promoção de medidas de gestão efetivas do espaço, entre elas a inexistência de uma política habitacional ampla e inclusiva e de uma fiscalização efetiva das ocupações irregulares de áreas urbanas e rurais. Somou-se a isso a concessão de liminares judiciais que paralisaram o processo fiscalizatório, fragilizado por interferências políticas pautadas em interesses imediatistas e populistas e desatentos aos prejuízos que as invasões de terras públicas pudessem causar às gerações futuras.

Além disso, o poder público da época deu início a uma política de distribuição de lotes semiurbanizados para autoconstrução, por meio da concessão de direito de uso, destinados à população de baixa

11 Lei n. 353, de 18 de novembro de 1992.

12 Desde a sua criação, em 2008, a Agefis foi a autarquia responsável pela fiscalização da ocupação das áreas públicas

renda. Entre os anos de 1989 e 1994, foram entregues 92 mil lotes (Distrito Federal, 2016a). A iniciativa de não entregar as escrituras teve como objetivo evitar a comercialização das áreas, como ocorrido no passado. Esse programa deu origem a novas cidades-satélites ou regiões administrativas, como Samambaia, Santa Maria, Recanto das Emas, São Sebastião e Riacho Fundo. Esse panorama vai ao encontro da lógica de que as iniciativas de se criar cidades-satélites para preservar o Plano Piloto de ocupações ilegais, irregulares ou informais perdura até os dias atuais (Paviani, 2009, p. 80), ou seja, o poder público, no uso de suas atribuições, mantém o modelo de oferecer áreas habitacionais voltadas às populações de baixa renda cada vez mais distantes do núcleo urbano.

Apesar das ações envidadas pelo Estado, estas foram insuficientes para fazer frente ao *déficit* habitacional, e, com isso, grandes assentamentos informais continuaram surgindo ao longo da década, a exemplo da Estrutural, do Sol Nascente e do Itapoã. Enquanto isso, no Plano Piloto, havia sim a oferta de unidades habitacionais, inclusive novas, porém sempre ofertadas por imobiliárias, construtoras e incorporadoras, mantendo a lógica mercantilista, com valores inacessíveis à maior parcela da sociedade.

A alta carga de regulação urbanística e intervencionismo estatal, defendida sob argumentos de preservação arquitetônica e ambiental, contribui profundamente para a especulação imobiliária. A formação do subúrbio brasiliense é resultado da falta de capacidade do poder público local em atender à crescente demanda por moradia. É assim em todo o país. Mas as restrições impostas, principalmente na área protegida, obrigaram a população a buscar alternativas. Os de maior renda refugiaram-se nos condomínios irregulares. Os de menor renda foram expulsos das invasões ilegais. (Lauriano, 2015 p. 174)

Vale destacar o descompasso existente entre o aumento da densidade populacional no crescente número de cidades-satélites e as ofertas de trabalho nas mesmas localidades. Enquanto o Plano Piloto

responde por 47% dos postos de trabalho de todo o Distrito Federal, apenas 7,49% da população local reside em seus limites, o correspondente a 210.067 habitantes (Distrito Federal, 2011 e 2016b). Isto, por si só, demonstra a priorização em políticas para acomodar uma população indesejada no Plano Piloto em outro lugar, mas sem estabelecer prioridades para a formulação de políticas públicas que criassem oportunidades em cada localidade, promovendo a efetiva descentralização de atividades e serviços em relação ao núcleo urbano originário. As cidades localizadas na periferia cumprem uma função primordialmente residencial, como cidades-dormitório, com poucas oportunidades de trabalho, sendo estas geradas pelo setor terciário, permanecendo, portanto, a dependência em relação ao Plano Piloto.

Novo milênio, velhas práticas

A primeira metade da década de 2000 foi marcada, assim como os anos 1980, pela precariedade ou ausência de políticas públicas habitacionais, período em que prosseguiu a ocupação de áreas irregulares. Em 2006, um estudo realizado pelo governo do Distrito Federal verificou a existência de 513 parcelamentos irregulares, dos quais 379 constituídos em zona urbana. Destes, 347 eram informais. O estudo revelou, ainda, que 202 parcelamentos urbanos, com 347.434 habitantes, estavam localizados em setores habitacionais criados, correspondendo a 65% da população que habitava em parcelamentos urbanos informais (Distrito Federal, 2019).

Já os empreendimentos regulares ofertados, voltados ao atendimento da demanda das classes mais pobres, seguiram aumentando seu raio, ultrapassando as fronteiras do Distrito Federal e chegando mais uma vez aos municípios mineiros e goianos limítrofes.

O esquema relativamente fechado de terras públicas para fins urbanos e o mecanismo imobiliário ensejaram um movimento de empurrão para além dos limites do Distrito Federal de

considerável contingente de população de baixa renda, seja em terrenos legalizados pelo esquema especulativo, seja em terras invadidas (favelas). (Paviani, 1987, p. 38)

No âmbito das políticas públicas voltadas à população mais carente, a grande novidade deu-se por conta de uma iniciativa do Governo Federal que se estendeu aos governos locais, com a criação, no início de 2009, do Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV, que, no Distrito Federal, ganhou o nome de Programa Morar Bem no DF. Na prática, o programa terminou por atender aos interesses privados – das construtoras – em detrimento da sua função social, distanciando-se das diretrizes e dos preceitos urbanísticos e sociais estabelecidos pela Política Nacional de Habitação e reproduzindo o velho modelo de segregação, com as unidades habitacionais destinadas às classes mais pobres, com renda familiar de até três salários mínimos, sendo construídas em locais a mais de 20 km do Plano Piloto.

Para lidar com o problema dos condomínios, foram criados os instrumentos legais, na forma de leis, decretos e resoluções, para a “regularização” das ocupações ilegais. Esses normativos beneficiaram sobremaneira os parcelamentos de alta-média e alta renda. Detentores de maior capital econômico, os “agentes imobiliários” e moradores assumiram a tarefa de implantar toda a infraestrutura urbana, com a instalação de poços artesianos e fossas assépticas em substituição ao abastecimento de água e a esgotamento sanitário, asfaltamento, calçamento e instalação de iluminação coletiva. Essa prática, além de promover uma imagem de suposta legalidade, terminou por criar uma lógica de gestão paraestatal, o que impossibilitou qualquer hipótese de retomada ou remoção das áreas ocupadas e obrigou o Estado a negociar a comercialização dos lotes levando em consideração todas as benfeitorias realizadas, ainda que tivessem sido feitas em um contexto de ilegalidade e à total revelia dos órgãos reguladores. Por óbvio, essa mesma lógica não existe em relação às ocupações mais periféricas, nas quais estão as populações mais pobres,

uma vez que estas dependem integralmente da ação do Estado para a implementação de infraestrutura urbana, lançando mão de paliativos para que tenham a mínima condição de habitabilidade.

Na prática, o que se observa é que os condomínios já regularizados e os que se encontram em processo de regularização são justamente aqueles que estão dentro de um raio de 10 km em relação à rodoviária do Plano Piloto, dispondo de acesso por vias urbanizadas e atendidos por toda a infraestrutura de serviços urbanos (Distrito Federal, 2019). Enquanto isso, os condomínios mais distantes permanecem esperando a instalação de infraestrutura para, então, serem passíveis de regulamentação.

Considerações finais

A partir da análise documental, foi possível identificar que o processo de segregação do espaço urbano na “nova capital” já se deu a partir da sua origem, uma vez que ela foi pensada para abrigar políticos e o funcionalismo público, sem pensar sobre a alocação daqueles que vieram construir a cidade, o que acabou sendo feita de forma improvisada, dando origem às cidades-satélites.

Como podemos observar, a participação dos atores estatais no processo de segregação urbano, assim como na manutenção dos modelos de exclusão, é notável, histórica e age permanentemente em desfavor dos mais carentes. O Estado tem atuado notadamente em favor daqueles que possuem melhores condições, assumindo posturas que seguem lógicas mercantilistas.

A desigualdade observada na distribuição sociodemográfica do Distrito Federal segue a mesma lógica de outros estados e municípios nos quais o crescimento urbano depende maciçamente do setor privado, diante do pouquíssimo ou de nenhum estoque de terra pública disponível para uso habitacional. Apesar das sensíveis diferenças no que se refere a Brasília, não se justifica, pela sua origem, a remoção da população mais pobre para áreas tão distantes, senão pela lógica mercadológica de manter um banco de terras mais valorizadas,

por estarem adjacentes ao núcleo urbano. O monopólio da propriedade de terras por parte do poder público poderia ter servido para o melhor planejamento urbano, mas terminou por agir na contramão, servindo aos interesses dos grandes empresários imobiliários.

Some-se, ainda, o fato de que a instalação de áreas urbanas mais distantes valoriza as áreas localizadas entre uma cidade e outra, tendo em vista a implantação de infraestrutura urbana. Nesse sentido, assume o Estado o papel de especulador, atuando junto ao mercado imobiliário, com o intuito de auferir lucro na venda da terra e deixando mais uma vez de cumprir o seu papel social.

Brasília revela, portanto, em todos os seus tons, os efeitos da mercantilização do espaço e a sua transformação a serviço do capital, com as desigualdades asseveradas pela dinâmica que considera a cidade e a realidade urbana a partir do valor de troca, em detrimento do valor de uso, como já apontara Lefebvre (2016), nos anos 1970, para as cidades europeias.

Para além da ação dos atores estatais, observamos, ainda, as ações engendradas pelo mercado que, diante da omissão do Estado, atua a partir de princípios que contribuem para a manutenção de modelos que inviabilizam qualquer mobilidade social, apartando socialmente o tecido urbano no qual somente uma parcela detentora de capital – mais uma vez, tomando pelo conceito de Bourdieu –, as elites, consegue se mobilizar e defender seus interesses, inclusive lançando mão de instrumentos legais que atrapalham, ou até mesmo impedem, a ação do Estado para evitar a ocupação irregular do solo.

Vimos, ainda, como os próprios cidadãos tornam-se agentes no processo de segregação, a partir da comercialização, locação, sublocação ou parcelamento de suas residências, compondo mais um vértice no triângulo vicioso que mantém os “indesejáveis” da cidade centrifugados para as periferias em um processo de gentrificação pelo capital. A capital da esperança de Juscelino Kubitschek, Lúcio Costa e Malraux, diante da especulação imobiliária e de iniciativas que serviram tão somente para fortalecer as elites, consolidou-se como a *capital da esperança para poucos*.

Referências

- ALVES, Renato (2009). O mundo descobre Brasília. *Correio Braziliense*. Brasília, 21 out. Cidades. Disponível em: <https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2009/10/21/interna_cidad_esdf,149649/o-mundo-descobre-brasilia.shtml>. Acesso em: 25 maio 2019.
- BOURDIEU, Pierre (1998). *O poder simbólico*. 2. ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- BRASIL (2014). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan. Ministério da Cidadania. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. 3. ed. Brasília, s.n.
- BRASÍLIA (2017). Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação. Governo de Brasília. *Política Habitacional*. Disponível em: <<http://www.segeth.df.gov.br/habitacao/politica-habitacional.html>>. Acesso em: 4 ago. 2018.
- (2018). Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação. Governo de Brasília. *Terrenos não registrados*. Disponível em: <<http://www.observatorioterritorial.segeth.df.gov.br/terrenos-nao-registrados/>>. Acesso em: 12 out 2018.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio (2003). *Cidade de muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo*. 2. ed. São Paulo, 34, 400 p.
- COSTA, Graciete Guerra da; MEDEIROS, Valério Augusto Soares de (2009). A Cartografia do Distrito Federal. In: III SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA. Ouro Preto-MG, nov. 2009. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/4686446-A-cartografia-do-distrito-federal.html>>. Acesso em: 15 fev. 2019.
- COSTA, Lúcio (2009). “Brasília revisitada, 1985-1987: complementação, preservação e adensamento”. In: LEITÃO, Francisco. *Brasília 1960-2010: Passado, presente e futuro*. Brasília, s.n., pp. 69-77.
- COSTA, Maria Elisa e LIMA, Adelido Viegas de (2009). “Brasília 57-85: Do plano piloto ao Plano Piloto”. In: LEITÃO, Francisco. *Brasília 1960-2010: Passado, presente e futuro*. Brasília, s.n., pp. 45-67.
- DISTRITO FEDERAL. COMPANHIA IMOBILIÁRIA DE BRASÍLIA (TERRACAP). (2019). *Histórico*. Disponível em: <<https://www.terracap.df.gov.br/index.php/regularizacao-fundiaria/areas-urbanas/historico-7>>. Acesso em: 5 abr 2019.
- DISTRITO FEDERAL (1988a). Arquivo Público do Distrito Federal. Casa Civil. *Relatório da Secretaria de Segurança Pública*. Brasília, s.n.

- DISTRITO FEDERAL (1988b). Encarte Especial 178, Encarte Especial de 19/09/1988. *Diário Oficial do Distrito Federal*, Brasília, DF, n. 178, 19 set. Disponível em: <http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Diario/099804db8a3c4f51b99c0594dfd5fa4c/dba9608b-4bfa-3d42-b5c-c-5eb27f7b7c7b/arq/0/DODF_0178_19091988_ESPECIAL.pdf>. Acesso em: 15 maio 2019.
- ____ (1991). Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, Codeplan, DePHA. Brasília, GDF
- ____ (2012). Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) 2011. Disponível em: < <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/PDAD-Distrito-Federal.pdf>>. Acesso em: 2 abr 2019.
- ____ (2016a). Sérgio Ulisses Jatobá. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. *Informalidade territorial e mercado de terras urbanas no Distrito Federal*. 18. ed. Brasília, s.n. (Textos para discussão).
- ____ (2016b). Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) 2015/16*. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/pdad/2016/PDAD_Distrito_Federal_2015.pdf>. Acesso em: 2 ago 2017.
- ____ (2019). GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL *Administrações regionais*. Disponível em: <<http://www.df.gov.br/administracoes-regionais>>. Acesso em: 25 maio 2019.
- FREITAG, Barbara (2012). *Teorias da cidade*. 4. ed. Campinas, Papirus
- HARVEY, David (2012). O direito à cidade. *Lutas Sociais*. São Paulo, n. 29, pp. 73-89, jul./dez. Disponível em: <<http://www4.pucsp.br/neils/downloads/neils-revista-29-port/david-harvey.pdf>>. Acesso em: 31 out 2016.
- ____ (2013). O Direito à Cidade. *Piauí*. Rio de Janeiro, n. 82. Disponível em: <<http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/odireito-a-cidade>>. Acesso em: 5 set 2017.
- HOLSTON, James (1993). *A cidade modernista, uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo, Companhia das Letras, pp. 209-210.

- IBGE – INSTITUTO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2016). (2016). *IBGE: cidades@: Brasília: DF*. Rio de Janeiro, Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&cod-mun=530010&search=|in_fogr%E1ficos:-informa%E7%F5es-completas>. Acesso em: 16 jan 2017.
- (2017). *IBGE divulga as estimativas populacionais dos municípios para 2017* Disponível em: <<http://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/16131-ibge-divulga-as-estimativas-populacionais-dos-municipios-para-2017.html>>. Acesso em: 30 ago 2017.
- (2010). *Taxa de urbanização*. Disponível em: <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>>. Acesso em: 3 set 2017.
- (2014) *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. 3. ed. Brasília, s.n.
- IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (2016). Portaria n. 166, de 11 de maio. Estabelece a complementação e o detalhamento da portaria n. 314/1992 e dá outras providências. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria_166_consolidada_2018_com_mapas.pdf>. Acesso em: 15 maio 2019.
- (2017) *Patrimônio Material —DF*. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/df/pagina/detalhes/892>>. Acesso em: 9 set 2017.
- LAURIANO, William (2015). Gentrificação da cidade modernista: Brasília. *Cadernos Metrópole*, [s.l.], v. 17, n. 33, pp.155-178, maio. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2015-3307>.
- LEFEBVRE, Henri (2001). *O direito à cidade*. 5. ed. São Paulo, Centauro.
- (2013). Prefácio: a produção do espaço. *Estudos avançados*. São Paulo, v. 27, n. 79, pp. 123-132.
- (2016). *Espaço e política; o direito à cidade II*. 2. ed. Belo Horizonte, Editora UFMG, pp. 57-82.
- MARICATO, Ermínia (2015). *Para entender a crise urbana*. 1. ed. São Paulo, Expressão Popular, 112 p.
- PAVIANI, Aldo (1987). “Periferização urbana”. In: PAVIANI, Aldo. (org.). *Metropolização e urbanização – A gestão dos conflitos em Brasília*. Brasília, Ed. UnB.
- (1996). *Brasília, moradia e exclusão*. Brasília, Editora Universidade de Brasília.

- PAVIANI, Aldo (2009). Demandas sociais e ocupação do espaço urbano. O caso de Brasília, DF. *Cadernos Metrópole*, [S.l.], n. 21, jun. ISSN 2236-9996. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/5956>>. Acesso em: 27 mar. 2019.
- PINHEIRO, Bruna (2016). Fiscalização das ocupações irregulares do território. *Brasília em Debate*. Brasília, v. 1, n. 14, pp. 22-27, out.
- SABBAG, Juliane Albuquerque Abe (2016). *Brasília, 1960-2010: do urbanismo ao planejamento estratégico*. 1. ed. Curitiba, Appris.
- SCALON, Celi (2011). Desigualdade, pobreza e políticas públicas: notas para um debate. *Contemporânea — Revista de Sociologia da UFSCar*. São Carlos, Departamento e Programa de Pós-graduação em Sociologia da UFSCar, n. 1, pp. 49-68. Disponível em: <<http://www.contemporanea.ufscar.br/index.php/contemporanea/article/view/20/5>>. Acesso em: 12 mar 2019.
- SMITH, Neil (2006). “A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global”. In: BIDOU-ZACHARIASEN, C. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo, Annablume.
- SOUSA JÚNIOR, Gustavo Cruz de (2017). *O transporte como direito social: o processo político que culminou na aprovação da PEC 90/2011*. Dissertação de mestrado. São Leopoldo, Ciências Sociais, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Unisinos.
- SOUSA, Nair Heloisa Bicalho de (1983). *Construtores de Brasília*. Petrópolis, Vozes.

Apêndice A – Regiões administrativas do Distrito Federal – data de criação e distância em relação ao plano piloto

Região Administrativa	Nº	Data de Criação	Distância do Plano Piloto (KM)*
Plano Piloto	I	21 de abril de 1960	0
Gama	II	12 de outubro de 1960	34
Taguatinga	III	5 de junho de 1958	25
Brazlândia	IV	5 de junho de 1933	49
Sobradinho	V	13 de maio de 1960	23
Planaltina	VI	19 de agosto de 1859	43
Paranoá	VII	25 de outubro de 1957	20
Núcleo Bandeirante	VIII	19 de dezembro de 1956	15
Ceilândia	IX	26 de março de 1971	30
Guará	X	21 de abril de 1969	15
Cruzeiro	XI	30 de novembro de 1959	8
Samambaia	XII	25 de outubro de 1989	37
Santa Maria	XIII	10 de fevereiro de 1990	33
São Sebastião	XIV	25 de junho de 1993	23
Recanto das Emas	XV	28 de julho de 1993	33
Lago Sul	XVI	10 de janeiro de 1964	8
Riacho Fundo	XVII	13 de março de 1990	20
Lago Norte	XVIII	1 de janeiro de 1964	13
Candangolândia	XIX	27 de janeiro de 1956	15
Águas Claras	XX	8 de abril de 1992	22
Riacho Fundo II	XXI	6 de maio de 1994	28
Sudoeste/Octogonal	XXII	6 de maio de 1989	8
Varjão	XXIII	6 de maio de 1970	12
Park Way	XXIV	29 de dezembro de 1961	19
SCIA	XXV	janeiro de 2004	14
Sobradinho II	XXVI	27 de janeiro de 2004	27
Jardim Botânico	XXVII	31 de agosto de 2004	17
Itapoã	XXVIII	3 de janeiro de 2005	26
SIA	XXIX	1 de agosto de 2005	14
Vicente Pires	XXX	26 de maio de 2008	18
Fercal	XXXI	11 de setembro de 1956	27

* Em relação à Rodoviária do Plano Piloto

Fonte: elaborado pelo autor com base no *site* das Administrações Regionais do Governo do Distrito Federal (Distrito Federal, 2019)

4º distrito e o bairro Floresta: avanço do empreendedorismo urbano ante as dinâmicas locais do território

Vanessa Marx
Gabrielle Araújo
Luiz Henrique Apollo

Introdução

Os processos urbanos que ocorrem nas cidades no século XXI estão relacionados a um capitalismo crescentemente globalizado, relacionado a imposições neoliberais e de financeirização das cidades. Para avaliar essa conduta, requer analisar como os planos e os projetos desenhados para o âmbito local são interpelados e se aliam a agendas e programas do capital internacional. Tais relações que se estendem do local ao global reconfiguram a dinâmica do território, em termos tanto da imagem quanto das relações sociais e das atividades ali presentes. Para tanto, faz-se necessário investigar o processo de reestruturação econômica e urbana em curso na região do denominado 4º distrito de Porto Alegre, a partir de atores e iniciativas no bairro Floresta.

A emergência de novos paradigmas urbanos nesse território vinculados a modelos mundiais de urbanização contemporâneos se dá a partir de uma dimensão espacial desses processos, por isso buscamos compreender a conformação de uma determinada ideologia hegemônica que orienta os modos de vidas, as relações e as práticas locais;

e confrontá-la com alternativas em outros aspectos da realidade local do bairro Floresta, a partir da identificação de atores, empreendimentos criativos e iniciativas presentes no bairro.

No caso em questão, a proposta de revitalizar o 4º distrito é associada à ideia de diversificação da economia local, transformando a região num novo polo econômico caracterizado por inovação, empreendedorismo e criatividade. Ao mesmo tempo, visa torná-la atrativa para empreendimentos residenciais que demarcam novos estilos de vida. Assim, o futuro dessa região aponta para a coexistência de diversos atores com projetos distintos e conflituosos sobre o planejamento e o desenvolvimento urbano de Porto Alegre.

Para discutir essa área, partimos da fundamentação teórico-metodológica da teoria urbana crítica de Neil Brenner (2010) articulada ao pensamento comparativo internacional e pós-estruturalista de Jennifer Robinson (2011) para os estudos urbanos. Brenner (2010) traz uma perspectiva crítica das transformações profundas de organizações escalares maleáveis por projetos geoeconômicos neoliberais, em que as cidades se tornaram o principal alvo. Ao trabalhar o pensamento urbano comparativo de Robinson (2011), trataremos de relacionar esses projetos neoliberais estruturantes por conexões de circuitos transnacionais de diferentes vínculos que geram uma multiplicidade de resultados no território, conforme operações e práticas que essa nova formulação política construída compartilha.

Os autores trazem perspectivas críticas marxistas (Brenner) e pós-estruturalistas (Robinson), e a proposta deste texto está em partir desses olhares teóricos para diagnosticar como vem avançando o empreendedorismo urbano no bairro Floresta, no 4º distrito, e verificar como isso se articula ou não com a dinâmica econômica local, em especial a rede de economia criativa.

Os objetivos específicos são: verificar como tem se estabelecido a dinâmica econômica local do território; mapear os grandes empreendimentos que estão em fase de elaboração e implementação, entre eles

o projeto internacional Porto Alegre Resiliente; analisar a percepção dos atores locais sobre o chamado Distrito Criativo e a rede de economia criativa que se configurou na última década no bairro.

O trabalho insere-se em pesquisa mais abrangente sobre o 4º distrito de Porto Alegre, que é conhecida por ser a antiga zona industrial da cidade – principal polo econômico até meados do século XX. Com a saída de grande parte das indústrias, nesse período, passou a ser considerado um território em progressivo abandono e degradação. Essa área vem sendo pensada há mais de vinte anos e já foram elaboradas propostas para revitalizá-la, como foi o caso do Porto Alegre Tecnópoles, que identificou o 4º distrito como um dos polos tecnológicos da cidade. Esse projeto foi finalizado no início dos anos 2000 e, a partir de então, emergiram propostas de intervenção visando à reestruturação urbana e econômica do território.

Em suma, a teoria articula-se com dados empíricos que mostram como vem sendo estruturado esse território, combinando os empreendimentos locais existentes com iniciativas de empreendimentos imobiliários de grandes construtoras que desenvolvem projetos especiais para essa área desarticulados do tecido urbano local previsto no plano diretor da cidade de Porto Alegre.

A dinâmica econômica local do bairro Floresta e a emergência do empreendedorismo urbano no 4º distrito

A região do 4º distrito é delimitada por cinco bairros principais da zona norte do município: Humaitá, Farrapos, São João, Navegantes, São Geraldo e Floresta. A área compreende 892 hectares considerados estratégicos para o fortalecimento da economia global de Porto Alegre. De uma perspectiva geral, o 4º distrito possui um índice de desenvolvimento humano (IDH) abaixo da média da cidade. Contudo, o bairro Floresta, alvo prioritário das ações hoje, destoa dessa realidade, caracterizando-se pela sua proximidade ao Centro histórico e ao Moinhos de Ventos, bairro nobre da cidade. Recentemente, o 4º distrito foi escolhido para ser sede do projeto

Porto Alegre Resiliente, da Fundação Rockefeller, e receberá recursos do Banco Mundial. Isso demonstra que atores internacionais estão atuando no território em conjunto com a dinâmica local.



Fonte: elaboração própria

Figura 1 – Mapa com a delimitação do 4º distrito da cidade de Porto Alegre

Partindo dessa delimitação territorial, identificamos como vêm avançando o empreendedorismo urbano e as iniciativas econômicas locais, para isso, utilizamo-nos de informações do banco de dados construído a partir da seleção de alvarás disponível na Secretaria Municipal de Indústria de Comércio (Prefeitura de Porto Alegre, 2018). Podemos perceber que as iniciativas e os empreendimentos existentes nos bairros que compõem essa região, entre os anos de 2008 e 2018, são atravessados por empreendimentos imobiliários e de agentes como artistas, gestores e idealizadores da formação de um distrito criativo nesse território.

Diante desse cenário tão diverso, seria importante aprofundar a teoria urbana crítica e a abordagem internacional e pós-estruturalista dos estudos urbanos vinculados à problemática desse trabalho que reside nas disputas na cidade, por meio de democratização dos usos e do espaço público, que estão cada vez mais acirradas. Os estabelecimentos locais e as ocupações por moradia nas zonas centrais das urbes tornam-se um meio de reivindicação e de alerta sobre

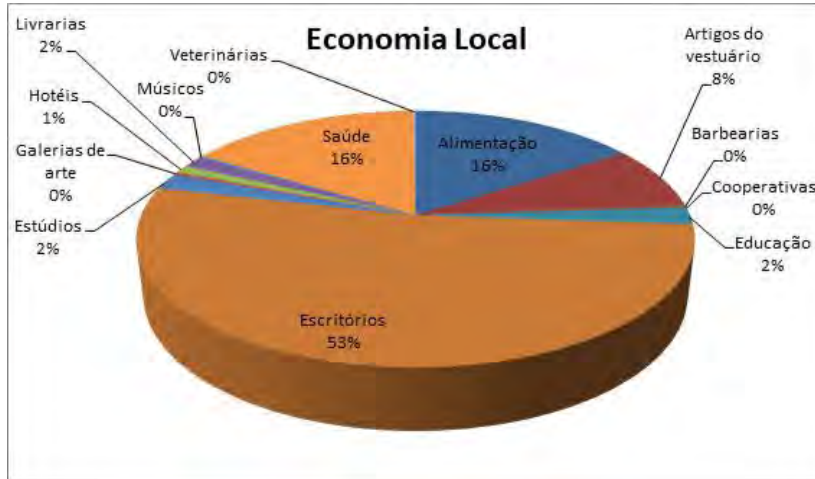
o *déficit* urbano, sobre as desigualdades e sobre o avanço do capital imobiliário na região. Movimentos sociais urbanos colocam em evidência a exclusão promovida pelo sistema neoliberal e a necessidade de lutar pelo direito à cidade (Lefebvre, 2001; Harvey, 2014). Em contraponto, aparece o planejamento estratégico ligado à ideia da iniciativa privada e das empresas, transformando a cidade em mercadoria (Arantes, Vainer e Maricato, 2002), e o empreendedorismo urbano (Fix, 2011) vem avançando nas cidades brasileiras. No Brasil, a financeirização expressa-se também através das parcerias público-privadas; e, no município de Porto Alegre, a legislação que institui as Parcerias Público-Privadas (PPPs) é de 2005, apoiando regulamentações de projetos de mercadorização da cidade.

Nesse sentido, faz-se importante identificar quais são os atores envolvidos na dinâmica econômica do 4º distrito e qual a correlação de forças assim como as alianças que estão sendo criadas com as instituições para que o processo de revitalização e valorização, com foco no bairro Floresta, ganhe espaço em detrimento dos pequenos empreendimentos e da dinâmica local do território. Além do mais, diante da análise de dados e da perspectiva teórica, podemos observar os agentes que exercem poder e qual a agenda que vem sendo pautada pelo processo de revitalização da zona, à margem dos atores que vêm lutando pelo direito à cidade, que, como expressa Harvey (2014), reivindicam algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização. Diante dessa realidade, poderia haver uma coexistência de atores com projetos distintos, apresentando um processo conflitual de desejo sobre a cidade e de seu planejamento e desenvolvimento.

A partir dos dados coletados em 2018, por meio dos alvarás da Secretaria Municipal da Indústria e Comércio (Prefeitura de Porto Alegre, 2018), vemos que o bairro Floresta é um bairro predominantemente de serviços. Ele possui uma porcentagem maior de escritórios (administrativos, de arquitetura, de cobrança e ajustes de contas, de contabilidade, de auditoria, de corretagem de imóveis, de corretagem de seguros, etc.), seguido por alimentação (bares, restaurantes, cafeterias, lancherias, etc.) e saúde (clínicas e consultórios). Seria

importante destacar que houve um crescimento grande de artistas, músicos e galerias, formando, nesse território, o chamado Distrito Criativo sendo catalisado pela presença da Associação Cultural Vila Flores no bairro.

Gráfico 1 – Economia local no bairro Floresta



Fonte: elaboração própria, a partir de dados da Secretaria Municipal da Indústria e Comércio (Prefeitura de Porto Alegre, 2018).¹

A partir desse gráfico, vemos a predominância do setor de serviços na economia local do bairro. Seria importante estabelecer a relação entre o setor que mais cresce nesse bairro, como os serviços, com as ocupações das Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH) da orla do Guaíba (2000-2010) do Pnud da ONU. Nesse levantamento, vemos uma concentração no comércio e serviços em detrimento da indústria da transformação e do setor da construção, conforme podemos ver no quadro a seguir.

¹ Os autores agradecem a coleta de dados realizada pelo bolsista de Iniciação Científica Luiz Henrique Guerico.

Quadro 1 – Ocupações das Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH) da orla do Guaíba (2000-2010)

	Indústria de transformação (2000)	Indústria de transformação (2010)	Construção (2000)	Construção (2010)	Comércio (2000)	Comércio (2010)	Serviços (2000)	Serviços (2010)
Floresta	7,5	5,91	3,87	3,12	14,76	14,76	72,19	68,24

Fonte: Pnud (2014).

Relacionando o gráfico e o quadro, podemos ver uma relação entre o crescimento do setor de serviços com a necessidade de ocupação nesse território. Existem elementos que estão à margem dessa dinâmica que são a aprovação dos projetos especiais, das parcerias público-privadas e dos grandes empreendimentos de incorporadoras imobiliárias que criam um sistema de exceção à paisagem urbana e às dinâmicas econômicas locais.

O urbanismo crítico articulado com o pensamento comparativo internacional para pensar o 4º distrito de Porto Alegre

As cidades latino-americanas e brasileiras vêm crescendo desordenadamente nesse “caos urbano”, situação na qual podemos incluir a cidade de Porto Alegre. Se queremos buscar elementos que resgatem uma perspectiva mais humana, será importante elencar elementos da teoria crítica e estabelecer pontos de conexão a partir da perspectiva do Sul global para poder entender como nossas cidades crescem, mas, ao mesmo, tempo possuem elementos criativos e humanistas para resistir a processos de financeirização e empreendedorismo no tecido urbano.

A perspectiva teórico-metodológica que orienta este trabalho se baseia na teoria urbana crítica proposta por Brenner (2010), a qual

[...] dá ênfase ao caráter político e ideologicamente mediado, contestado socialmente e, portanto, maleável, do espaço urbano, ou seja, sua (re)construção contínua como lugar, meio e resultado de relações de poder sócio-historicamente específicas.

A teoria crítica urbana é, portanto, fundada em relações antagônicas não somente para compreensões urbanas herdadas, mas com frequência, para as formações urbanas existentes. [...] Em resumo, teoria crítica urbana envolve uma crítica da ideologia (incluindo ideologias científicas-sociais) e uma crítica do poder, da desigualdade, da injustiça e da exploração existentes, ao mesmo tempo, nas e entre as cidades. (p. 21)

Essa abordagem se articula com as proposições de Robinson (2011) acerca da renovação da agenda urbana comparativa convergente com uma perspectiva internacional e pós-estruturalista. A questão de fundo abordada pela autora seria de como avançar teórica e metodologicamente na compreensão dos processos urbanos contemporâneos, considerando a experiência de uma diversidade de cidades e suas convergências e conexões em um mundo altamente globalizado. Nessa direção, Robinson (ibid.) propõe uma agenda revitalizada e experimental que incentive uma comparação geograficamente mais ampla dentro dos estudos urbanos e que amplie os recursos para a construção de outras perspectivas teóricas como a interação entre cidades de diferentes partes do mundo. A autora recorre à “espacialidade das próprias cidades, sua multiplicidade, diversidade e conexões” (ibid., p. 2) para enfrentar os obstáculos existentes nos métodos e na paisagem teórica nos estudos comparativos que, em grande medida, fundamentam-se na suposição de incomensurabilidade e na concepção de causalidade universal. Conforme a autora,

uma compreensão espacial dos processos que ocorrem nas cidades pode nos guiar em direção a mapas alternativos de causalidade, casos constituídos diferencialmente para comparação e novas formas de unir cidades no campo da pesquisa comparada. (Ibid., p.13)

Ambos os autores trazem contribuições importantes, a partir de uma perspectiva crítica e internacional para os estudos urbanos contemporâneos, partindo da consideração das condições da geopolítica

atual, marcada pelo fenômeno da globalização, as quais resultaram na generalização em escala mundial do processo de urbanização (Brenner, 2010).

Em um contexto de uma crise financeiro-imobiliária de 2008, o capitalismo reinventou-se, e a reestruturação global foi sendo induzida para transformações profundas nas organizações escalares, nas quais o projeto geoeconômico do neoliberalismo desenvolveu uma competição desenfreada e institucionalizada, forjando novas hierarquias escalares mundiais; a cidade e os seus sistemas de governança urbana se tornaram alvos estratégicos desses projetos. Essas mudanças, que a reestruturação sugere, concebem fluxos e transição de posições e relações políticas complexas do território em processos multiescalares maleáveis (Brenner, 2018) e contrapõem o critério de especificidade funcional, estabelecido por Castells, para os padrões de análise das relações sociais conforme sua aglomeração e territorialização na escala urbana.

Em Porto Alegre, o projeto mais atual de reestruturação do 4º distrito da cidade estrutura-se na versão do Masterplan, alavancado por parcerias público-privadas em nível internacional, e que abrange um beneficiamento de regulamentações e incentivos para a criação dos polos de tecnologia, saúde, conhecimento e economia criativa no território. A área correspondente ao plano abrange os bairros Floresta, São Geraldo, Navegantes e tem como objetivo a atração de investimentos para o desenvolvimento econômico e social, facilitando os empreendimentos imobiliários, para avançar com estratégias de aproximação regional e municipal.

Sua visão principal resulta em revitalizar economicamente esses bairros do 4º Distrito para que sejam um atrativo para investimentos, já que é uma área estratégica por ser a entrada da cidade, e poder oferecer infraestrutura urbana para as cidades da região metropolitana. A reestruturação vincula-se a um ecossistema de inovação tecnológica, incentivo de parcerias público-privadas através de Operações Urbanas Consorciadas, e, segundo o projeto, promove uma gestão

participativa baseada no conceito de hélice quádrupla: tendo como princípios básicos a inovação, a sustentabilidade, a resiliência social e ambiental e a inteligência territorial.

Essas reestruturações contemporâneas são novas configurações do desenvolvimento capitalista global de uma administração de crises, em experimentações regulatórias de produtos maleáveis e interescares em que as cidades acabam se envolvendo pelo capital transnacional em uma reorganização territorial (Brenner, 2018). Em Porto Alegre, esse vínculo global se dá pela incorporação e inspiração do projeto Masterplan ao distrito 22@ de Barcelona. O intercâmbio ocorreu desde 2015, ao avaliar as ideias de *smart city* da área e, posteriormente, em visitas à cidade catalã, que levou à consultoria direta do planejador urbano do 22@, a fim de legitimar essa reestruturação urbana comparativamente aos padrões de Barcelona.

O órgão público criado – o Inovapoa – foi se articulando em redes e promovendo eventos com o fim de fomentar e trazer novas parcerias, seminários de *smart city* com parcerias do ensino superior privado, estabelecer laços com empreendimentos tecnológicos, apoios para torneio de empreendedorismo e para adaptação a novas tendências de Cidades mais Humanas, Inteligentes e Sustentáveis, também vinculado às ideias de cidades criativas. Esta, por sua vez, constituiu-se como um complexo urbano no qual atividades culturais de vários tipos são componentes integrados da economia da cidade e do funcionamento social local (Throsby, 2010) e colocam a cidade no mapa mundial para a competição de atração desses investimentos.

O desmascaramento de mitos históricos específicos e de reificações criadas sob essas condutas ideológicas traz uma abordagem explorada por Lefebvre (2001), a do direito à cidade, que representa uma base de união para mobilização política transformadora junto a um discurso de “cidades para cidadãos” por meio de revitalização das sociedades civis urbanas participativas. Com essa perspectiva, as tendências urbanas inovadoras remetem a esse discurso, a fim de ser cooptado em tratamentos instrumentalistas, tecnocráticos e guiados por governos aliados ao mercado. E, como forma de legitimação

para reestruturações urbanas, são mediatizadas positivamente, com a tentativa de promoção pública da cidade dentro de concepções de *marketing* na construção de um *city branding* de Porto Alegre, ou seja, numa forma de vender a imagem da cidade ao mundo nas mesmas concepções competitivas relacionadas às tendências neoliberais.

O Masterplan está vinculado à secretaria estratégica de desenvolvimento econômico e, mesmo que na descrição do plano estejam vinculadas moradias sociais para planejamento, os delineamentos que o poder público aprova não apontam para essa direção. Um exemplo foi a concessão aprovada pela câmara de vereadores de redução de impostos às empresas de economia criativa em 2017, ao mesmo tempo que foi rejeitada a mesma demanda às empresas que apresentassem projetos de moradia social (Sul21, 2015), ou seja, indícios do tipo de valor priorizando mais o empreendedorismo subtraído do direito à cidade.

Em dezembro do ano de 2013, Porto Alegre foi selecionada para participar do “Desafio 100 Cidades Resilientes”, um programa financiado e gerenciado pela Fundação filantrópica Rockefeller. A iniciativa teve como finalidade ajudar a cidade a incorporar uma visão de resiliência no planejamento urbano a partir do desenvolvimento de um plano de ações, denominado Estratégia de Resiliência. Nesse sentido, ao longo dos anos de 2014 e 2015, formou-se uma rede de atores na cidade, constituída sobre o tripé governo, sociedade civil e universidade, a qual se dedicou a construir um diagnóstico das principais problemáticas da cidade e propor um conjunto de iniciativas para solucioná-las.

Seria importante mencionar que o principal recurso que a Fundação Rockefeller disponibiliza para a cidade é para a contratação de um chefe de resiliência local, o qual atua no poder público, a partir do estabelecimento de um escritório de resiliência municipal. Esse chefe – com uma equipe formada especificamente para atuar com o tema da resiliência na cidade – passou a ser o principal responsável por coordenar o desenvolvimento da estratégia na cidade, conectando, por um lado, as redes locais entre si e, por outro, as redes

locais com as internacionais envolvidas na rede Cem cidades resilientes. Essa conexão ocorre pela condução em especial do sócio/estratégico responsável por desenvolver a metodologia a ser aplicada e a plataforma de parceiros, em uma rede de empresas, ONGs, governos, que presta apoio com serviços e ferramentas para os projetos de resiliência.

Lançada em janeiro de 2016, a Estratégia de Resiliência de Porto Alegre foi a primeira da América Latina e é considerada atualmente modelo regional. Dentre as ações de destaque da Estratégia de Resiliência, a revitalização do 4º distrito da cidade é identificada como a principal. Na descrição do plano, a iniciativa está vinculada ao objetivo estratégico denominado “ecossistema inovador”, que visa, de maneira geral, “possuir uma economia diversificada que fomente economias criativas, colaborativas e novas tecnologias; desenvolver áreas degradadas da Cidade; [...]” (Desafio Porto Alegre Resiliente, 2016, p.17). Para atingi-lo são destacados os objetivos específicos envolvendo a “interação orgânica entre as universidades, as empresas, o poder público e as comunidades locais”; o dinamismo “baseado em economia e inovação”; e o incentivo “a empreendedores em setores de tecnologia de pesquisa e saúde” (ibid.).

A revitalização do 4º distrito tem um caráter estratégico para o fortalecimento global da economia da cidade, considerando a região pelo seu potencial acumulado a ser explorado. Nessa direção, a iniciativa sob o ângulo dos “valores de resiliência” escrita por sua capacidade de tornar-se piloto de um modelo para atrair investimentos de maneira global na cidade, diversificando a economia, bem como modelo para o resgate de outras áreas em Porto Alegre. Dez ações de suporte são referenciadas como parte do projeto de revitalização, são elas: portal POA Digital; InvestePoa; espaço empreendedor; lei de incentivos fiscais (ISS/IPTU) do 4º distrito; centros de pesquisa e tecnologia PUCRS e UFRGS; expansão e qualificação das unidades de triagem de resíduos sólidos no 4º distrito; redução de tempo de

abertura de empresas; articulação de redes de empreendedores e inovadores da cidade; mapeamento e fortalecimento da economia criativa (ibid.).

Atualmente, uma das consequências visíveis dessa parceria entre o governo municipal de Porto Alegre e as 100 cidades resilientes, com foco no projeto de revitalização do 4º distrito é o contrato firmado entre a cidade e o Banco Mundial. Embora a relação não seja direta, foi por meio do Escritório de Resiliência do município que as ações com essa instituição internacional têm ocorrido. Além disso, está em curso um “alinhamento institucional” (Borba, 2018) entre o setor de resiliência do Banco Mundial e a prefeitura de Porto Alegre visando ao plano de negócios e aos projetos-âncora para a revitalização do 4º distrito, “que servirá como modelo para aplicar em outras áreas que necessitem de projetos semelhantes, além de reestruturar o plano diretor da cidade” (ibid., p. 1).

Essa relação foi consolidada no final de 2018, quando uma comitativa liderada pelo prefeito de Porto Alegre esteve nos EUA e assinou um compromisso com o Banco Mundial de US\$ 30 milhões para o projeto de revitalização do 4º distrito, “os quais serão destinados à contenção de alagamentos, saneamento e mobilidade urbana” (ibid., p. 1). Do encontro também resultou uma parceria de assistência técnica do Banco Mundial, com a finalidade de “estruturação de projetos e revisão do Plano Diretor da Capital, com recursos a fundo perdido, tendo como viés gerar os mecanismos necessários para viabilizar a reconversão do 4º distrito” (ibid.). A operação que envolve empréstimos com intermédio da instituição financeira do Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE) é considerada inédita e tem como propósito “superar a saúde financeira do município” (ibid.).

Nesse momento, também ocorreu o encontro com o diretor da área de Resiliência do Banco Mundial com o objetivo de “alinhamento institucional”. A comitativa foi formada por integrantes do governo municipal da área da Fazenda, da área das Parcerias Estratégicas e da

secretaria do Planejamento e Gestão e, também, por coordenadores do Escritório de Resiliência e por representantes do setor privado e de universidades vinculados à Aliança pela Inovação de Porto Alegre.

Assim, são articuladas novas geometrias cada vez mais policêntricas, liquidando as dinâmicas do espaço e reconstituindo simultaneamente os padrões de polarização centro-periferia (Keil, 1994 apud Brenner, 2018). Esse processo está condicionado a uma dinâmica dialética ambivalente do conceito introduzido por Swyngedouw (2004) de “glocalização”, ou seja, a globalização insere-se, não simplesmente pela extensão geográfica, mas pela expansão e aceleração de acumulação de capital fundamentadas nas infraestruturas territoriais que permitem a circulação do capital ainda mais rápido e se tornam ainda mais conflitantes pelo entrelaçamento e sobreposição em uma “morfologia hierárquica estratificada”, segundo a terminologia de Lefebvre (2001). E o urbano, assim, transforma-se no produto de densas redes interescares, vinculado ao sistema global, e as cidades, nos locais estratégicos de experimentações regulatórias, de inovação institucional e de contestação sociopolítica (Scott, 1998 apud Brenner, 2018).

Como legitimação dessas implantações globais, a área passa por um processo de transformação na sua territorialidade a partir de agrupamento, incentivos fiscais e reforço das mídias locais na potencialidade de mudança dos agentes da economia criativa. Sua concepção relaciona-se com a produção flexível de trabalho, diferenciação de produtos, especialização, atividades em fluxos de redes e de exploração territorial cultural, o que leva às aglomerações produtivas desse tipo de serviço (Miguez, 2007). É uma produtividade econômica que leva ao paradigma pós-fordista e se legitima por incentivos de agências internacionais em relatório da Unctad, da secretaria da economia criativa em nível federal, e, inclusive, pelo plano de economia criativa da cidade de Porto Alegre. Este último é baseado nas redes que são desenvolvidas nesse escopo pela indústria criativa dividida no Brasil, conforme dados da Firjan (2012), em quatro grandes

áreas: tecnologia (P&D, biotecnologia, TIC), consumo (publicidade, arquitetura, *design* e moda), mídia (editorial e audiovisual) e cultura (expressões culturais, patrimônio e artes, música e artes cênicas).

E é no bairro Floresta onde diversos agentes que compõem essas atividades recebem benefícios fiscais para criar um *cluster*, constituem-se em uma marca no desenvolvimento de suas redes e marcam o discurso da revitalização e o ressurgimento econômico por meio da diversidade cultural, da percepção da sustentabilidade como fator de desenvolvimento local e regional, da inovação como vetor de desenvolvimento da cultura e das expressões de vanguarda e da inclusão produtiva como base de uma economia cooperativa e solidária (Inovapoa, 2013). A ideia de economia criativa e da instigação desses profissionais criativos em modificar uma área a partir de sua inserção e demandas provém da concepção de Florida (2000) e de uma política pública atrelada ao “novo trabalhismo” britânico associado de uma política neoliberal do Departamento de Cultura e Desportos do Reino Unido de Margareth Thatcher, continuada pelo governo de Tony Blair (Hall, 2000).

As influências globais desse tipo de desenvolvimento atrelado a esses profissionais com escolarização alta, demandantes de serviços urbanos especializados, com preferências residenciais que “refletem estilos de vida de tendências globais de consumo, valorizam características da diversidade e infraestrutura da região central das cidades, dando maior importância à estética e ao individualismo” (Martínez-Rigol, 2005, p. 104, apud Alcântara, 2018, p. 34). Além do mais, reiteram como exemplo essa concepção de empreendedorismo urbano, um novo regime urbano em que as cidades são impostas.

A gentrificação, ou seja, a atração de classe média para um território estratégico, mas em degradação, com o fim de higienizar e modificar a cultura local característica dessas políticas urbanas de reestruturação, como apontados por Gross (1964) e Zukin (1989). Esse conceito provindo do Norte Global apresenta resultados distintos, conforme características específicas locais, por isso, quando analisado um território, é necessário fornecer elementos adicionais que

merecem consideração, sobretudo no Sul Global. Instiga-se aí uma relação comparativa quanto aos resultados associados a vínculos, fluxos e conexões específicas desses agentes de economia criativa conforme seus interesses e processos heterogêneos.

Em Porto Alegre, alguns empreendedores destacaram-se nessa agenda urbana e se posicionam de maneiras distintas para a reestruturação estratégica do local, bem como em conexões diferentes às influências globais. O Distrito C é o principal projeto de uma agência de *design* social para a criação de um polo de mais de 100 artistas em rede, que se encontram, em sua maioria, no bairro Floresta e constroem um espaço para debate, relacionamento, experimentações criativas cooperativas, além de gerar visibilidade com os diversos eventos promovidos. Seu idealizador mantém contatos e faz uma aproximação e referência direta com o distrito de inovação em Barcelona, o 22@, localizado no bairro Poblenou, trazendo essas ideias de um espaço de participação, experimentação, criação coletiva e inovação, construído a partir dos próprios artistas e empreendedores.

Além do Distrito C, o Vila Flores é um espaço multicultural importante no bairro pelo número de empreendimentos que abriga, as mediações e articulações que realiza com diferentes atores locais, prefeitura e externos, pela ressignificação de um grande espaço histórico da cidade tornando uma das principais atrações desses profissionais criativos com seus diversos eventos de promoção do lugar. Além do mais, a sua visibilidade internacional dá-se justamente pela arquitetura e cultura, ou seja, de duas amálgamas desses novos projetos pela junção do planejador urbano e da promoção cultural (Arantes, 2000). O Vila Flores participou da 15ª Bienal Internacional de Arquitetura de Veneza de 2016 direcionada à defesa de projetos mais humanos e às questões das cidades, como moradia, mobilidade e sustentabilidade, ao mesmo tempo que é revisitada e explorada pelos gestores públicos como caso privado para crescimento urbano por atração de investimentos econômicos locais.

Nesse cenário, aparece também a Zona de Inovação Sustentável de Porto Alegre (Zispoa) que é resultado de uma aliança entre a

iniciativa privada com o estado do Rio Grande do Sul, tendo como foco empreendimentos e *startups* sustentáveis e inovadores principalmente entre jovens empreendedores universitários, técnicos, estudantes e ativistas sociais. Ela é uma estratégia financiada pelo Banco Mundial com o objetivo de atingir os objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU até 2030 e com articulações entre diversos espaços em Porto Alegre, de casas colaborativas com ligações com essas novas iniciativas da cidade, bem como participações em eventos promovidos por parques científicos suecos, em articulação com outro grande investidor da área, como o *Shopping Total*.

Além disso, diversos escritórios de *coworking* e *startups* estão sendo implementados com essas ideias empreendedoras, como o caso recente da instalação da Fábrica do Futuro, um espaço *coworking* de atração de *startups* nas áreas de educação, sistemas audiovisuais, realidade virtual, internet das coisas e desenvolvimento de games. Outros empreendimentos também têm grande relevância para maior visibilidade no bairro e reconhecimento de aglomeração, como é o caso da Bolsa de Arte e do *Hostel Boutique*, o último ligado ao setor de turismo e cujo antigo dono foi um dos principais articuladores do Coletivo Refloresta, dentro do qual se criavam ações que aproximavam as novidades da economia criativa aos moradores, com eventos como brechós, poesias e músicas nas ruas, bem como se criavam demandas à prefeitura para mudanças objetivas sobretudo nos quesitos de segurança e saneamento.

As conexões realizadas entre esses agentes criativos, a relação estabelecida para a construção de ideias e implantações nos locais ou mesmo entre os burocratas nos serviços públicos são o que constitui uma unidade de análise em uma pesquisa comparativa baseada em abordagem compreensiva e histórica que amplia o potencial comparativo urbano de Robinson (2011). Conforme a autora,

há muitos processos urbanos para os quais nem os limites administrativos formais, nem as regiões funcionais das cidades seriam a escala pertinente para a comparação. Em seu lugar,

os processos que excedem a extensão física de uma cidade – circulações e fluxos –, assim como fenômenos que existem e operam em uma escala menor da cidade deveriam ser as unidades pertinentes para a comparação. (p. 13)

O empreendedorismo, a economia criativa, os espaços de *coworking*, a busca de um território resiliente e a reestruturação urbana de uma área pelo embelezamento e espetáculo do espaço são “reproduzidos em série no mundo das cidades ou são influenciados pelos mesmos processos e atores” (ibid., p. 14). Para além do aspecto estrutural, a análise de Robinson auxilia para trazer os pontos de conexões e os fluxos que vinculam diferentes contextos urbanos como unidades de análises apropriadas.

As circulações se criam e podem se fazer por meio da proliferação de colaborações, enlaces, pistas, instituições internacionais ou interurbanas, um investimento no campo da política, a aprendizagem de diferentes cidades [...]. (Ibid., p. 15)

A relação de parceiros-chave, como o 22@, o governo do RS, associações de moradores, associações de empresas e *startups*, empreendedores individuais autônomos, Centro cultural e social Vila Flores, Distrito C, Coletivo Refloresta, espaços de *coworking* e o sindicato da construção civil do RS, bem como a prefeitura de Porto Alegre, acabou se estabelecendo como de agentes que reconstroem um espaço diante de suas trajetórias. É, dessa forma, que laços e influências vão se identificando e criando uma nova configuração ao espaço, por uma imaginação das circulações que nos leva a imaginação espacial topológica, ou seja, uma forma de dar sentido às globalizações contemporâneas, de maneira mais fluida e menos fechada a um único território.

Considerações finais

Este trabalho buscou construir uma abordagem das trajetórias dos indivíduos que modificam o espaço, sob um olhar metodológico

de Robinson (2011) e sob a égide da crítica urbana da constituição do desenvolvimento neoliberal desigual, híbrido e padronizado das cidades de Brenner (2018). Estabelece, a partir dessas concepções teóricas, uma junção de fatores para o processo de urbanização na cidade de Porto Alegre, especialmente no 4º distrito, no bairro Floresta.

A partir do conhecimento sobre o território e a estrutura da economia local, em que existe o crescimento do setor do comércio e de serviços em detrimento do industrial com o passar dos anos, vemos que esse quadro converge para o desenvolvimento de empreendimentos de economia criativa, e que o distrito C vem reconfigurando os agentes, que são facilitadores de uma melhoria no tecido produtivo da área e de novas estratégias de revitalização urbana.

Essa configuração é atravessada por forças globalizantes e de forma multiescalar, na qual se estabelece uma estratégia global-local com agentes internacionais que operam em nível institucional, influenciando no desenho de novas políticas para área.

Podemos dizer que ainda é necessário um maior aprofundamento das análises sobre as trajetórias dos atores, bem como de possíveis resultados dessas reconfigurações, mas, mesmo assim, essas perspectivas auxiliam para decifrar as tendências, os arranjos políticos e as relações de poder com o intuito de uma reestruturação neoliberal regulatória, disciplinada pelo mercado e que se expande globalmente e atua localmente na cidade de Porto Alegre.

Referências

- ALCÂNTARA, Maurício Fernandes (2018). Gentrificação e hipsterização: um estudo sobre a Vila Buarque (São Paulo, Brasil). *Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia*, v. 2, n. 6, pp. 31-48, novembro.
- ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos. B. e MARICATO, Ermínia (orgs) (2002). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis, Vozes.
- BORBA, Elisandra (2018). Banco Mundial confirma operação inédita para Porto Alegre. Notícia. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, seção Executivo. Disponível em: <<https://alfa.portoalegre.rs.gov.br/gp/noticias/banco-mundial-confirma-operacao-inedita-para-porto-alegre>>. Acesso: em maio 2019.

- BRENNER, Neil (2010). O que é teoria crítica urbana? *emetropolis. Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais*, n. 3, ano 1, dezembro. Disponível em: <<http://emetropolis.net/artigo/17?name=o-que-e-teoria-critica-urbana>>. Acesso em: 12 maio 2019.
- (2018). *Espaços de urbanização: o urbano a partir da teoria crítica*. 1 ed. Rio de Janeiro, Letra Capital e Observatório das Metrópoles.
- BRENNER, J. ; PECK, J. e THEODORE, N. (2012). Após a neoliberalização? São Paulo, *Cad. Metrop.*, v. 14, n. 27, pp. 15-39, jan/jun.
- Desafio Porto Alegre Resiliente (2016). Disponível em: <https://www.100resilientcities.org/wp-content/uploads/2016/01/Estrategia20de20Alegre20Resiliente_digital.pdf>. Acesso em: maio 2019.
- FIRJAN (2012). *Mapeamento da indústria criativa no Brasil*. Rio de Janeiro, Sistema Firjan.
- FIX, Mariana de Azevedo Baretto (2011). *Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil*. Tese de doutorado.- Campinas, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.
- FLORIDA, Richard (2000). *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. Nova York, Basic Books.
- GLASS, Ruth (1964). *London: aspects of change*. Londres, MacGibbon & Kee.
- HALL, Peter (2000). *Creative Cities and Economic Development*. *Urban Studies*, v. 37, n. 4.
- HARVEY, David (1992). *A condição pós-moderna*. São Paulo, Loyola.
- (2014). *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo, Martins Fontes.
- Inovapoa – Prefeitura Municipal de Porto Alegre (2013). *Porto Alegre Criativa: Plano Municipal de Economia Criativa*, Disponível em: <http://lproweb.pro-cempa.com.br/pmpa/prefpoa/inovapoa/usu_doc/poa_criativa_vweb.pdf>. Acesso em: mar 2019.
- LEFEBVRE, Henri (2001). *O direito à cidade*. São Paulo, Centauro.
- Masterplan 4º Distrito: Revitalização Urbana e Reconversão Econômica (2016). Disponível em: <http://4distrito.portoalegre.rs.gov.br/sites/default/files/Masterplan_4Distrito.pdf>. Acesso em: maio 2019.
- MIGUEZ, Paulo (2007). “Economia criativa: uma discussão preliminar”. In: NUSSBAUMER, Gisele Marchiori (org.). *Teorias e políticas da cultura: visões multidisciplinares*. Salvador, Edufba, Coleção CULT, 1, pp. 96-97.

- PNUD (2014). *Ocupações das Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH) da Orla do Guaíba (2000-2010)*. Disponível em: < http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_udh/22221>. Acesso em: abril 2019.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE (2018). *Consulta de Alvarás Secretaria Municipal de Indústria e Comércio*. Disponível em: <<https://alvaraweb.procempa.com.br/alvara/home.seam>>. Acesso em: out 2018.
- ROBINSON, Jennifer (2011). Cities in a world of cities: the comparative gesture. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 35, v. 1, jan, pp. 1-24.
- SUL21 (2015). Câmara aprova redução de impostos a empresas de tecnologia do 4º Distrito. 14 dez. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/cidades/2015/12/camara-aprova-reducao-de-impostos-a-empresas-de-tecnologia-do-4-distrito/>>. Acesso em: 9 ago 2018.
- SWYNGEDOUW, Erik (2004). Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*. Cambridge v.17, n. 1, pp. 25-48.
- THROSBY, D. (2010). *The Economics of Cultural Policy*. Cambridge, Cambridge University Press.
- ZUKIN, Sharon (1989). *Loft living: cultural and capital in urbanchange*. New Brunswick, RutgersUniversity Press.

A requalificação da orla de Salvador: tramas de gentrificação

Helder Freitas do Bomfim

Introdução

Está em curso Salvador um processo de transformação cultural das formas de usos da cidade, em meio a uma disputa político-eleitoral polarizada entre o Partido Democratas (DEM) e o Partido dos Trabalhadores (PT). Para além das disputas políticas, o cotidiano da cidade é marcado por canteiros de grandes projetos urbanos. Foram executadas e/ou entregues à população, no período de 2012 a 2018, intervenções estruturantes na cidade, nas áreas da mobilidade, infraestrutura urbana e equipamentos culturais. Dentro desse conjunto de ações, a orla marítima da cidade está sendo objeto de transformação. Sua requalificação é o grande objetivo do projeto “Nova Orla de Salvador”, ação da prefeitura municipal para desenvolvimento de atividades turísticas.

A intervenção realizou mudanças nas formas de usar, construir e empreender em nove bairros da cidade. O projeto teve como investimento inicial para execução o contingente de R\$111,6 milhões (cento e onze milhões e seiscentos mil), aplicados nos trechos: São Thomé de Paripe, Tubarão, Ribeira, Barra, Jardim de Alah/Armação, rio Vermelho, Boca do Rio, Piatã e Itapuã. Foi prevista a implantação de 50 mil m² de novas calçadas, seis quilômetros de ciclovias, 10 quilômetros com nova iluminação pública, além de quadras esportivas, praças, mirantes e restaurantes.

A pesquisa realizada é um diálogo da sociologia urbana, em especial com os estudos sobre grandes projetos urbanos, processos de transformação de áreas históricas. O interesse da investigação é sobre a operacionalização das políticas urbanas de produção do espaço no cotidiano de dois bairros da cidade, enfatizando os impactos sociais na reconfiguração dos usos da cidade. O foco desta pesquisa é o projeto “Nova Orla de Salvador”, percorrendo as suas tramas, tensões e conflitos.

Segundo Telles e Cabannes (2006, p. 79), “a produção dos espaços passa por um intrincado jogo de atores e campos multifacetados de conflitos e tensões”. O que mostra mais uma vez uma situação que demanda observação, registro e reflexões sobre o projeto na Barra e do rio Vermelho, principais bairros turísticos. Esta pesquisa explora limites do conceito de gentrificação através da problematização dos conflitos materiais e simbólicos decorrentes da requalificação da orla marítima. Dessa forma, consideramos que a cidade pode ser compreendida através das relações do cotidiano, tensões e conflitos que exprimem tramas de poder que associam os diferentes agentes e instituições.

As estratégias de gentrificação, segundo Harvey (2006), dão-se através da criação de espaços inacessíveis e mesmo hostis às populações mais pobres – enobrecimento ou elitização de lugares anteriormente habitados e/ou frequentado pelas classes populares –, a partir de investimentos públicos que priorizam a presença/trânsito de “consumidores válidos”. Ao mesmo tempo que resulta, retroalimenta o processo de exclusão, pois interfere na valorização imobiliária dos lugares que sofrem as intervenções.

A cidade transformou-se num produto a ser visto, visitado e vendido através da utilização de técnicas de marketing e propaganda, em meio às quais a cidade se torna mercadoria. Segundo Mendes et al. (2018), nas últimas décadas, o conceito de gentrificação tem alargado seus significados; sua redefinição na prática tem tornado o conceito mais elástico e flexível. Nesse sentido, essa remodelagem tem

abrangido não só o setor residencial, mas também a geografia funcional da cidade, impactando no comércio, no turismo e na governança e produzindo novos objetos espaciais.

O ponto de partida para percorrer as tramas da “requalificação da orla de Salvador” foram os conflitos do cotidiano decorrentes da intervenção urbana. Situações-conflitos, identificadas pelos usuários dos bairros durante a pesquisa. Essa escolha permitiu analiticamente correlacionar a implantação do projeto em Salvador com as políticas urbanas nas cidades históricas latino-americanas, em um jogo de escalas, no qual os eventos do cotidiano foram considerados a partir de uma perspectiva ampliada, capaz de correlacionar questões gerais da cidade.

Metodologicamente tomando os bairros do Barra e rio Vermelho como um estudo de caso múltiplo, a análise integra as técnicas de observação direta e participante, análise de documentos e entrevistas. Os agenciamentos práticos da vida cotidiana foram analisados através das trajetórias e formas de usos da cidade, tratados como uma dimensão de mediação entre as políticas urbanas e as práticas (individuais e coletivas). A escolha de um modelo analítico ancorado nessa perspectiva relacional nos permitiu refletir sobre os processos de mercantilização da cidade em escala global. E, dessa maneira, interpretamos a cidade como uma totalidade, complexa diversa e seletivamente compartilhada, produto de um processo de construção social que se dá em um jogo de tensões na construção social do cotidiano.

Os limites das concepções de “renovação”, “revitalização” e “reabilitação” foram explorados com a problematização dos conflitos materiais e simbólicos decorrentes das estratégias dos agentes municipais de regulamentação e, também, das táticas de resistência dos participantes. Através das tramas da revitalização, foi possível tecer questionamentos sobre quais as mudanças que a requalificação da orla provocou nos padrões de sociabilidade dos bairros de classe média da cidade. E sobre quais são os principais impactos sociais do processo de gentrificação dos bairros da Barra e rio Vermelho. Nesse sentido, optamos por dividir o resultado e as discussões em seções: “Salvador

das grandes obras: o projeto de requalificação da orla”; “Os ‘res’ da política urbana: neoliberalismo e grandes projetos”; “Tramas da gentrificação da orla de Salvador” e “Considerações finais”.

A Salvador das grandes obras: o projeto de requalificação da orla

A cidade de Salvador, nas duas primeiras décadas do século XXI, posiciona-se no cenário nacional e internacional como um dos principais destinos turísticos do Brasil. Sob a bandeira do turismo de experiência, as grandes agências de publicidade têm construído um discurso espetacularizado da cidade-propaganda, comercializado como sendo a cidade a terra da felicidade, paraíso da alegria, criatividade e pujança cultural. Aos sons de tambor em decibéis de trios elétricos, as grandes agências concorrem por recursos públicos para a construção da imagem/propaganda da primeira capital do Brasil.

O criativo mercado da publicidade desenvolveu um produto rentável e disputado nas grandes licitações, “a Salvador destino turístico”, a cidade das experiências culturais produzidas para divulgação nacional e internacional no trade do turismo. É a cidade tomada como ator político, e de mercado, posicionando-se como um dos principais destinos em uma disputa global. Segundo a prefeitura de Salvador, na sua principal plataforma de divulgação turística, a cidade destaca-se “com cartões postais de tirar o fôlego e atrações culturais que vão do sincretismo religioso ao maior carnaval do planeta, Salvador é a capital da multiplicidade e, em potencial, o maior destino turístico do Brasil”¹

A terra da felicidade tem cheio de flor de laranjeira, sons de atabaques e berimbaus, gosto de dendê e cadência ritmada com festas populares e valioso patrimônio histórico cultural. Entre sabores, danças e vida noturna badalada, Salvador torna-se objeto de divulgação das agências. Segundo o anuário estatístico de turismo – 2018,

1 Disponível em: <https://www.salvordabahia.com/salvador-em-numeros>. Acesso em: maio 2018.

do ministério do turismo, a cidade ocupou a primeira posição entre as cidades da região nordeste na realização de eventos internacionais (Brasil, 2018). Sob o imaginário do “palco fantasiado de cidade”, entre os anos de 2012 e 2018 foram realizados 58 eventos, dentre eles a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

O interesse desta investigação é refletir sobre o processo de requalificação urbano-ambiental da orla marítima de Salvador no período de 2012 a 2018. Através da execução da investigação sobre os impactos do Projeto Nova Orla Salvador, foi planejado um conjunto integrado de intervenções físicas de recuperação de espaços públicos que objetivaram a transformação da infraestrutura e da produção do espaço urbano enquanto área de lazer, convívio, contemplação e entretenimento. Para além de belezas naturais, a inclusão da cidade no circuito turístico internacional tem provocado a execução de um conjunto ordenado de ações de preparação da cidade para desenvolvimento de atividades turísticas.

É importante salientar que o período de 2012 a 2018 é marcado pela realização de grandes projetos que objetivam melhorias na mobilidade e infraestrutura, valorização da cultura e promoção de atividades turísticas. No ano de 2019, a única cidade brasileira indicada como “lugar para se conhecer em 2019”, pelo *The New York Times*, foi Salvador. O artigo desse grande jornal internacional recomenda uma lista seleta de 52 cidades no mundo para viagens turísticas. A cidade aparece na 14ª posição, com uma chamada icônica divulgando internacionalmente que a velha capital passou por uma reforma² (*The New York Times*, 2019). A matéria dá destaque ao turismo de experiência, ao centro histórico e ao conjunto de projetos recentemente realizados para acolhimento de turistas na cidade.

Cada vez mais a cultura tem se tornado central na transformação da cidade e também é um elemento de disputa política na cidade. A transformação urbana que a cidade tem vivenciado se dá no bojo da disputa político-eleitoral polarizada entre o Partido Democratas

2 Texto original “The country’s original capital gets a makeover”.

(DEM) e o Partido dos Trabalhadores (PT). Na esfera da gestão municipal, o DEM elegeu como prefeito em 2012 Antônio Carlos Magalhães Neto (ACM Neto) representante do carlismo. Em 2016, ocorreu sua reeleição com uma plataforma política voltada para o desenvolvimento da história de Salvador, integrando ações de modernização da infraestrutura, requalificação do centro histórico, geração de empregos, fortalecimento da economia informal e criativa. E, no governo do Estado, o PT em 2014 elegeu Rui Costa como governador, acirrando a disputa pelo controle político local. Em 2018, Rui Costa foi reeleito, apresentando uma plataforma política com grandes obras direcionadas para a capital soteropolitana, tendo como principais frentes de trabalho a execução do grande projeto urbano de construção da Ponte Salvador-Itaparica.

O Projeto Nova Orla de Salvador é executado com recursos do governo federal e da prefeitura municipal, através dos Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo – Prodetur. As ações do programa buscam organizar as cidades para o desenvolvimento de atividades turísticas, por meio de planejamento das áreas prioritárias, e têm por objetivo recolocar o turismo como uma atividade econômica geradora de emprego e renda. Os recursos do Programa são operacionalizados pelo ministério do turismo, acolhendo propostas estaduais e municipais, em parceria com organismos multilaterais e financiadores internacionais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Corporação Andina de Fomento.

Segundo Zanquine (2006), o BID tem uma grande importância na revitalização de áreas históricas da América Latina, atuando nos grandes projetos urbanos como uma nova fronteira para aplicação de capitais privados. As informações disponíveis indicam que o programa foi desenvolvido a partir de estudos encomendados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no começo da década de 1990, para identificar as atividades econômicas que apresentariam vantagens competitivas, caso fossem desenvolvidas na região Nordeste. A conclusão desses estudos identificou que uma das oportunidades mais viáveis para a região era o turismo,

pelo fato de a região nordeste apresentar recursos cênicos e culturais significativos, além de mão de obra em abundância e com custos relativamente baixos.³

No caso da Barra, as obras aconteceram na primeira etapa de execução do projeto de Nova Orla de Salvador. Foram investidos, inicialmente, R\$ 56 milhões em paisagismo, iluminação, implantação de piso compartilhado para veículos e pedestres, usando toda a largura da rua, implantação de dutos subterrâneos e definição de espaços para a prática do ciclismo e caminhada, piso tátil para pessoas com deficiências, rampas de acesso à praia, quiosques para informações turísticas e para comércio de coco e acarajé, sanitários públicos e postos salva-vidas.

Segundo Antônio Carlos Magalhães Neto, prefeito de Salvador, em entrevista ao *Correio da Bahia*, um jornal de grande circulação, no dia 12/6/2013,

[...] o objetivo é “revitalizar” e padronizar a orla da cidade. A Barra vai ser um exemplo de orla para o Brasil. Vai passar por uma mudança total, que passa inclusive por uma mudança cultural. Esse piso compartilhado que vai ser implementado na Barra e na Ribeira, dois trechos que tecnicamente comportam o piso compartilhado, ele vai exigir toda uma reestruturação do trânsito, toda uma educação das pessoas, toda uma nova lógica de aproveitamento da Orla de Salvador. [A Orla] vai ser devolvida às pessoas. O importante é isso. A gente tá fazendo todo esse projeto para permitir que as pessoas possam andar na orla, possam desfrutar do espaço, do ambiente público da Orla. (Magalhães Neto, 2013)

A “nova lógica de aproveitamento da orla”, implantada com o Projeto Nova Orla, é um fato emblemático, tendo em vista que a

3 Para financiar atividades nessas quatro áreas, o BNDES inaugurou, em 1994, o Programa Nordeste Competitivo (PNC). A iniciativa em turismo do PNC foi apoiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), após negociações envolvendo a extinta Sudene, o Banco do Nordeste (BNB), o BID, o então Ministério dos Esportes e Turismo e os estados do Nordeste.

estratégia de execução da obra prevê uma intervenção que se destina a fazer uma “mudança cultural”. A construção do projeto pela municipalidade objetiva transformar Salvador em um case de sucesso para ações em orlas marítimas em todo o Brasil. Desse modo, a prefeitura municipal considera que a padronização e a revitalização da orla irão torná-la um “exemplo de orla para o Brasil”, uma ação de intervenção urbana que impactará na cultura de outros bairros da cidade.

[...] quando, nos dias de hoje, se fala de cidade (pensando estar “fazendo a cidade”), fala-se cada vez menos em racionalidade, funcionalidade, zoneamento, plano diretores, e cada vez mais em requalificação, mas em termos tais que a ênfase deixa de estar predominantemente na ordem técnica do Plano [...] para cair no vasto domínio *passé partout* do assim chamado “cultural” e sua imensa de gama de produtos derivados. (Arantes, 2013, p. 15)

A cidade empreendimento evocada por Arantes é a cidade concebida como máquina de produzir riqueza e mercantilização do espaço público e cultura urbana, como objeto de um planejamento estratégico urbano que tem sido o difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada de diferentes agências multilaterais já citadas, o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (Bird), o Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos (Onuhabitat), e pelos consultores internacionais, sobretudo catalães, cujo agressivo marketing aciona de maneira sistêmica o sucesso do caso Barcelona. Em especial, Borja e Forn (1996) defendem as virtudes do novo modelo (Vainer, 2013a), tendo a centralidade da cultura como dimensão estratégica do *citymarketing*, “[...]é que hoje em dia a cultura não é o outro, ou mesmo a contrapartida, o instrumento neutro de práticas mercadológicas, mas é parte decisiva do mundo dos negócios, é como grande negócio” (Arantes, 2013). Essa mudança da cultura do lugar se expressa nas intervenções urbanas promovidas com a obra em foco. O projeto alterou o perfil de uso de ruas e

avenidas nos bairros, fomentando a prática do ciclismo e limitando a circulação de automóveis, com a criação dos espaços compartilhados (pedestres, ciclistas e motoristas trafegam em um mesmo piso).

Os “res” da política urbana: neoliberalismo e grandes projetos

O interesse da investigação sobre a gestão urbana envolve as estratégias para ordenamento e regulamentação do uso dos espaços públicos em bairros da cidade onde são realizados grandes projetos urbanos. Dando continuidade a essa análise, Pasquotto (2010) aponta que os projetos de intervenção urbanas se dão com a utilização de três conceitos principais: renovação, revitalização e reabilitação, que costumeiramente são utilizados de forma imprecisa na literatura. A autora apresenta uma reflexão sobre os “res” das intervenções urbanas utilizados na literatura após a 2ª Guerra Mundial, considerando que a utilização dessas categorias implica explorar os limites dos conceitos e os contextos de sua emergência, evidenciando sua origem, suas influências e as principais implicações políticas de sua utilização.

Em sua concepção, o conceito de renovação urbana é característico da planificação modernista da década de 50 do século XX e foi utilizado nas operações realizadas nas áreas centrais das cidades europeias pós-bombardeios da segunda guerra mundial. Tendo como contexto de emergência, o Modernismo e a Carta de Atenas, a renovação urbana deu-se nas substituições das estruturas físicas destruídas pela guerra e adaptações das cidades às necessidades da vida moderna. A autora aponta que a principal característica das políticas de renovação urbana foi a aplicação de um modelo de intervenção que desfazia os laços dos habitantes da área “renovada”, rompendo brutalmente as características do tecido urbano que ocasionou o esvaziamento das áreas centrais das cidades europeias. Já o conceito de revitalização emerge na literatura na década de 1960, operando para frear a degradação das áreas antigas das cidades, associado ao movimento do

surgimento das leis de preservação de contextos urbanos, o chamado “terceiro movimento de preservação” e a Carta de Veneza. O conceito de revitalização está relacionado à ampliação do conceito de monumento histórico, envolvendo ações de recuperação e preservação do patrimônio histórico que se desdobrou com a expulsão da população residente e as iniciativas de comércio local nos focos de intervenção (os centros “degradados”).

Na década de 1970, emerge o conceito de reabilitação, associando às intervenções urbanas uma dimensão de restabelecimento de direitos e agregando às obras um conjunto de operações mais complexas do que a simples melhoria no *habitat*. O marco institucional referencial é a Convenção da Unesco de 1972, com a diretriz estratégica de associar as grandes obras à necessidade de reinserção do local no ciclo econômico da cidade e no desenvolvimento humano urbano sustentável. Embora a literatura aponte que, na gestão dos grandes projetos de intervenções urbanas, haja um uso indiscriminado dos “res” (renovação, revitalização, reabilitação, requalificação entre outros), Pasquotto (ibid.) pondera que o excesso de novas terminologias se dá para indicar uma mudança ideológica que nunca ocorreu na prática, gerando imprecisões que camuflam as metodologias e estratégias excludentes, notadamente a de gentrificação, que orienta a execução dos grandes projetos de intervenção urbana.

Nesse sentido, fazemos a opção teórica de utilização dos termos renovação, revitalização, reabilitação, requalificação como sinônimos, buscando explorar as características específicas do ordenamento do bairro da Barra e as estratégias de gestão urbana adotadas no local, assim como as táticas de controle social. Os grandes projetos urbanísticos são tratados por diferentes disciplinas, em especial sociologia urbana, urbanismo, arquitetura e geografia, apresentando perspectivas que se diferenciam epistemológica, ideológica e metodologicamente. A primeira corrente é considerada a vertente positivista, ressaltando suas análises da inserção dos GPUS (Grandes Projetos Urbanos) em um processo amplo de planejamento estratégico, supostamente participativo, e evitando questionamentos críticos dos

fatores ideológicos e as relações de poder entre diferentes grupos de interesses envolvidos em intervenções dessa natureza. Dentre esses estudos, destaca-se Del Rio (2000).

A segunda corrente apoia-se em análises que contestam a possibilidade de um consenso democrático nos GPUs, influenciados por perspectivas teórico-críticas e engajados politicamente, traçando diagnósticos que advertem sobre os riscos de adoção de lógicas opressoras, especularizadas e excludentes na implantação das GPUs. Convergência, nessa perspectiva, os trabalhos de Vainer (2013b), Harvey (1989 e 2006), Maricatto (2013) e Jacques e Britto (2014). Uma terceira tradição buscou estabelecer uma definição tipológica, conceituando através da classificação dos projetos por porte e por características funcionais das intervenções. Nesses estudos, destacam-se os trabalhos de Gadens, Hardt e Frey (2012) e Pasquotto (2010).

O tema da intervenção sobre áreas centrais urbanas pode ser considerado a partir da diferenciação desses centros (Maricatto, 2013), como decadentes ou preservados, comparando-se estratégias de ação e resultados, orientados por interesses divergentes. Essa autora propõe atribuir, ao conceito de renovação, uma ação cirúrgica destinada a substituir edificações envelhecidas que apresentam problemas de manutenção por edifícios novos e maiores que, invariavelmente, sejam marcados por uma estética pós-modernista. Em geral, a renovação se dá com muita demolição e remembramento das parcelas de terrenos existentes, acompanhada de uma intensificação da ocupação do solo. Ainda segundo Maricatto (*ibid.*) na renovação, há uma mudança no uso do solo devido à instalação, na área central, de novos serviços (ligados a comunicação, publicidade, gerenciamento, criação, além de serviços de luxo) e devido a redes de comércio expulsando os pequenos negócios de características tradicionais. Como estes, a população moradora (ou trabalhadora) também pode ser expulsa, especialmente pela forte valorização imobiliária que acompanha esses processos.

Arantes (2000) aponta, também, que os planos de intervenção e reestruturação de áreas centrais geralmente escamoteiam os processos

de gentrificação, considerando que um discurso que prega revitalização, reabilitação, revalorização, reciclagem, promoção, requalificação, entre outros, apresenta como impacto um processo de higienização social. Nesse sentido, as estratégias do processo de gentrificação, segundo Harvey (2006), se dão através da criação de espaços inacessíveis e mesmo hostis às populações mais pobres – enobrecimento ou elitização de lugares anteriormente habitados e/ou frequentados pelas classes populares –, a partir de investimentos públicos que priorizam a presença/trânsito de “consumidores válidos” (em especial a classe média ou populações com poder aquisitivo mais elevado), denominando-se “gentrificação”. Esse processo, ao mesmo tempo que resulta, retroalimenta o processo de exclusão, pois interfere na valorização imobiliária dos lugares que sofrem as intervenções.

Na literatura, a noção de gentrificação, na perspectiva clássica, foi analiticamente utilizada para explicar o processo de afastamento das classes populares das habitações dos centros urbanos das grandes cidades. Assim, para modernização das áreas centrais, as classes populares, em virtude das pressões de mercados e direcionamento da gestão pública, acabam sendo direcionadas para outras regiões da cidade. Smith (2007, p. 18) aponta que

[...] a gentrificação tem sido apresentada como o maior símbolo do amplo processo de renovação urbana que vem ocorrendo. Sua importância simbólica ultrapassa em muito sua importância real; é uma pequena parte, embora muito visível, de um processo muito mais amplo. O verdadeiro processo de gentrificação presta-se a tal abuso cultural da mesma forma que ocorreu com a fronteira original. Quaisquer que sejam as reais forças econômicas, sociais e políticas que pavimentam o caminho para a gentrificação, e quaisquer que sejam os bancos e imobiliárias, governos e empreiteiros que estão por trás do processo, o fato é que a gentrificação aparece [...] como um maravilhoso testemunho dos valores do individualismo, da família, da oportunidade econômica e da dignidade do trabalho [...].

Enfaticamente, também afirma Nobre (2003, p. 2) que na execução dos projetos de reestruturação urbana os

[...] governos locais adotaram o planejamento estratégico, advindo do gerenciamento empresarial, para reverter a decadência econômica. A cidade transformou-se num produto a ser visto, visitado e vendido através da utilização de técnicas de marketing e propaganda [...].

Em meio ao *marketing* urbano, a cidade torna-se mercadoria, cidade-mercadoria a ser vendida em um mercado extremamente competitivo, no qual outras cidades também estão à venda. Segundo Brenner e Theodore (2002), nas cidades as estratégias de gestão e empresariamento urbano trazem um processo dialético de destruição e criação, incidindo na dimensão material e nos aspectos simbólicos, sociais e institucionais das relações urbanas. O turismo e a cultura tornam-se, nesse sentido, elementos centrais para a gestão urbana contemporânea, sendo elementos fundamentais para a construção de um modelo de cidade-mercadoria, cuja principal característica é a sua transformação em produto e objeto de desejo e do consumo.

A cidade tornou-se nessa etapa da globalização uma mercadoria que é comercializada em escalas globais em diferentes cidades, através de uma lógica de produção do espaço urbano extremamente competitiva e desigual. Segundo Vainer (2013b), o *marketing* urbano configura-se atualmente como uma esfera específica e determinante do processo de planejamento da gestão das cidades. O *city marketing* destaca-se nos dias de hoje como a principal estratégia para gestão urbana, e é defendido pelas principais agências internacionais para o desenvolvimento. Segundo os propagadores catalães do planejamento estratégico urbano, sua adoção é o único meio eficaz para fazer frente às novas condições impostas pela globalização às cidades e aos poderes locais.

São considerados, como o pensamento catalão, os referenciais defendidos na/pela Oficina regional para América Latina e Caribe do Programa de Gestão Urbana (Agência Habitat das Nações Unidas,

Pnud e Banco Mundial), Conferência Habitat II – Instambul (Agência Habitat das Nações Unidas) que apresentam o modelo de planejamento estratégico como a única alternativa para promoção do desenvolvimento urbano na América latina. O modelo apresenta uma agenda de transformações do papel do Estado na operacionalização da política urbana. O discurso catalão exprime o pensamento neo-liberal, defendendo redução da atuação no Estado na execução dos grandes projetos urbanos, a especularização da cidade e a competição entre cidades em um mercado de escala global.

Operando nessa lógica de competição das cidades os grandes projetos urbanos (GPUs) se tornaram umas das principais estratégias para promoção do desenvolvimento urbano. O relatório *Estado de las ciudades de America Latina y el Caribe 2012: rumbo a una nueva trasiicion urbana* da Onuhabitat de 2012 tem evidenciado que a América Latina e o Caribe são a região mais urbanizada do mundo. Os dados apontam que 80% da sua população vive atualmente nas cidades. E uma das principais chaves para o desenvolvimento urbano sustentável é a possibilidade de impulsionar um modelo de cidade através da implantação de políticas urbanas que fortaleçam os mecanismos que permitem orientar os mercados imobiliários, para potencializar a valorização do capital urbano para o desenvolvimento de novas infraestruturas.

Na América Latina esse processo foi abrangente, atingindo quase todos os países do continente e ainda não está encerrado. O financiamento dos projetos de revitalização urbana vem sendo organizados de maneira a se adaptar à descentralização das responsabilidades de gestão e, especialmente, a utilizar recursos locais sem, contudo, abdicar de fontes de financiamento externas, especialmente de agências multilaterais de fomento. (Zanqueti, 2006, p. 2)

A realização de grandes projetos urbanos é tema comum da agenda política do desenvolvimento sustentável da América Latina, e modelo de planejamento estratégico utilizado na formulação dessas ações considera a cidade como o grande ator da transformação social.

As pesquisas de Fox (2015) apresentam um estudo de caso sobre a revitalização dos centros históricos latino-americanos, integrando em sua análise o fenômeno que está ocorrendo nos países do México, Peru, Chile e Equador. A autora objetiva compreender a revitalização urbana da América Latina através das distintas figuras institucionais que favorecem a incorporação do terceiro setor nas parcerias público-privadas denominadas *alianza público-privada*, assim como o processo de formação das alianças, seus custos, benefícios e fatores estratégicos para o êxito.

A pesquisa de Cardoso (2013) sobre o Projeto de revitalização da área portuária da cidade do Rio de Janeiro no Brasil apresenta uma análise da Operação Urbana Consorciada – OUC. Os principais achados dessa pesquisa estão relacionados às práticas e às concepções de desenvolvimento urbano que fundamentam a revitalização do porto maravilha. A subjugação da cidade aos interesses do capital é responsável por produzir a experiência da cidade como uma “máquina de crescimento”.

O trabalho de Bomfim (2017) sobre a revitalização de cidade de Salvador, Projeto Nova Orla de Salvador, identificou novos arranjos jurídicos institucionais através do Regime Diferenciado de Contratação para articulação público-privado para execução da requalificação do bairro da Barra. Com a pesquisa, foi possível mapear a rede de agentes e as principais instituições que operam as estratégias de ordenamento público e regulamentação no bairro e a compreensão do conjunto de agenciamentos práticos transitando entre a disciplinarização e a exclusão de práticas consideradas contra-hegemônica e a reivindicação de direito à cidade.

Em meio ao *marketing* urbano, a cidade torna-se produto, “cidade-mercadoria” a ser vendida sob a lógica da competição global. Vainer (2013a) aponta que o modelo de adoção do planejamento

estratégico como única possibilidade de promoção do desenvolvimento das cidades tem sido difundido na América Latina através de agências internacionais e de seus consultores. Com a globalização, “o modelo máquina de crescimento” generalizou-se sob o pretexto de responder às mesmas pressões competitivas em torno do capital escasso e nômade. Sob uma lógica mercantil que atende aos imperativos (políticos) da cultura anglo-saxônica de negócios, a ponto de converter a um dado naturalizado a convicção de que as cidades deveriam ser geridas não *for business*, mas antes *like business*. O Estado intervindo para fortalecer as dinâmicas de mercado e subordinação da cidade às forças capitalistas, promovendo a cidade como objeto do processo de valorização capitalista na cidade.

A cidade deixa de ser o lugar, arena em que se faz o negócio e se torna objeto do processo de valorização do capital. Ela mesma se torna o negócio e tem que ser dirigida, seguindo regras das empresas capitalistas. Os achados desse conjunto de pesquisas apontam que estão em curso, na América Latina e nas principais cidades brasileiras, processos de transformações urbanas sob nomenclaturas jurídicas diversas: Parcerias Público-Privadas, Operações Urbanas Consorciadas, Regimes Diferenciados de Contratação, entre outros) que, para além da diferentes denominações, resultam na articulação entre Estado e iniciativa privada e, em alguns casos, no terceiro setor, para operacionalização da política urbana neoliberal.

Ramírez-Casas (2018) aponta que,

El neoliberalismo em las políticas urbanas, se plasmo em el territorio, bajo la forma de la privatización de los espacios públicos, el desarrollo de barrios privados y torres jardín, la aparición de espacios privados dentro de la ciudad, em uma suerte de mosaico urbano que contribuye a la fragmentación espacial y a la segregación social. Así mismo, em esta nueva gestión de la ciudad se afianza el consumo masivo: urbes planificadas para la instalación de empresas multinacionales, cuyo propósito es ganhar reconocimiento mundial y seducir a los inversores privados.

De forma geral, a literatura sobre a revitalização dos centros históricos latino-americanos aponta que os modelos urbanísticos aplicados na recuperação das cidades têm sido questionados, sobretudo, pelas consequências altamente excludentes na estrutura urbana. Segundo Ramírez-Casas (ibid.), a literatura aponta que as intervenções físico-espaciais têm contribuído para o melhoramento de fragmentos urbanos, sem impactar, de fato, nas desigualdades espaciais e sociais comum às cidades latino-americanas. Arantes (2000) aponta, também, que os planos de intervenção e de reestruturação de áreas centrais, geralmente, escamoteiam os processos de gentrificação, fenômeno de mercantilização da cidade. O discurso que prega revitalização, reabilitação, revalorização, reciclagem, regeneração, promoção, requalificação, entre outros, apresenta como impacto um processo de higienização social.

Tramas da gentrificação da orla de Salvador

A elevação da cidade a um novo patamar de metrópole cosmopolita, capaz de atrair novos negócios e investimentos sustentáveis, requer a adoção de medidas bem traçadas. [...] Empreenderemos todos os esforços para a execução das obras e ações que visam devolver a Salvador o destaque regional, nacional e internacional, em sintonia com a sua trajetória histórica e sua vocação natural. (Prefeitura de Salvador, 2013)

A cidade de Salvador passa por um processo intenso de mudanças, que se engendra em um projeto político da atual gestão para dimensionar os desafios da cidade para estabelecer as bases para um “novo ciclo de progresso”. A elevação da cidade ao patamar de metrópole cosmopolita, máquina atrativa de negócios e polo nacional e internacional de desenvolvimento urbano tem sido divulgada pela gestão do prefeito ACM Neto como o principal objetivo a ser traçado para resgatar a pujança socioeconômica da capital que é considerada pela gestão municipal como o berço do País e orgulho nacional, pelo

seu legado e suas tradições históricas e político-culturais. E, com base nesses desafios, foi construído o Planejamento Estratégico 2013-2016 da cidade de Salvador.

Reafirma-se o discurso de que a cidade passa por deficiências decorrentes da ausência de planejamento nas últimas décadas, responsável pelo agravamento dos problemas estruturais por ela enfrentados hoje. Segundo diagnóstico da prefeitura, que fundamentou a construção do seu planejamento estratégico, baseado em estatísticas, cruzamento de dados e inspeção das condições *in loco*, foram verificadas deficiências e fragilidades nos serviços públicos essenciais da cidade. No documento, a cidade é caracterizada pela predominância de indicadores adversos que colocam Salvador como uma das cidades cuja população se encontra em situação mais crítica de vulnerabilidade social.

A Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), entidade vinculada à Secretaria Municipal de Urbanismo (Sucom), tem a finalidade de exercer a função de planejamento urbano, bem como de elaborar e coordenar projetos urbanísticos setoriais, de arquiteturas especiais. A FMLF aponta, em seu Relatório Anual de 2014, que:

Com 2.675 mil habitantes em 2010 e taxa de urbanização de quase 100% (99,9%), Salvador apresenta problemas que foram agravados, ao longo dos anos, pela falta de planejamento, de controle sobre o uso e a ocupação do solo, de investimentos em infraestrutura e da urbanização dos espaços públicos, apesar dos sinais de crescimento econômico. (Relatório FMLF, de 2014, p. 5)

O discurso da falta de planejamento das gestões anteriores da cidade cria a legitimação social para a construção do Planejamento Estratégico 2013-2016, no qual a atual gestão traçou áreas prioritárias de gerenciamento que são objetos de ações destinadas a reverter a situação crítica de setores essenciais, como a educação, a saúde, a mobilidade e a expansão urbana. Deste último, destacam-se as ações de “requalificação urbana” e a execução do Projeto Nova Orla de Salvador.

O Relatório da Gestão da Prefeitura referente ao período de 2013-2016 aponta que a requalificação da orla marítima de Salvador está sob a coordenação da Casa Civil, abrangendo a borda marítima da Baía de Todos os Santos e a orla atlântica, e tem como objetivo a recuperação desses espaços públicos enquanto áreas de lazer, convívio e contemplação. O documento aponta que os projetos desenvolvidos pela Gestão Municipal buscaram resgatar a funcionalidade e os usos da orla, por meio da valorização das suas vocações, símbolos e culturas.

Segundo representante da Fundação Mário Leal Ferreira, em entrevista realizada pelo pesquisador em 2017:

A recuperação das áreas públicas é para trazer os moradores (considerando não apenas os moradores, mas sim todos os que usam, comerciantes, etc.). É trazê-los para usar o espaço público; os moradores ou estavam dentro de casa ou em shopping center. No shopping uma classe média e a população de baixa renda, sem parque, sem orla, sem praça. Então o objetivo maior era requalificar esse espaço como espaço de convívio, de lazer, de esporte de contemplação. A orla é o nosso grande espaço que temos aqui para todas essas atividades ocorrerem, principalmente, de convívio, de encontro, a relação entre as pessoas, promover o espaço público para uso com qualidade. Trazer os moradores para a orla, esse era o eixo social, mas a requalificação tem um eixo urbanístico, trabalhar esses espaços, e ambiental, não perder a recuperação da qualidade ambiental que durante muito tempo foi perdida.

A fala acima, cedida em entrevista, aponta que o grande objetivo é transformar a orla da cidade no grande espaço de convívio, ponto de encontro e espaço de lazer, esportes e contemplação. Esse depoimento é uma expressão da centralidade do projeto para a gestão municipal e apresenta o conceito norteador de construção do projeto de requalificação da orla da cidade. As obras realizadas na Barra aconteceram na primeira etapa de execução do Projeto Nova Orla, no qual foram investidos inicialmente, R\$ 57.705.106,00 em

paisagismo, iluminação, implantação de piso compartilhado para veículos e pedestres, usando toda a largura da rua, implantação de dutos subterrâneos, definição de espaço para a prática do ciclismo e caminhada, piso tátil para pessoas com deficiências, rampas de acesso à praia, quiosques para informações turísticas e para comércio de coco e acarajé, sanitários públicos e postos salva-vidas.

A empresa executora da obra da Barra é a Construtora Norberto Odebrecht (daqui por diante referida como empresa executora), que foi contratada através do Regime Diferenciado de Contratações (RDC) 001/2013 (processo n. 1040/2013). Esse regime é uma modalidade de licitação pública criada no Brasil através da lei n. 12.462, de 4 de agosto de 2011 (Brasil, 2011), e consiste em procedimento distinto daquele adotado pela lei federal n. 8.666/1993 – Lei Geral de Licitações (Brasil, 1993); foi concebida “para reger certames e contratos necessários à realização da Copa das Confederações Fifa 2013, Copa do Mundo Fifa 2014 e Jogos Olímpicos e Paraolímpicos 2016” (Rossi, 2013).

É divulgado, como o principal caráter inovador do projeto, o uso do piso compartilhado, uma nova forma de uso dos espaços urbanos que tem como principal característica a não separação do espaço para a circulação de pedestres, carros e bicicletas. A defesa da prefeitura é que a proposta de piso compartilhado busca promover a harmonia entre veículos e pessoas, para que convivam de maneira integrada no mesmo ambiente. A expectativa é que a Barra se consolide como a principal área de lazer da cidade de Salvador.

Do ponto de vista ainda da infraestrutura, a obra contemplou investimentos para a acessibilidade. Foram construídas ou remodeladas, para se adequarem às normas internacionais de acessibilidade, onze escadarias de acesso à praia, e o projeto previu também intervenções paisagísticas, além da instalação de mobiliário urbano padronizado, ao longo de toda a área reformada. Segundo a empresa executora, em seu *site*,

Um dos grandes desafios da obra foi conciliar os trabalhos com a vocação do bairro como um espaço de realização de importantes eventos. Nesse sentido, o cronograma do projeto foi adaptado. Foram realizados o carnaval, a *Fan Fest* da Copa do Mundo de 2014, as celebrações do centenário do cantor Dorival Caymmi, a encenação da Paixão de Cristo durante a Semana Santa, além de duas importantes exposições ao ar livre, no largo do Farol da Barra – principal cartão postal da cidade –, promovidas em homenagem aos 90 anos do artista Mário Cravo e pelo centenário de nascimento do professor e arquiteto baiano Diógenes Rebouças.

Segundo informações da Agência de Notícias da prefeitura municipal de Salvador, a primeira etapa da obra foi entregue no dia 22 de agosto de 2014, com uma grande celebração para o público, que contou com programação cultural estendida até o dia 24, reunindo apresentações teatrais, musicais para crianças e adultos, feiras de gastronomia, artesanato; além disso foi instalada uma roda gigante de 20m, para permitir que os soteropolitanos e turistas conhecessem do alto o projeto já finalizado. Na coletiva de imprensa da inauguração, o prefeito declarou que:

Foi uma obra intensa, complexa, com 100% dos recursos municipais e, após a inauguração da parte física, é necessário iniciarmos o trabalho de conscientização e preservação do espaço. (Magalhães Neto, 2014)

Dentre as principais ações apresentadas pelo prefeito nessa coletiva, destacam-se: a) a implantação do Escritório de Gestão da Barra, que acompanharia de perto todo o desenvolvimento do novo conceito implantado no bairro (piso compartilhado); b) interdição do tráfego de veículos no trecho entre o Porto da Barra e a rua Barão de Sergy; c) doação de equipamentos padronizados para baianas e vendedores de água de coco; d) implantação de lixeira especial para descarte dos cocos; e) implantação do sistema de irrigação automática para o gramado do Farol da Barra, que resultará em um maior controle da

prefeitura na realização de eventos no bairro; f) a prefeitura ainda está estudando a questão dos estacionamentos no local, com definição de vagas em três vias: rua Barão de Sergy, rua Marques de Leão e rua Afonso Celso; g) convocação dos comerciantes da Barra para pensar iniciativas de reforço da economia do bairro, a exemplo dos bares, restaurantes, lojas e espaços culturais, no sentido de atrair mais investimentos.

O processo n. 1040/2013 – RDC n. 001/2013 apresenta por contratante a Sucop – Superintendência de Conservação e Obras Públicas do Salvador e por contratada a empresa executora e teve por objeto do Regime Diferenciado de Contratações a prestação de serviços de elaboração de projeto básico e projeto executivo e execução de obras civis de requalificação da área da barra, visando à implantação do parque urbano da orla – trecho barra, inserido em área de valor urbano-ambiental com valor global de R\$ 57.705.106,00.

A execução de um projeto de intervenção urbana é uma ação multidimensional que produz e reproduz uma política de controle e uso do espaço urbano que se expressa através da construção de um conjunto de outras estratégias de gestão que impactam nas formas de uso, planejamento e construção da cidade. Com a implantação das intervenções físicas e estruturais do Projeto Nova Orla de Salvador foram operacionalizadas outras estratégias de gestão urbana que transformaram as formas de uso e acesso aos espaços públicos do bairro. Descreveremos, a seguir, as principais intervenções para o uso do espaço público, a mobilidade urbana (transporte públicos e circulação de veículos) e o desenvolvimento de atividades culturais.

A principal mudança na forma de uso dos espaços do bairro com o Projeto Nova Orla de Salvador foi a implantação do espaço compartilhado: a avenida Sete de Setembro (no trecho entre o Porto da Barra até a esquina da Barão de Itapuã) e a avenida Oceânica (entre o Centro Comercial Barra Center e o edifício Oceania). Essas regiões concentravam um fluxo denso de veículos, sendo as principais vias de circulação de veículos motorizados do bairro. De 2014 a 2016, houve uma série de intervenções que impactou nas formas de uso do bairro.

A primeira mudança ocorreu com a entrega do projeto, que alterou completamente o perfil de uso de ruas e avenidas no bairro, dando prioridade a pedestres e ciclistas e limitando a circulação de veículos motorizados. A principal proposta conceitual do espaço compartilhado é que pedestres, ciclistas e motoristas trafeguem em um mesmo piso, nivelado, objetivando criar vias com características de praças. A proposta caracterizou-se pela construção de um pavimento intervalado de concreto com desenhos em peças de granito de 8cm de espessura, disposto integralmente em um só nível.

O conceito foi apresentado pelo arquiteto Sidney Quintela, à frente do escritório responsável pelo projeto paisagístico da orla da Barra ao site Infraestrutura Urbana⁴, em novembro de 2014: “o asfalto remete ao automóvel, e a proposta é o pedestre se sentir identificado com essas zonas de convivência e contemplação: o piso intervalado ajuda nisso”. O projeto conceitual foi desenvolvido pelo Prado Valadares Arquitetos, e o projeto executivo e a construção, como já dito, pela empresa executora.

Além da realização de diversas atividades culturais no bairro, tais como eventos esportivos, *shows*, feiras, festivais e exposições, é importante frisar que, de forma paralela à execução do Projeto Nova Orla, foram implantados, no bairro, mais dois equipamentos culturais: o Espaço Carybé das Artes e o Espaço Pierre Verger de Fotografia, instalados, respectivamente, nos fortes São Diogo e Santa Maria, com o objetivo de atrair um público grande de turistas e soteropolitanos para o bairro. Nos espaços, é possível se aproximar e conhecer mais a obra desses dois artistas, que contribuíram com as artes visuais e a fotografia para a cultura da Bahia.

O Estado tem o papel central na execução da política urbana de reestruturação da cidade, sobretudo na legitimação de sua transformação como produto, operando como formulador e executor de aparatos jurídicos-normativos de regulamentação dos usos da cidade. Tratada como mercadoria, direcionada ao consumo de poucos, os

4 Disponível em <http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas>. Acesso em: dez 2014.

grandes projetos urbanos executados por empresas privadas através do regime de RDC têm transformado a cidade em um modelo de desenvolvimento urbano de produção e reprodução do sistema capitalista em escala mundial.

Esta análise buscou detalhar as principais estratégias utilizadas pelo poder municipal (através das instituições responsáveis pelo planejamento estratégico da cidade e pela gestão da ordem pública no bairro) e os resultados que visavam a uma mudança cultural do modelo de apropriação da orla marítima no Brasil, de um dos bairros mais tradicionais e históricos da cidade de Salvador. As tramas da requalificação do bairro da Barra guiaram a pesquisa para um estudo sobre o bairro do rio Vermelho. As obras da nova orla do rio Vermelho são executadas pela empresa SQ+ Arquitetos Associados, sob a coordenação da FMLF. O primeiro trecho entregue, cujo investimento soma R\$ 54 milhões, envolve toda a área compreendida entre o Largo da Mariquita e a Praia da Paciência. Além disso, também foi entregue e requalificado o Largo de Santana. A Vila Caramuru, onde ficava o tradicional Mercado do Peixe, com substituição de comerciantes locais por quiosques *goumertzizados*, com estacionamento privado, paisagismo, iluminação e ampliação do calçamento.

Dentre as ações do projeto no rio Vermelho, destacam-se, ainda, a construção de novas calçadas, com larguras variando entre 2m e 2,5m, ciclovias e novo paisagismo. Uma longa faixa de piso intertravado foi inaugurada o novo Largo da Mariquita. Todas as ruas que dão acesso à orla ganharam nova pavimentação. Foram entregues, também, quadra poliesportiva, pintura da Igreja de Sant'Ana e total revitalização da Casa de Iemanjá, assim como a implantação do mirante na praia da Paciência.

Considerações finais

A investigação apresentada buscou realizar uma caracterização de uma parte da execução do Projeto Nova Orla de Salvador e teve como foco identificar agentes e participantes que contribuem para as

tramas do cotidiano, vivenciadas por moradores, comerciantes, vendedores ambulantes e permissionários e frequentadores. Os pontos de partida foram os conflitos do cotidiano, eventos partilhados pelos usuários de espaços do bairro que possibilitaram correlacionar a implantação do projeto com as políticas urbanas nas cidades históricas latino-americanas. Em um jogo de escalas no qual os eventos do cotidiano foram considerados, buscou-se uma perspectiva analítica ampliada, capaz de correlacionar questões da cidade. Os agenciamentos práticos da vida cotidiana, tratados como uma dimensão de mediação entre as políticas urbanas e as práticas (individuais e coletivas), nas formas de produção da cidade, levam-nos aos processos de mercantilização que se refletem em uma escala global. A escolha de um modelo analítico ancorado nessa perspectiva relacional se dá pelo engajamento teórico na compreensão da cidade como uma totalidade, produto de um processo de construção social que também se constitui nas situações de tensões do cotidiano.

A aplicação da estratégia metodológica voltada para a descrição das “tramas de da gentrificação” conduziu ao mapeamento da rede de agentes e às principais instituições que operam as estratégias de ordenamento público e regulamentação dos usos do espaço público no bairro. Com base nesses supostos, a pesquisa buscou explorar os limites das concepções de “renovação”, “revitalização” e “reabilitação”, indagando sobre os impactos sociais do Projeto de Nova Orla de Salvador. Referimo-nos diretamente à reestruturação de linhas de ônibus, constantes modificações no tráfego de veículos, proibição de estacionamento, destruição de pontos de trabalho dos vendedores ambulantes e a espetacularização do local com promoção de ações culturais.

Os moradores, trabalhadores, visitantes, empresários apresentam interesses e soluções diferentes para os problemas dos bairros decorrentes da requalificação. Essa polifonia evidencia que nos bairros se dá uma disputa material, simbólica e discursiva na construção de um ideário de cidade, no qual a gestão municipal é central no planejamento e operacionalização da política urbana de reestruturação urbana. Sua prática expressa o “modelo hegemônico” do produto

cidade a ser comercializado com as atividades turísticas externa e internamente em um mercado global. Os resultados da pesquisa apontam que a produção do espaço não se dá de forma monolítica, é permeada por movimentos de idas e vindas, e a análise sobre a construção do espaço compartilhado na Barra e conflitos em curso no bairro do rio Vermelho dá pistas para a compreensão da relação de “colonização” do Estado pelos interesses do capital.

A cidade reificada como um novo ator social complexo é concretizada no modelo do planejamento estratégico, e os impactos sociais do gerencialismo neoliberal que orientam os grandes projetos de requalificação da orla da cidade desvendam sua base real, ainda um tanto nebulosa. As cidades transformadas em novos “atores sociais complexos” – conforme defendem os consultores catalães – não passam de balcões de negócios (para fortalecimentos do capital privado) que visam a disputar a nuvem financeira e as hordas de turistas (consumidores solváveis) que circulam pelas cidades históricas do mundo.

Referências

- ARANTES, Otilia (2000). “Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas”. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis, Vozes
- _____. (2013). Otilia Beatriz Arantes. Entrevista concedida a Adalberto da Silva Retto Junior. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/14.056/4911>>. Acesso em: abr 2016.
- ARIZAGA, D. (2000). “Em busca de um desarrollo sustentable: la experiencia de intervencion em el Centro Histórico de Quito, Equador”. In: *Indicadores para la evaluacion del estado de conservación de ciudades históricas*. Sevilla, Instituto Andalus del Patrimônio.
- BALTAR, Maria (2011). “A freguesia da vitória, da colônia até à república”. In: NASCIMENTO, Jaime e GAMA, Hugo (orgs.). *A urbanização de Salvador em três tempos: Colônia, Império e República. Textos críticos de história urbana*. Salvador, Instituto Geográfico e Histórico da Bahia.

- BOMFIM, H. F. (2017). *O projeto Nova Orla de Salvador no bairro da Barra: as tramas da cidade*. Dissertação. Salvador, Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.
- BRENNER, N. e THEODORE, N. (org.) (2002). *Spaces of neoliberalism: Urban Restructuring in North American and Western Europe*. Oxford, Blackwell.
- BORJA, J. e CASTELLS, M. (1996). As cidades como atores políticos. *Revista Novos Estudos*. São Paulo, Cebrap, n. 45, jul., pp. 152-166.
- BORJA, Jordi e FORN, Manuel de (1996). Políticas da Europa e dos Estados para as cidades. *Espaços e Debates*, ano 16, n. 39.
- BRASIL (2018). Anuário Estatístico de Turismo – 2018, Ano base 2017, volume 45 - 1 Edição. Diretoria de Estudos Econômicos e Pesquisas do Ministério do Turismo do Brasil, Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>>. Acesso em: 22 abr. 2019.
- CARDOSO, I. C. (2013). O papel da operação urbana consorciada do Porto do Rio de Janeiro na estruturação do espaço urbano: uma “máquina de crescimento urbano”? *O Social em Questão*. Rio de Janeiro, ano 16, n. 29, pp. 69-100.
- CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de e PEREIRA, Gilberto Corso (2009). *Como anda Salvador*. Rio de Janeiro, Letra Capital.
- CASTELLS, Manoel (2013). *Redes de indignação e esperança*. Rio de Janeiro, Zahar.
- COELHO, Margareth; FERNANDES, Janaina (2015). Intervenções urbanas, identidade e apropriação do espaço em Niterói – Grupo de trabalho 02 - cidades. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE SOCIOLOGIA, 17., Porto Alegre. *Anais...* Porto Alegre. Disponível em: <http://biblioteca-digital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/18151/Vers%C3%A3o%20na%20C3%ADntegra%20do%20GT02_008.pdf%20-%20R1690-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: jan 2016.
- DEL RIO, V. (2000). *Em busca do tempo perdido. O Renascimento dos centros urbanos*. Arqutextos 006, São Paulo, Texto Especial 28, nov. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/01.006/963>. Acesso em: 15 nov 2010.
- FOX, C. (2005). *Tripartite partnerships: recodnizing the third sector*. Washington, Inter American Development Bank.
- GADENS, L. N.; HARDT, L. P. A.; FREY, K. (2012). Das práticas de gestão de grandes projetos urbanos. *Saúde e Sociedade*, São Paulo, v. 21, pp. 21-32, dez.

- HARVEY, A. (1989). *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo, Edições Loyola.
- HARVEY, David (2006). *Espaços de esperança*. 2 ed. São Paulo, Edições Loyola.
- JACQUES, Paola Berenstein, BRITTO, Fabiana Dultra (2014). *Corporcidade: debates, ações e articulações*. Salvador, EDUFBA,.
- LEFEBVRE, H. (2001). *O Direito à Cidade*. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo, Centauro.
- LÓPEZ, Lisett Márquez (2015). “La reconstrucción del paseo de la reforma en la Ciudad de México 2000-2015: las contradicciones del urbanismo neoliberal”. In: NOBRE, Eduardo; BASSANI, Jorge (orgs.). *Intervenções urbanas em áreas em transformação de cidades da América latina*. São Paulo, FAUUSP.
- MAGALHÃES NETO, Antonio Carlos (2013). Revitalização da orla de Salvador. [Entrevista cedida ao] *Jornal Correio da Bahia*. Salvador, 12 jun. .
- MARICATTO, E. (2013). A ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. B. *A Cidade do Pensamento Único. Desmanchando Consensos*. 5 ed. Petrópolis, Vozes., pp. 75-103.
- MENDES, Luís; SALINAS, Luis; VALENCA, Marcio Moraes e MARTINEZ-RIGOL, Sergi (2018). Apresentação do Dossiê: As novas fronteiras da gentrificação no mundo ibero-americano. *Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia*, v. 2, n. 6, pp. 15-29, novembro.
- NOBRE, Eduardo A. C. (2002). Urban regeneration experiences in Brazil: historical preservation, tourism development and gentrification in Salvador da Bahia. *Revista Urban Design International*. Palgrave Macmillan, v. 7, n. 2, pp. 109-124.
- (2003). “Intervenções urbanas em Salvador: turismo e ‘gentrificação’ no processo de renovação urbana do Pelourinho”. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10., 2003, Belo Horizonte. *Anais...* Belo Horizonte, Anpur.
- ONUHABITAT (2012). Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. *Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012: Rumbo a una nueva tradición urbana*. Nairobi.
- PASQUOTTO, Geise (2010). Renovação, Revitalização e Reabilitação: reflexões sobre as terminologias nas intervenções urbanas. *Revista Complexus*. Instituto Superior de Engenharia Arquitetura e Design – Ceunsp, Salto-SP, Ano 1, n. 2, pp. 143-149, setembro. Disponível em: www.Engenho.Info.

- PREFEITURA DE SALVADOR (2013). O prefeito apresenta aos moradores o projeto de revitalização da barra. Agecom. Disponível em: <http://www.comunicacao.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=42161%3Aprefeito-apresenta-a-moradores-projeto-de-revitalizacao-da-barra&catid=57&Itemid=178>. Acesso em: 10 dez 2015.
- RAMÍREZ-CASAS, Jimena (2018). Renovando mercados en ciudades latinoamericanas. Plaza de Mercado de la Concordia (Bogotá) y Ex-Mercado de Pescado (Buenos Aires). *Sociabilidades Urbanas* – Revista de Antropología e Sociología, v. 2, n. 6, pp. 187-198, novembro.
- RODRIGUE ALOMA, P. (2001). “El centro Histórico de la Haban: um modelo de gestión Pública”. In: CARRION, F. (org.). Centros históricos de América Latina. Quito, FLACSO/BID/Ministerio de Cultura e Comunicacion de França.
- ROSSI, Sérgio Ciquera; e CASTRO JR., Sérgio de (2013). Regime diferenciado de contratações públicas (RDC): regras não mais exclusivas para licitações e contratos relacionados à Copa do Mundo e Jogos Olímpicos. Disponível em: <<https://www4.tce.sp.gov.br/regime-diferenciado-de-contratacoes-publicas-rdc-regras-nao-mais-exclusivas-para-licitacoes-e>>. Acesso em: dez. 2015.
- SÁNCHEZ, Fernanda (2001). A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. *Rev. Sociol. Polit.* [on-line], n.16, pp. 31-49. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-44782001000100004>.
- SANTOS, Janio (2013). A cidade Poli(multi)nucleada : A reestruturação do espaço urbano em Salvador. Salvador , EUFBA.
- SANTOS, Milton (1959). O Centro da Cidade do Salvador: estudo de geografia urbana. Salvador, Publicações da Universidade da Bahia, 196 p.
- SMITH, Neil (2007). Gentrificação a fronteira e a reestruturação só espaço urbano. *GEOUSO - Espaço e Tempo*, n. 21, pp. 15-31. São Paulo.
- TELLES, Vera (2010). A cidade na fronteira do legal e ilegal. Belo Horizonte, Argvment.
- TELLES, Vera da Silva; CABANNES, Robert (2006). Nas tramas da cidade, trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo, Associação Editorial Humanitas.
- THE NEW YORK TIMES. 52 places to go in 2019. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/interactive/2019/travel/places-to-visit.html>>. Acesso em: 31 de janeiro de 2019.

- VAINER, Carlos (2013a). "Pátria, empresa e mercadoria: a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano". In: ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. B. A Cidade do Pensamento Único. Desmanchando Consensos. 5 ed., Petrópolis, Vozes, pp. 75-103.
- (2013b). "Os liberais também fazem planejamento urbano: glosas ao "Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro". In: ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. B. A Cidade do Pensamento Único. Desmanchando Consensos. 5 ed. Petrópolis, Vozes, pp. 105-119.
- ZANQUETI, S. M. (2006). O valor econômico total dos bens patrimoniais e ambientais. Disponível em: <<http://www.urbanconservation.org/textos/valoreconomico.htm.2006>>. Acesso em: 2 fev 2016.

PARTE II

Compartilhamento de espaços pela cidade e porto urbano: o complexo de Capuaba

Flavia Nico Vasconcelos
Andreia Coutinho e Silva
Fernando Madeira de Freitas

Introdução

O sistema portuário brasileiro inicia-se ainda na colonização e segue sendo um setor importante em nossa economia. Muitos dos tradicionais portos brasileiros são portos urbanos, criados em paralelo ao surgimento das novas comunidades. No caminho evolutivo da cidade e do porto, alguns se consolidaram como cidades portuárias, passaram por momentos de aproximação e de distanciamento (Hoyle, 1988), ora em sintonia, ora em conflito.

O Porto de Vitória insere-se nesse quadro geral. Ele é um antigo porto brasileiro, tradicional e relevante para a economia nacional e local, gerador de dinâmicas e impactos tanto positivos quanto negativos. Situa-se ao longo da Baía de Vitória e ocupa territórios urbanos em seus dois lados, em Vitória e em Vila Velha. Em Vila Velha, a presença da infraestrutura e equipamentos portuários localiza-se nos bairros situados às margens da Baía, mas os reflexos da atividade portuária estendem-se por mais bairros, seja pelo fluxo de cargas pelas vias rododiferroviárias, seja pelas sociabilidades que se desenvolvem a partir da presença do Porto.

Propõe-se, neste texto, identificar a presença dos equipamentos e das infraestruturas portuárias, nos cais de Paul e no Complexo de Capuaba, em Vila Velha, e os principais desafios e conflitos do compartilhamento dos espaços urbano-portuários e da dinâmica portuária nessa região. Este é um estudo qualitativo, de abordagem dialética, em andamento, realizado pelo grupo de pesquisadores do Observatório Cidade e Porto¹. Para este trabalho, realizamos visitas técnicas ao Porto de Vitória – cais de Capuaba e terminal de PEIÚ –, à Paul e à Ilha das Flores, bem como conduzimos entrevistas com funcionário do Porto, trabalhador portuário e antigo representante da associação de moradores de Paul. Realizamos pesquisa bibliográfica em artigos que discutem os desafios das cidades portuárias, a história do Porto de Vitória e de Vila Velha; artigos de jornais e pesquisa documental em publicações do governo local, da autoridade portuária, da agência reguladora Antaq; e o documento de boas práticas da Associação Internacional de Cidades Portuárias (AIVP) (2007). Utilizamos o Google Maps como ferramenta para melhor compreensão dos territórios em estudo.

O artigo está organizado em três seções. Na primeira, apresentamos o território urbano-portuário em estudo, tanto em Vitória quanto em Vila Velha. Na segunda, discutimos a história e a dinâmica urbanas dos bairros vila-velhenses de alguma forma envolvidos ou impactados pela presença e atividade do Porto. Na terceira, partimos do documento de boas práticas da AIVP para discutirmos os desafios para uma melhor relação entre cidade e porto.

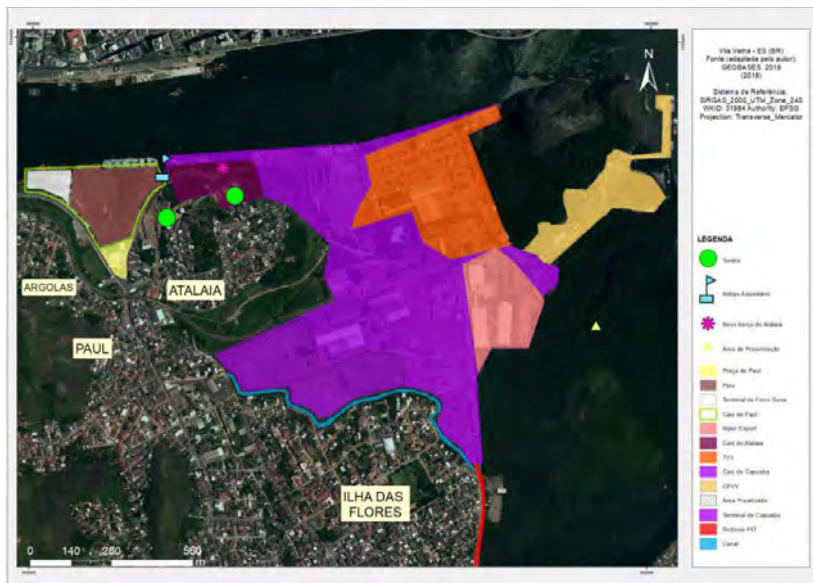
1 Este artigo é resultado de pesquisa desenvolvida no Observatório Cidade e Porto e contou com a contribuição dos bolsistas de iniciação científica e pesquisadores: Yan Lima Bomfim, João Pedro Sabino Frizzera, Henrique Rocha Baihense da Silva, Maressa Pessanha Salles, Stephanie Littig Milhomem de Freitas e Julia da Ros. O Observatório Cidade e Porto conta com o apoio da Universidade Vila Velha UVV-ES e financiamento da Fundação de Apoio e Amparo à Pesquisa no Espírito Santo Fapes - edital 003/2014 Universal, edital 03/2017 Universal e edital 21/2018 Universal.

O Porto de Vitória em Vila Velha: o espaço urbano-portuário

Vila Velha é o município mais antigo do Espírito Santo, fundado com a chegada dos portugueses, em 1535. Foi apontado como o melhor local para instalação do porto organizado, ainda no início do século XX, sobretudo mediante a construção do trecho da estrada de ferro Vitória a Minas Gerais. Contudo, foi por decisão de cunho político que a ilha de Vitória, capital do Estado, foi escolhida para sediar o Porto de Vitória (Vasconcelos, 2011). A organização do Porto de Vitória teve início em 1914, a partir de iniciativas associadas às obras urbanas da capital.

Na década de 1940, a necessidade de ampliação das áreas retro-portuárias e a ausência de espaços na capital levaram à construção de novos terminais portuários do outro lado da baía de Vitória, nos bairros de Paul e Capuaba, em Vila Velha. A dinâmica e as infraestruturas portuárias espalharam-se pelos bairros vizinhos de Argolas, São Torquato, Atalaia, Ilha das Flores, Ilha da Conceição, Santa Rita e Zumbi dos Palmares.

A imagem abaixo apresenta o espaço urbano-portuário, destacando as infraestruturas portuárias – cais e terminais – e os bairros diretamente impactados pela dinâmica portuária no território de Vila Velha.



Fonte: elaboração de Julia da Ros, em 2019.

Imagem 1 – Território urbano-portuário de Vila Velha

O Porto de Vitória é administrado pela autoridade portuária federal Companhia Docas do Espírito Santo, a Codesa. Opera com sete terminais de transporte de carga geral, granéis líquidos e granéis sólidos, como alimentos, produtos siderúrgicos, minério de ferro, matérias-primas em geral, fertilizantes, rochas ornamentais, equipamentos eletroeletrônicos, roupas, petróleo, veículos e operações *offshore*. Seus terminais estão distribuídos nas cidades de Vitória, Vila Velha e Aracruz² (Codesa, 2013).

Em Vitória, o Porto de Vitória é composto pelo *Cais de Vitória* ou *Cais Comercial*, terminal público com 4 berços (101, 102, 103 e 104), voltados para carga geral e atividades *offshore*, e pelo *Terminal*

² O Porto de Barra do Riacho ou Portocel, em Aracruz, é o único especializado no embarque de celulose do Brasil e é operado de forma conjunta pela Fibria e pela Cenibra, empresas produtoras de celulose.

da *Flexibras/Technip*, com estrutura de *dolphins* no berço 906, arrendado à empresa de mesmo nome, para fabricação e embarque de tubos flexíveis e materiais diversos para atividades *offshore*.

Em Vila Velha, dentro da poligonal³ do Porto, está o *Terminal de granéis líquidos São Torquato* (berço 902), idealizado para suprir as operações de granéis líquidos e derivados do petróleo. Atualmente suas atividades estão paralisadas devido ao alto risco operacional que trazem para a comunidade ao seu redor.

Está também o cais de Paul, criado em 1959 para atender à demanda de movimentação de minério de ferro da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), atual Vale. Em seu berço 905, a Usiminas movimentava e estocava carvão. Na década de 1990, a Codesa assumiu o terminal, agora chamado de *Terminal de Ferro Gusa*, e passou a operar com granéis sólidos e carga geral, através de um contrato operacional com a Multilift Logística. Também nesse cais, no berço 206, está o *Terminal Portuário Peiú* (TPP). A área foi leiloada, em 1998, para um consórcio de 4 empresas (Eximbiz, Agência Marítima Universal, Cincap e Fertilizantes Heringer) e 1 pessoa física (empresário Jonny Kaniak), o TPP-Peiú. Sua proposta inicial era de comercializar grãos do cerrado (*A Gazeta*, 1998); atualmente comercializa cargas *offshore*, cargas gerais e fertilizantes e concorre diretamente com o porto público.

Ainda em Vila Velha, há os terminais que compõem o Complexo de Capuaba: *Terminal Dolphins de Atalaia*, em construção, com previsão para início de operação em 2020, para suprir e dar apoio às operações envolvendo granéis líquidos para exportação, como álcool e melação; *Companhia Portuária Vila Velha/CPVV* (berço 903), inaugurado em 2000 como o primeiro terminal portuário privativo do Brasil, para prestar serviços ao setor *offshore* de exploração e produção de petróleo, serviços de base de suprimentos, logística marítima

3 A poligonal do porto é um desenho geométrico, feito em plantas, cartas ou mapa, indicando os limites geográficos da área do porto organizado. Fora da poligonal do Porto de Vitória, em Vila Velha, temos uma parte do CPVV e o Terminal da Prysmian, privativo e arrendado para empresa de mesmo nome, para fabricação e embarque de cabos umbilicais.

e terrestre além de armazenagem; Cais de Capuaba, com o *Terminal de grãos* (berços 201, 202 e 207), que opera produtos agrícolas, carga geral e soda cáustica pela Codesa; e o *Terminal Vila Velha/TVV* (berços 203 e 204) estrategicamente posicionado para as operações de embarque e descarga de contêineres, navios *roll-on/roll-off*, mármore e granito e carga geral. O TVV é considerado um dos terminais brasileiros com melhor índice de produtividade em suas operações e é o único do Espírito Santo que oferece serviço especializado na movimentação de contêineres. A responsabilidade de suas operações e administração fica a cargo da Vale através da Log-In Internacional

Logística. Esse terminal é o que concentra os maiores investimentos portuários para a economia do Estado e, principalmente, para Vila Velha.

A privatização dos portos brasileiros retorna à pauta portuária nacional com o governo Jair Bolsonaro (2019 – atualmente). O Porto de Vitória está na linha de frente dessa movimentação. O atual presidente da Codesa, Júlio Castiglione, informou que estudos e consultoria contratados pelo BNDES visam a apontar a melhor forma de gestão do Porto, mas não necessariamente que haverá uma privatização, e que alternativas a esse modelo poderão ocorrer. Informou, também, que o modelo a ser proposto será discutido com o “plano político” e com o “setor produtivo capixaba” (*A Gazeta*, 15/5/2019)⁴.

4 Pelas notícias e entrevistas até agora publicadas, vislumbra-se que o modelo que está sendo estudado para a desestatização (ou privatização, seja qual for a terminologia usada), o controle da administração, e não só a realização dos serviços de zeladoria, ficarão sob a responsabilidade de uma empresa privada. Essa empresa privada, por sua vez, ficará responsável por ser a Autoridade Portuária e, como tal, além de fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão, irá arrecadar todos os valores de Remuneração dos Contratos de Arrendamento e Tarifas Portuárias, com a contrapartida de realização de investimentos previstos no processo de transferência e outros futuros necessários ao funcionamento do porto. Vê-se que pouco importa se tratar de desestatização ou privatização, pois estar-se-á mesmo é transferindo funções públicas a um ente privado. Se não há consenso no setor portuário sobre o modelo a ser adotado, uma vez que são vários os interesses em jogo, certo é que os serviços que envolvem a zeladoria, como a dragagem, sinalização, acesso às áreas, infraestrutura, são os principais problemas enfrentados pelos usuários e, portanto, aqueles que merecem especial atenção. De qualquer forma, seja através de uma boa governança, como prefere o setor privado, ou gestão, mais ao gosto público, imperativo o fortalecimento dos Conselhos de Autoridade Portuárias (CAPs), atualmente esvaziados, com poderes deliberativos sobre os diretores do porto.

Uma área de cerca de 74 mil m² do Complexo de Capuaba foi arrematada, em abril de 2019, pelo consórcio Navegantes Logística, formado pelas distribuidoras de combustíveis Raízen, Ipiranga e BR Distribuidora, por R\$ 165 milhões e prazo de concessão de 25 anos, com previsão de investimentos de R\$ 120 milhões na construção de um novo terminal de graneis líquidos (diesel, gasolina, álcool e biodiesel). Imediatamente após noticiado o leilão e a arrematação da referida área, a comunidade no entorno do porto, de Ilha das Flores, imediatamente reagiu e, já no dia seguinte, bloqueou a entrada do complexo, obrigando a diretoria da Codesa a fornecer explicações sobre o impacto da instalação desse tipo de produto na área. A reclamação é que os tanques ficarão muito perto das comunidades e dos trabalhadores portuários, trazendo risco de explosões, poluição e também aumento no tráfego de caminhões. Em contrapartida, a Codesa afirmou em nota que as mudanças que serão feitas estão de acordo com a legislação e foram debatidas em audiências públicas (*Gazeta Online*, 2019).

O Cais de Capuaba teve sua movimentação impulsionada juntamente com o Cais de Paul, na década de 1970. No início de suas atividades, foi caracterizado como “porto laboratório”, tendo sido adequado, expandido e posteriormente modificado ao longo do tempo em função da economia local. Sua operação é diária e funciona 24 horas por dia. É um porto extenso, com retroárea de 12.800m quadrados, com 396m de berço; o calado chega a 10,67m e sua capacidade é de um navio do tipo panamax.

Toda essa movimentação acontece através da circulação rodoferroviária, colocando a região de Capuaba como elo entre mar/terra ou porto/cidade. A via férrea foi inaugurada para atender o fluxo de minério de ferro da Vale, que na década de 1940 movimentava minério de ferro no Cais Eumenes Guimarães,⁵ no morro do Atalaia.

5 O trabalhador portuário Josué Ferreira King conta que o Cais foi apelidado “Pela Macaco”, devido à presença dos trabalhadores portuários, majoritariamente negros, que trabalhavam no sol a pino na movimentação do minério de ferro, cujo pó preto é impregnante (King, 2019). A infraestrutura projetada

Atualmente, a Estrada Ferroviária Vitória Minas (EFVM) finaliza seus trilhos na estação Pedro Nolasco, no município vizinho de Cariacica, mas tem ramais exclusivos para atendimento do Porto. Os trilhos cortam os territórios de Argolas, Paul e Capuaba e levam os vagões até o Cais de Capuaba e o TVV.



Fonte: Google Maps, em 2019.

Imagem 2 – Trilhos do trem cortando o espaço urbano-portuário

Todo o trânsito de mercadorias que chegam ou saem dos terminais de Paul e Capuaba passa por uma única portaria, situada na entrada do Complexo de Capuaba. Por demanda da comunidade de moradores de Paul, o trânsito de caminhões do Cais de Paul foi limitado e agora se dá através do Cais de Capuaba (Dalmaso, 2019). A única estrada que liga o complexo portuário às demais ramificações terrestres é a BR 447, que também era conhecida por estrada da Shel ou avenida Capuaba. Essa rodovia passa pelos bairros de Capuaba, Ilha das Flores, Ilha da Conceição, Santa Rita e Zumbi dos Palmares até chegar a duas grandes rotas de fluxo rápido, avenida Carlos Lindenberg e rodovia Darly Santos.

para descarregamento do minério a partir da chegada do trem, bem como os trilhos do trem, ainda está presente no Cais.

O urbano a partir da presença e dinâmica portuária

Nas décadas de 1970 e 1980, com a ampliação do sistema viário, a implantação dos chamados grandes projetos (Fibria, Samarco, Vale, ArcelorMittal), com grandes investimentos em infraestrutura (transporte, porto e energia) e a expansão da indústria da construção civil, houve a atração de pessoas da área rural e também de outros estados para a região da Grande Vitória (Smarzaro, 2010).

Vila Velha, segundo seu Plano Diretor de 2008,⁶ foi um dos municípios que abrigou maior número de pessoas que migraram para a cidade com a erradicação dos cafezais e a implantação de grandes projetos industriais e de infraestrutura, apresentando um crescimento de sua população de aproximadamente, 179,3% no período de 1970 a 2000.

A década de 1990 ficou marcada pela criação de diversos bairros, muitos sem infraestrutura adequada, e pelo crescimento de atividades tipicamente urbanas, e as ocupações consideradas mais recentes e irregulares se localizavam em áreas impróprias à ocupação – com muitas fragilidades ambientais – ou em situação de precariedade de infraestrutura e também de acesso a serviços básicos de atendimento à população (Noé, 2008). As regiões de entorno do Porto e de acesso aos novos conjuntos constituíram extensos vazios na malha urbana regional, contribuindo para que o parcelamento do solo ocorresse de forma desordenada, ilegal e clandestina, configurando uma ocupação extensiva do território metropolitano, incluindo áreas de matas, de mangues e de morros posteriormente urbanizadas e incorporadas à malha urbana existente (Oliveira, 2008).

É nesse contexto que devemos entender as comunidades que existem ao redor do Cais de Capuaba e do Cais de Paul. Em uma área adjacente ao Porto, com vocação para o uso retroportuário, com parcelas de territórios marcadas pela articulação entre espaços de

6 O novo Plano Diretor Municipal (PDM) de Vila Velha começou a ser discutido em 2016 e encontra-se em fase de definição de temas e propostas. Veja em: <http://pdm.vilavelha.es.gov.br/conheca-o-pdm/>.

Parte de sua população foi formada por trabalhadores da então estatal CVRD; hoje aposentados, eles se consideram privilegiados por morarem no bairro. O tradicional bar Estrela era o ponto final dos bondes e local em que se podiam encontrar “caras novas vindas do Japão, Alemanha...” (*A Gazeta*, 1999).

Paul atua como polo comercial para os bairros vizinhos, é o que revela a fala do diretor de planejamento urbano da PMVV – Plano Diretor do Município de Vila Velha, no jornal *A Tribuna* (1999), “O bairro tem uma vida própria e sua economia é regional. A situação econômica de Paul hoje está diretamente relacionada à sua história, quando passou a se constituir em uma área intermediária e um prolongamento do Porto de Vitória”.

Em 1912, foi inaugurado o sistema de bondes eletrificados de Vila Velha, ligando o Centro Histórico da Prainha até Paul. O modal era completado pelas balsas e catraias que seguiam de Paul até o Centro de Vitória. O sistema de bondes trouxe a expansão urbana, com a criação de bairros ao seu longo, e colocou Paul como centralidade na mobilidade urbana de Vila Velha. Os bondes também deram dinâmica ao bairro, circulavam em seu interior e tinham o ponto final na estrada Jerônimo Monteiro (*A Tribuna*, 2004).

A estrada Jerônimo Monteiro ainda hoje é via importante do bairro. Em 2012, foi bloqueada pelos catraieiros, que na época reclamavam de obras do Porto próximas ao tradicional ponto de embarque/desembarque de passageiros. A reportagem realizada na época colheu depoimentos de moradores reivindicando a continuidade dos serviços de transporte, uma alternativa considerada por eles como segura e rápida (*Folha Vitória*, 2012).

Os catraieiros sempre estiveram presentes no cenário da Baía de Vitória, realizando o ofício marítimo secular de levar as pessoas de um lado a outro da baía em suas pequenas catraias. O início da atividade é incerto, mas supõe-se que desde o Brasil Colônia a catraia tenha sido o principal meio de transporte capaz de levar as pessoas à ilha de Vitória. Com o passar dos anos, o crescimento populacional, o desenvolvimento de novas tecnologias e meios de transportes

e a construção de pontes ligando a ilha de Vitória aos municípios vizinhos – Florentino Avidos ou 5 Pontes, Ponte do Príncipe ou Segunda Ponte e a Deputado Darcy Castello de Mendonça ou Terceira Ponte –, fizeram com que a catraia perdesse seu posto como meio de transporte mais procurado para se chegar a Vitória (Santos Neves e Pacheco, 1995).

A catraia perdeu demanda diante de outros meios de transporte, mas manteve-se como tradicional meio de transporte, sobretudo para moradores de Paul e vizinhança e do Centro da capital. Em 2015, as obras de ampliação do Cais Comercial, em Vitória, tomam o tradicional ponto de embarque e desembarque dos catraieiros. Em seguida, as obras do novo berço do Terminal do Atalaia fecharam o acesso ao Terminal Aquaviário, em Paul. Em paralelo, e sob alegação de motivos de segurança, a Codesa firma acordo com o pequeno grupo de 17 catraieiros para encerramento de suas atividades em troca de indenização até que as obras do novo berço fossem finalizadas. O acordo é renovado anualmente, e a previsão sobre o término da obra, assim como projetos para que haja novos locais de embarque e desembarque para os passageiros das catraias, é inexistente (G1, 2015).

A presença da atividade portuária também é sentida no território pela presença da estrada de ferro que corta os bairros de São Torquato, Argolas, Paul e Capuaba. “Toda a região de Paul apresenta um aspecto meio sombrio” (*A Gazeta*, 1999). Junta-se, à poluição atmosférica causada pelo carvão, a poluição sonora do trem e do trânsito de cargas – sal grosso, vergalhões e bobinas de aço – pela estreita avenida Jerônimo Monteiro.

O reconhecimento de vantagens nas atividades portuárias do município – além de Paul, a codesa também mantém em operação o porto de Capuaba, no bairro de mesmo nome – é praticamente nenhum, à exceção do aspecto comercial. “A comunidade se irrita muito mais do que se orgulha de todos esses trabalhos de carga e descarga de navios”, garante Gelder Antonio Marchezi, 33, da Associação de Moradores. (*A Gazeta*, 1999)

Os danos e riscos ambientais da presença portuária em Paul são antigos, bem como a reclamação da população. “Marchezi diz que o sal é derramado na via tendo ação corrosiva sobre os veículos e, além disso, os moradores vivem com medo de que as cargas pesadas ‘despenquem’ das carrocerias dos caminhões, *fato já registrado*” (ibid.; grifos nossos). Este ainda é um desafio para a comunidade, informa Dalmaso (2019), que relata que os caminhões continuam circular pelo bairro à noite ou pela madrugada, descumprindo o que foi acordado.

Com a intermediação do prefeito Jorge Anders, na década de 1990, o Terminal de Peiú acordou reformar o campo de futebol Leopoldina Futebol Clube, que pertencia ao município de Vila Velha, e construir a praça do bairro em troca de um terreno anexo à praça que não fazia parte do terreno negociado no leilão (Lima, 2019). Essa é uma região permeada por desafios espaciais na interface cidade e porto.

A histórica avenida Jerônimo Monteiro encerra-se na praça do bairro, onde também se encontram o campo de futebol, a igreja católica Santa Terezinha, os tonéis do Terminal Portuário do Espírito Santo (TPES), o Terminal de Peiú e a Baía de Vitória. Chegando à praça pela avenida Jerônimo Monteiro, passamos pelo histórico viaduto do trem e temos, à nossa esquerda, o campo de futebol, à nossa frente o muro do Terminal de Peiú e a Baía de Vitória, à nossa direita a Rua da Lancha. O Terminal de Peiú localiza-se entre a Baía e a praça. O Terminal põe-se para a cidade como um grande muro que corta a praça ao meio, atrapalha e reconstitui a paisagem urbana, separa visual e organicamente o bairro da Baía. Passando pela praça a caminho da Baía, pela nostálgica rua da Lancha, estão a igreja católica Santa Terezinha e os tonéis da TPES numa situação de vizinhança incômoda. Ao final da rua, agora bloqueada, esteve o Terminal Aquaviário, de onde saíam as lanchas da Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano (Comdusa) para Vitória, e o antigo ponto de embarque dos catraieiros.



Fonte: Google Maps, em 2019.

Imagem 4 – Interfaces físicas cidade e porto em Paul

Em 2007, a empresa TPES adquiriu o terreno no morro do Atalaia, vizinho à praça, e instalou 10 tanques para combustíveis e soda cáustica no alto do morro. A mobilização popular começou no mesmo ano e acionou o Ministério Público e o Instituto Estadual do Meio Ambiente (Iema). Uma das contrapropostas da empresa foi a de transferir os tanques para a parte de baixo do morro, ao lado da igreja católica. Em 2014, teve início a mobilização social envolvendo as lideranças comunitárias do bairro e os representantes de 14 igrejas da região para a retirada definitiva dos tanques (A Gazeta, 2014a e

2014b). Mediante o comprometimento da empresa em não trabalhar com material combustível, em 2019, ela foi liberada para operar com soda cáustica líquida e ureia líquida. Qualquer utilização dos tanques para outras finalidades acarretará multas e cancelamento da licença (Dalmaso, 2019).



Fonte: foto de Yan Lima Bomfim, em 2019.

Foto 1 – Interfaces físicas cidade e porto na praça de Paul

Em relação à presença portuária na paisagem urbana, a poluição visual da infraestrutura e elementos portuários estão presentes de diferentes formas em Paul, como o muro do Terminal de Peiú na praça, os guindastes e maquinário do Porto, a circulação dos caminhões e do trem, os tanques, os trilhos e equipamentos ferroviários e os contêineres. Vale destacar o terreno reservado para armazenamento de contêineres no bairro Santa Rita, no trecho final da avenida Capuaba/BR 447 junto à avenida Carlos Lindenberg.



Fonte: Google Maps, em 2019.

Imagem 5 – Presença do porto na paisagem urbana

Os impactos da atividade portuária nos Cais de Paul e Complexo de Capuaba vão além dos limites administrativos desses dois bairros. As cargas que chegam e saem dos Cais de Paul e Complexo de Capuaba transitam pelos bairros vizinhos.

As instalações portuárias localizadas no Cais de Capuaba são servidas por um acesso exclusivo asfaltado que fora recentemente duplicado, criando uma ligação do porto à avenida Carlos Lindenberg e à estrada Jerônimo Monteiro, as quais interagem com as demais vias urbanas da região. Ilha das Flores, Ilha da Conceição e Santa Rita são bairros impactados pela dinâmica portuária, sobretudo porque a BR 447 passa por todos eles.

Na retaguarda do Complexo de Capuaba, notamos a presença de vários núcleos habitacionais de média e alta densidade demográfica. A questão da mobilidade urbana é um problema. Por um lado, o local é marcado por alto e constante tráfego pesado para suprir as necessidades portuárias. Por outro, na mesma estreita faixa rodoviária que atende ao porto, circulam também automóveis, ônibus, bicicletas e transeuntes (Vasconcelos e Beltrane, 2015). Assim, pensar na mobilidade e no compartilhamento dos espaços é um dos desafios

mais urgentes na interface cidade e porto na região de Capuaba. Ainda, há que se considerar a poluição atmosférica e sonora causada pela movimentação de cargas.

Destacamos Ilha das Flores, um bairro com mais de 70 anos de história. Faz divisa com o bairro de Paul e com o Porto de Vitória e tem a avenida Capuaba como sua via de escoamento principal. Inicialmente era uma fazenda de posse da família Costalonga. Na década de 1930, não dispunha de nenhuma infraestrutura básica, como energia e água canalizada. Na década de 1940, o fazendeiro deu início ao loteamento da terra, que aos poucos foi adquirindo caráter urbano com abertura e pavimentação de ruas e consolidação da comunidade, com escola e igreja (*A Gazeta*, 2007; *A Tribuna*, 2002).

Hoje o bairro possui mais de 5 mil habitantes. Assim como Paul, Ilha das Flores é composta pela herança dos velhos moradores, ou seja, a maioria dos habitantes atuais é de filhos ou parentes daqueles que num passado recente foram residentes do bairro (*A Gazeta*, 2007). Com o aumento do fluxo portuário, houve demandas estruturais que levou ao asfaltamento da principal via do bairro, que também é a principal via de escoamento de cargas do Porto – a avenida Capuaba ou BR 447 (*A Gazeta*, 1993; Ribeiro e Siqueira, 2012).

Ademais, a relação dos moradores com o porto de Capuaba é conflitante, e manifestações sempre acontecem (Lima, 2019; Magalhães, 2019). A avenida Capuaba é utilizada pelos moradores do bairro como palco de protestos. Ali montam barricadas, queimam pneus e fazem manifestações que impedem o trânsito de caminhões, param o Porto e, assim, conseguem chamar a atenção da mídia. Foi esta a comunidade que se organizou para manifestar contra a privatização de área portuária para instalação de novos tonéis de combustível. O motivo da insatisfação foi que, segundo os manifestantes, os equipamentos ficariam muito perto da comunidade e dos trabalhadores, o que traria riscos de explosão, poluição e aumento no tráfego de caminhões, além da desvalorização imobiliária e de danos materiais (*Gazeta Online*, 2019).

O bairro também é palco de desafios no plano ambiental, social e urbano. Em denúncia ao jornal *Folha Vitória* (2018), um morador expôs o verdadeiro lixão a céu aberto que existia no mangue ao lado de Capuaba. Em meio ao mar de detritos trazidos pela maré, a preocupação era que a biodiversidade do mangue estivesse com seus dias contados. No âmbito social, a guerra do tráfico é uma realidade que atemoriza os moradores em alguns pontos, principalmente na divisa com o bairro Vila Batista, que é zona de constante conflito devido à disputa dos traficantes por pontos de venda de drogas (*Folha Vitória*, 2019).

Em comum, a história desses bairros possui uma evolução territorial sem qualquer preocupação com adequações ambientais; o desenvolvimento da mancha de ocupação e da expansão urbana da área aconteceu mediante aterros sucessivos, incorrendo em degradação e modificação, de certa forma brutal, do sítio original. Esse tipo de desenvolvimento é reflexo da ausência de políticas públicas referentes à urbanização do local; logo, gerou-se uma comunidade desorganizada e com problemas estruturais, urbanos e de mobilidade.

O embate que fora diversas vezes travado pela ocupação de áreas de proteção ambiental – em especial na devastação da vegetação dos manguezais protegidos, dos recursos hídricos da Baía de Vitória e também da foz do rio Aribiri –, para uso portuário e retroportuário das grandes empresas e para fins de uso de habitação informal, produziu um quadro crítico de pobreza urbana tipicamente encontrado nas ocupações irregulares em áreas ambientais mais fragilizadas, como também um impacto urbano profundo, reflexo das obras e ocupações de áreas para expansão do porto e infraestrutura das atividades retroportuárias de Vila Velha (Vasconcelos e Beltrane, 2015).

Os desafios para porto e cidade

As dificuldades e desafios na interface cidade e porto são tratados pela AIVP/*Le Réseau Mondial des Villes Portuaires*⁷ em publicações e nas conferências que promove ao redor do mundo com o objetivo de discutir problemas criados nas cidades portuárias. Em uma dessas conferências, em 2007, foi proposto um guia de boas práticas para as interfaces entre cidades e portos nas cidades portuárias chamado *Plan the City with the Port*.

Para estudo da interface cidade e porto em Vila Velha, utilizaremos como referencial o primeiro aspecto desse documento – “Integrando os espaços”. Esse aspecto contém dois objetivos divididos em cinco recomendações.⁸

O primeiro objetivo (A): “Respeitar o acesso às áreas costeiro-portuárias” contém três recomendações: (A.1) Redefinir os planos de movimento urbano-portuário, isto é, as necessidades de acesso ao porto exigem uma reflexão prévia sobre os planos para os movimentos urbanos e sobre o porto que englobe, simultaneamente, os fluxos de pessoas e de cargas e respeite todos os modos de transporte; (A.2) Considerar incompatibilidades e prever desenvolvimentos irreversíveis, cuja intencionalidade é manter espaços para o crescimento da atividade portuária a partir de um inventário dos territórios portuários, das conexões existentes e de seu potencial de desenvolvimento no que se refere aos cenários do crescimento do porto e da área urbana; (A.3) Transformar as novas conexões em oportunidades para obter novos espaços: acredita-se que um novo plano de conexões melhora a competitividade do porto, reduz os impactos de sua atividade e libera espaços para o desenvolvimento urbano e portuário, ou seja, caberia

7 A AIVP teve início em 1988 por iniciativa de cidades, de portos e principalmente dos seus parceiros institucionais e econômicos, para que fosse criada uma estrutura permanente de troca de informações, experiências e contatos que permitissem chegar à melhor análise para que todos os projetos de natureza portuária fossem desenvolvidos. Nesse momento, a AIVP está atualizando seu guia de boas práticas.

8 Este estudo é uma atualização de pesquisa de campo feita em 2014, utilizando dessa mesma metodologia, na região de Capuaba. Os resultados desse estudo foram publicados em: Vasconcelos e Beltrane (2015).

identificar áreas do Complexo de Capuaba para serem utilizadas de modo a oferecer melhores serviços e aproveitar ou liberar os espaços ociosos da região.

O segundo objetivo é (B) “Cuidar da acessibilidade dos lugares de interface cidade/porto” e traz duas recomendações: (B.1) Partir das redes existentes e desenvolvê-las; e (B.2) Prestar atenção às conexões dos terminais de passageiros. Essa é uma forma de integrar as conexões rodoviárias do porto com a estrutura urbana, incluindo novas conexões físicas, como calçadas e acessos para pedestres, corredores de bicicletas, espaços para ônibus, etc.

Não identificamos, na Codesa ou na prefeitura de Vila Velha, projetos prévios à instalação portuária e à consolidação da comunidade que contemplassem o compartilhamento do espaço pela cidade e pelo porto na região de Capuaba. Como já destacamos, os terminais do Complexo de Capuaba estão limitados a ramais ferroviários que cortam o território dos municípios vizinhos e a uma única via de acesso rodoviário, a avenida Capuaba ou BR-447, que liga Porto às rodovias Carlos Lindemberg (ES-080) e Darly Santos (ES-471/BR-447).

A rodovia recebeu ampliação recente, mas sua área de domínio (30 metros) está bastante comprometida com invasões de ambos os lados. Pela observação direta no local no qual convivem comunidade e atividade portuária ficam nítidos os reflexos da falta de estudos prévios às atividades portuárias: a mesma via de circulação de caminhões com carga é compartilhada com veículos de passeio, bicicletas, motocicletas e transeuntes. Além disso, não está claro onde é a área destinada a moradores e suas residências e onde começa a área comercial ou vocacionada à atividade portuária. O urbano e o portuário misturaram-se, coexistindo em um mesmo espaço sem delimitações de usos preestabelecidos.

Essa situação é prejudicial aos dois lados. Do lado urbano, há as implicações decorrentes das operações portuárias e dos fluxos de cargas do sistema rodoviário e ferroviário que estão inseridos na malha urbana, além disso, há o longo histórico de degradação ambiental em

uma extensa área do meio urbano. Por outro, a atual logística rodoviária do Complexo de Capuaba é considerada deficiente e afeta de forma negativa sua operação e a dos terminais adjacentes.

Em relação à recomendação que faz menção à atenção às conexões dos terminais de passageiros, esse não é um cenário vislumbrável para a região de Capuaba. Como já discutimos, essa região concentra-se na atividade portuária de cargas gerais e contêineres. A recepção aos turistas de Cruzeiros acontece no Cais Comercial, em Vitória.

Apesar do Complexo de Capuaba ter grande importância econômica para o município de Vila Velha e também para o Espírito Santo e concentrar o único terminal de contêineres do estado, a estrutura de acesso portuário não recebeu a atenção necessária. O problema é reconhecido pelo poder público local que, junto da Associação dos Empresários de Vila Velha (Asevila), buscou projetos e soluções apresentados no documento Plano de Desenvolvimento Sustentável do Município de Vila Velha e Entorno–ES, de 2010. Uma análise dos relatórios em elaboração para o novo PDM de Vila Velha, contudo, revela a inexistência de planos ou projetos voltados para o Porto (PDM, 2008). Além disso, existe um “jogo de empurra” na região entre autoridade portuária e governo federal, na figura do Dnit, com um passando para o outro a responsabilidade sobre a via (Magalhães, 2019; Lima, 2019).

Em relação ao uso e à ocupação do solo de Vila Velha, o Plano Sustentável de Vila Velha (Asevila, 2008) destaca que a incompatibilidade de usos é mais evidente nas áreas periféricas, como Capuaba, onde se observa a ocupação residencial de baixa renda junto às áreas portuárias, retroportuárias e industriais, bem como a ocupação de morros, canais e várzeas, considerados áreas de risco. A atividade portuária implica grande movimentação de veículos de carga em vias sem condições para esse tráfego, tendo como resultado a desvalorização das moradias e a ocupação desqualificada e irregular. Ou seja, a ausência de planejamento e a falta de uma outra saída para escoamento da carga portuária colocaram o Porto e a comunidade em uma situação complicada.

Sabe-se que as redes de mobilidade espontaneamente direcionam boa parte do desenvolvimento das cidades e que vias de alta conectividade e escoamento de fluxos reduzem os contatos de travessia e as capilaridades, dando lugar a uma espécie de efeito túnel, que consolida espaços vazios (Miranda Di Piero e Abe, 2007). O que se observa em Capuaba é um conflito numa via de trânsito de carga pesada que requer espaço para escoamento de fluxos na rapidez exigida pelo mercado, mas que não dá lugar para a formação de vazios porque essa mesma via é compartilhada por uma comunidade que ocupou o território de forma desordenada e que se apropria dessa via no ritmo do cidadão que vive naquela rua.

Verificamos que não há um plano da Codesa que contemple a cidade ou que prime pela melhora das interfaces cidade e porto. A relação cidade e porto não é contemplada no PDZP, de 2010, nem no Plano Mestre, de 2015. Os planos e projetos de desenvolvimento voltam-se para o interesse exclusivo da atividade portuária e apostam na utilização da retroárea do Cais para atender às demandas crescentes do Porto de Vitória. Para a Codesa é importante utilizar essa área como forma de receita extra. A parte ociosa, por exemplo, foi recém-privatizada e sob protestos dos moradores da vizinhança. Estudo dos planos e instrumentos de gestão da cidade e do Porto revelaram a preocupação com a operacionalidade do Porto e a inexistência da preocupação ambiental (Silvestre, 2019).

Em 2018, o Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (Comdevit) coordenou o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), para os municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) – Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória. O documento foi elaborado com a finalidade de definir diretrizes e medidas para um melhor desenvolvimento da região metropolitana, a partir da elaboração de propostas e reformas. Tendo em vista a atual situação em que o Complexo de Capuaba se encontra, o PDUI 2018 expõe as necessidades de melhoria da estrutura portuária, levanta propostas quanto

a logística e transporte de material relacionado ao Porto, mostra as deficiências existentes na estrutura presente e faz uma reflexão sobre a presença do porto urbano.

O PDUI retoma o estudo complementar feito pela Secretaria de Estado de Planejamento e pelo Movimento Espírito Santo em Ação, do qual constam possíveis cenários para o futuro capixaba e que destaca a importância do crescimento e evolução dos portos capixabas em conjunto com a dinamização da economia. Observa-se, no documento oficial, que há uma preocupação do poder público com os crescentes desafios de mobilidade urbana e logística metropolitana. Buscou-se, na ocasião, a discussão de propostas para a solução de conflitos quanto à utilização do solo urbano e da infraestrutura logística, em especial quanto à condição atual de operação dos portos e áreas retroportuárias. Houve, também, a proposição de construir uma nova linha ferroviária que integrasse todos os portos do Estado, mas que passaria por uma avaliação oficial como previsto nos planos de Governança Metropolitana. Além disso, houve uma proposta de evitar a criação de uma nova orla voltada às atividades portuárias, pois seu uso entraria em conflito com outros usos, além dos possíveis impactos ambientais e turísticos. Em outro segmento, o documento expressa sob a forma de propostas projetuais novos pontos de vista quanto à utilização da infraestrutura já existente na RMGV. O Porto é visto sob esse contexto como um possível diversificador do modal de transportes, através do potencial de inserir-se como plataforma de transporte fluviomarítimo, o que o inclui no projeto maior da criação de uma grande estrutura multimodal (ibid.).

Sobre o Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo, o Peltés (2009), expressou preocupação com um melhor funcionamento do Porto, dada a obsolescência da infraestrutura logística do estado. Dentre as dificuldades ante o desenvolvimento potencial, destacam-se a necessidade de conexão ferroviária entre o eixo do litoral Sul e a Região Metropolitana, a substituição ou reparo dos equipamentos utilizados no processo portuário, a capacitação da logística interna, a disponibilidade energética regular e de

áreas no retroporto. Constatou-se a necessidade de haver, sob jurisdição do Estado ou dos municípios, a posse de grandes estruturas e equipamentos essenciais para tais atividades. Também foram ponderadas a revitalização e a adequação dos principais eixos rodoviários que conectam as estruturas portuárias – BRs 101 e 262 –, e a expansão e a modernização do aeródromo de Vitória, com a construção de um terminal de cargas. Foram enfatizados outros problemas relacionados à natureza do porto de difícil resolução: a inadequada profundidade das águas, a limitada área destinada ao retroporto e a dificuldade em encontrar uma nova região para a instalação de um porto de águas profundas.

Em relação aos desafios e potencialidades metropolitanas da presença do porto urbano, o Plano entende que o Porto desenvolve um papel central na geração de oportunidades e na consolidação da economia capixaba, uma vez que a substancial infraestrutura já existente na metrópole e o contínuo investimento nesse setor criou um novo ciclo para o acesso a bens, serviços, pessoas.

No entanto, a Prefeitura não desenvolveu projetos paliativos ou ações interventivas que atenuassem o impacto da atividade portuária e promovessem melhorias na qualidade de vida do bairro. A região localizada no entorno do Cais Portuário de Capuaba vive hoje uma difícil situação gerada pela falta de controle e de planejamento e pela ausência de diálogo entre cidade e porto.

Uma das raras iniciativas do Porto de se aproximar da comunidade aconteceu em 2015. A gerência de meio ambiente realizou encontros de monitoramento com periodicidade mensal para ouvir e avaliar as demandas da população. Foi criado um Comitê de Monitoramento de Obras e feito um estudo, via entrevistas com os membros do Comitê, para caracterizar as mudanças antes e depois de sua criação. Foram considerados três aspectos: confiança e solidariedade, informação e comunicação e autoridade e empoderamento (Magalhães et al., 2016).

O número de entrevistados que responderam positivamente quanto à capacidade pessoal de influenciar decisões no Porto foi

acima da expectativa, porém, observa-se que a inclusão das comunidades só ocorre quando há interesse em desenvolver e realizar trabalhos ou projetos de extensão (ibid.). Para Magalhães et al. (2016), coordenador do processo, os resultados obtidos foram positivos e evidenciaram a necessidade de atenção a alguns pontos. O envolvimento entre porto e cidade apresentou pouca melhora, refletindo a ausência de um sentimento de comunidade portuária que vá além do ambiente de comunicação e discussão de problemas.

Embora alguns problemas possam parecer impossíveis de serem solucionados, como a disputa de espaço, fica claro que, sem um planejamento prévio e sem um diálogo entre representantes da cidade e do porto, nos limites entre um e outro, o porto incomoda a comunidade e a cidade atrapalha o porto. O diálogo entre as partes, permitindo o desenvolvimento de novas habilidades nas comunidades para a participação do porto no desenvolvimento social da cidade, poderá reduzir os pontos de conflitos entre cidade e porto.

Considerações finais

A importância econômica e comercial do porto para uma cidade é indiscutível. Mas a presença física das infraestruturas e dinâmicas portuárias nos centros urbanos requer atenção especial que vai além das externalidades econômicas. A relação simbiótica cidade e porto é ainda mais complexa quando falamos de portos urbanos.

No Brasil, as infraestruturas portuárias e os espaços portuários são do governo federal, o processo de tomada de decisões relativa ao sistema portuário acontece em Brasília e envolve vários atores –, agências reguladoras, diversos ministérios e secretarias. O distante *locus* decisório e a sensação de desconexão territorial entre porto e territórios vizinhos são um dificultador para a promoção de boas relações cidades e portos no Brasil.

Ademais, a infraestrutura física está e a dinâmica portuária acontece no nível das localidades. São os municípios – e não o governo federal – e as comunidades – e não os órgãos e agências – que lidam

com o dia a dia das interfaces entre porto e cidade. Incentivos e investimentos no diálogo entre cidades e portos são pontos-chave para que porto e cidade ganhem um com o outro.

Nesse sentido, é essencial haver um diálogo em que os interesses de ambos sejam concentrados de forma a solucionar problemas comuns e criar oportunidades de desenvolvimento. A autoridade portuária do Porto de Vitória, a Codesa, adota medidas muito tímidas na promoção desse diálogo. Observa-se, ainda, uma distância entre o Porto e a cidade, o que dificulta a criação de projetos sustentáveis para ambos (Magalhães et al., 2016).

Os novos estudos da AIVP têm apontado que os portos podem ser motores de crescimento econômico e, também, de desenvolvimento econômico local. As ações portuárias são amplas e complexas, afetam a dinâmica e a vida da cidade, por isso é necessário o envolvimento social para que se tornem parte e não meros coadjuvantes do processo. Ainda, cabe ao poder público local dispor de planejamento que garanta que a atividade portuária aconteça de forma sustentável.

O estudo da presença do Porto de Vitória em Vila Velha revela que a presença das infraestruturas portuárias é ponto de ruptura no território urbano, desconecta as comunidades da Baía de Vitória, recompõe a paisagem e recorta o espaço urbano, comprometendo a qualidade de vida local. A situação atual é reflexo da falta de planejamento e da histórica ausência de diálogo entre cidade e porto, elementos essenciais para que porto e cidade se constituam como cidade portuária de fato e possam um se aproveitar da presença do outro.

Referências

- A GAZETA (1989). Histórias são muitas em Paul. Espírito Santo, 22 nov.
- A GAZETA (1998). Cais de Paul leiloado. Espírito Santo, 14 maio.
- A GAZETA (1993). Obra recupera acesso a Capuaba. Espírito Santo, 13 jan.
- A GAZETA (2007). Uma Ilha das Flores e da tradição. Espírito Santo, 7 ago.
- A GAZETA (2014a). Empresa vai desmontar tanques em Paul. Espírito Santo, 27 fev.

- A GAZETA (2014b). Fiéis de Paul contra tanques de combustível. Espírito Santo, 13 fev.
- A GAZETA (2019). Área do Porto de Vitória pode explorar empreendimentos imobiliários. Espírito Santo, 17 maio.
- ASEVILA (2008). *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Município de Vila-Velha e Entorno-ES*. Vila Velha. Disponível em: <<http://www.vilavelha.es.gov.br/files/arquivos/publicacoes/publicidade/6-plano-de-desenvolvimento-sustentavel-de-vila-velha/174-plano-de-desenvolvimento-sustentavel-de-vila-velha.pdf>>. Acesso em: 25 out 2013.
- A TRIBUNA (1999). Comércio de Paul depende do porto. Espírito Santo, 23 maio.
- A TRIBUNA (2002). Antes da Ilha das Flores uma fazenda. Espírito Santo, 11 jan.
- A TRIBUNA (2004). Paul pega carona em navios e trens. Espírito Santo, 4 fev.
- CODESA (2013). *Porto de Vitória – Autoridade Portuária*. Vitória, 20 ago. Disponível em < [http://www.codesa.gov.br/site/.](http://www.codesa.gov.br/site/)> Acesso em: 1º nov 2013.
- DALMASO, Sidney Henrique (2019). Entrevista concedida a Flavia Nico Vasconcelos. Vila Velha, 22 maio.
- FOLHA VITÓRIA (2012). Catraieiros protestam contra obra no Porto de Vitória e bloqueiam avenida do bairro Paul, em Vila Velha. Espírito Santo, 30 mar.
- (2018). Morador de Ilha das Flores divulga lixão em céu aberto, em VV. Espírito Santo, 20 fev.. Disponível em: <<http://preview.folhavitoria.com.br/videos/2018/12/1519135263579620866.html>>. Acesso em: 23 maio 2019.
- (2019). Gangues trocam ameaças em vídeo pelas redes e assustam moradores em Vila Velha. Espírito Santo, 21 mar.. Disponível em: <<https://www.folhavitoria.com.br/policia/noticia/03/2019/gangues-trocam-ameacas-em-video-pelas-redes-e-assustam-moradores-em-vila-velha>>. Acesso em: 23 maio 2019.
- G1. Jornal online (2015). Transporte por catraias é suspenso por um ano na Grande Vitória: Até lá, os 17 catraieiros do cais receberão auxílio mensal de R\$ 2.117. Motivo é a obra do Cais de Atalaia, no berço 207 do Porto de Vitória. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2015/07/transporte-por-catraias-e-suspenso-por-um-ano-na-grande-vitoria.html>>. Acesso em: 12 set 2018.

- GAZETA ONLINE (2019). Vila Velha: moradores protestam contra instalação de tanques de combustível. Espírito Santo, 20 mar. Disponível em: < <https://www.gazetaonline.com.br/noticias/cidades/2019/03/vila-velha-moradores-protestam-contrainstalacao-de-tanques-de-combustivel-1014173001.html> >. Acesso em: 23 maio 2019.
- HOYLE, Brian (1988). "Development dynamics at the port-city interface". In: HOYLE, Brian; PINDER, D. A.; HUSAIN, M. S. (eds). *Revitalizing the Waterfront*. Chichester, Wiley.
- KING, Josué Ferreira (2019). Entrevista concedida a Flavia Nico Vasconcelos. Vila Velha, 22 maio.
- LIMA, Paulo Roberto de (2019). Entrevista concedida a Flavia Nico Vasconcelos e Karen Gastão. Vila Velha, 20 maio.
- MAGALHÃES, Guilherme Fernandes; ZUCOLOTO, S. C.; TIETZ, M.; RIBEIRO, F. L. de A. (2016). Social participation in Porto de Vitória: an innovative experience to improve port image. In: 15TH WORLD CONFERENCE CITIES AND PORTS "CROSSOVERS" Roterdã. Disponível em: file:///C:/Users/henri/Downloads/rot_magalhaes-contributionok.pdf. Acesso em 23 maio 2019.
- MAGALHÃES, Guilherme Fernandes (2019). Entrevista concedida a Flavia Nico Vasconcelos. Vila Velha, 5 abr.
- MIRANDA, Clara Luiza; DI PIERO, Leandro F; ABE, André Tomoyuki (2007). *Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Vitória*. Vitória.
- NOÉ, Carmen Júlia Barcellos (2008). *Relatório técnico da avaliação do Plano Diretor Municipal de Vila Velha. Vila Velha..* Disponível em: <<http://web.observatoriodasmetropoles.net/planosdiretores/produtos/es>>. Acesso em: out 2013.
- OLIVEIRA, José Teixeira de (2008). *História do Estado do Espírito Santo. 2. ed. ampl. e atual.* Vitória, ES, Fundação Cultural do Espírito Santo, 596 p.
- PDUI (2018). Plano de desenvolvimento urbano integrado. Região Metropolitana da Grande Vitória. *O Processo participativo*, v.1 e v.2 . Vitória, ES.
- PELTES (2009). Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo. *Sumário*, v.1. Vitória, ES.
- PMVV (2008). *Plano Diretor do Município de Vila Velha*. Vila Velha. Disponível Em: <<http://www.cmvv.es.gov.br/PDM/PDM-VV-2007-PDM-Lei-4575-07-Consolidado-Texto.pdf> > Acesso em: 10 jan 2008.

- RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés e SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró (2012). Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI). *Dimensões*, v. 28, pp. 385-412, ago.. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/4323/3383>>. Acesso em: 21 maio 2019.
- SANTOS NEVES, Luiz Guilherme e PACHECO, Renato (1995). *Memória Viva: Catraieiros da Baía de Vitória*. Espírito Santo, PMV, 32 p.
- SILVESTRE, Henrique Alexandre (2019). *Porto, cidade e ambiente natural: questões, políticas e instrumentos de interfaces urbanística e ambiental na Grande Vitória (ES)*. Dissertação de mestrado. –Vitória, Universidade Federal do Espírito Santo.
- SMARZARO, Maria da Penha (2010). *Industrialização e empobrecimento urbano*. Vitória, Grafitusa.
- VASCONCELOS, Flavia Nico (2011). *O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?* Tese de doutorado. São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- VASCONCELOS, F. N. e BELTRANE, F. (2015). Conflicts and Challenges in Shared use of Spaces: Capuaba Complex, Port of Vitória. *Trasporti & Cultura*, v. 41, pp. 111-115.

Mercantilização dos espaços públicos? As feiras gastronômicas e culturais em Salvador

Rafael de Aguiar Arantes

Introdução

Este trabalho apresenta os resultados iniciais do projeto “Os espaços públicos estão na moda? Mercantilização, controle social e contra-usos da cidade em Salvador”¹, que busca analisar alguns usos contemporâneos dos espaços públicos da cidade, especialmente aqueles produzidos por determinadas iniciativas privadas, como por exemplo as feiras gastronômicas e culturais. O presente texto analisa os projetos A Feira da Cidade e Salvador Boa Praça, buscando compreender o sentido dos usos atribuídos por esses eventos aos espaços públicos da cidade e os processos de mercantilização por eles engendrados.²

Nos últimos anos, algumas iniciativas parecem ter “resgatado” determinados usos dos espaços públicos que pareciam adormecidos nas cidades brasileiras, como destacou Frúgoli Jr. para o caso de São Paulo:

1 Agradeço as contribuições dos bolsistas de iniciação científica: Victória Vilas Boas e Daniel Soglia.

2 Para tanto, a pesquisa foi realizada através de observação direta e participante nesses eventos, de entrevistas e conversas informais com seus organizadores, expositores/comerciantes e frequentadores, de coleta de informações em periódicos locais e de uma análise exploratória das publicações dos eventos nas redes sociais.

São múltiplos “os sinais que vêm da rua”: a ocupação temporária de instituições ou mais permanentemente de espaços públicos, a resposta positiva da população quanto à transformação de determinadas vias de circulação em parques públicos aos fins de semana, a expansão do uso da cidade pelos ciclistas e o uso ampliado das ruas para práticas carnavalescas, que é um dado novo em se tratando de São Paulo. (Apud Fujita, s.d., p. 4)

O autor destaca que, na referida cidade, os espaços públicos têm sido alvo de múltiplas apropriações e ocupações, o que tem suscitado debates sobre a expansão das relações dos habitantes com o contexto urbano, ruas e equipamentos. Esse processo, inclusive, teria sido percebido pela mídia que vem ampliando o número de matérias sobre o assunto (Frúgoli Jr., 2016). Também tem havido repercussão midiática sobre isso em Salvador. Reportagem do jornal *A Tarde*, de 9 de novembro de 2014, intitulada “Pessoas ocupam os espaços públicos de Salvador”, afirma que a prefeitura e especialistas concordam que tem havido um aumento da ocupação das praças, parques e ruas da cidade depois das ações de requalificação desses locais e da realização de eventos como feiras gastronômicas e apresentações musicais.

Embora o referido aumento seja questionável, uma vez que não há dados que permitam fazer uma comparação sistemática, nossas pesquisas demonstraram que os espaços públicos da cidade são utilizados por um perfil relativamente diversificado de pessoas e são permeados por práticas variadas, ainda que em Salvador sejam bastante desiguais entre si, fragmentados e segregados, na medida em que expressam as características mais amplas da própria cidade (Arantes, 2016).

Atualmente, parte dos usos dos espaços públicos em Salvador está vinculada à atratividade de determinados eventos privados, como os projetos A Feira da Cidade e Salvador Boa Praça. Assim, incorporando as considerações de Fortuna (2002), no que tange às dificuldades da sociologia urbana em compreender as porosidades das fronteiras, já que trabalha com compreensões binárias tais como

“cidade” e “não cidade”, “público” e “privado”, parece relevante a este trabalho aprofundar a compreensão dessas iniciativas privadas de ocupação dos espaços públicos.

Os espaços públicos nas cidades contemporâneas: espaços políticos ou espaços de consumo cultural?

A discussão sobre os processos de mercantilização dos espaços públicos ancora-se num debate mais amplo sobre as características da vida pública urbana contemporânea e os processos de privatização que vêm transformando as cidades em escala mundial. As transformações sociais e econômicas do século

fizeram surgir reflexões críticas sobre os espaços públicos, como as de Arendt (2008), Habermas (2003) e Sennett (1988), mas adquiriram maior centralidade na passagem para o século XXI, com os trabalhos de uma série de autores, entre eles Davis (2009) e Caldeira (2000).

Como assinalou um conjunto de teóricos (Weber, 1979; Wirth, 1979; Sennett, 1988, entre outros), as cidades constituíram-se, tradicionalmente, como espaços de liberdade ante as hierarquias e imobilidades do mundo feudal. Na medida em que cresceram e ganharam importância política, cultural e econômica, em determinado momento se constituíram também como espaços onde surgiu uma “esfera pública burguesa” (Habermas, 2003) e uma “cultura” (assim como uma “geografia”) pública (Sennett, 1988).

Nas últimas décadas, porém, tem se observado uma série de transformações, como: a) a proliferação de enclaves fortificados (Caldeira, 2000), que ofertam, em um espaço fechado, privado, homogêneo e controlado, diversas funções urbanas, como moradia, trabalho, consumo e lazer; b) a tendência de “fuga dos males da cidade” (Arantes, 2014) – um processo de abandono cada vez maior dos espaços públicos; e c) uma recusa da convivência interclassista e da constituição de laços de sociabilidade baseados na alteridade, especialmente entre os grupos de média e alta renda. Diversas pesquisas apontam como os processos de privatização urbana vêm se

acentuando ao mesmo tempo que os cidadãos, amedrontados com o crescimento da violência e da repercussão midiática incentivada pelo “capital do medo” (Bauman, 2009), cada vez mais se autosegregam, em busca de proteção, privilégios e distinção (Caldeira, 2000; Duhau, 2001; Svampa, 2001).

As cidades fortificam-se cada vez mais através da proliferação de *shoppings* e da incorporação de variados enclaves, condomínios fechados, empreendimentos multifuncionais, edifícios comerciais e de serviços (Davis, 2009). Segundo Dammert (2013), isso implica um modelo de cidade em que as relações se transplantaram para espaços privatizados, nos quais as pessoas se convertem em usuários (pautados em trajetórias e interesses individuais) mais do que cidadãos, com objetivos e propósitos comuns.

Durante um longo período, os espaços públicos deixaram de ser prioridade da agenda estatal, seja por incapacidade, omissão ou até mesmo deliberação, tornando-se, muitas vezes, espaços degradados e abandonados, especialmente nos países da periferia do sistema capitalista. Além disso, aqueles espaços de uso coletivo que efetivamente foram criados nos últimos anos em diversas cidades não têm uma dimensão amplamente pública, no entender de Serpa (2007). Para o autor, muitos deles têm sido construídos dentro da lógica do *city marketing* e da “espetacularização”, constituindo-se como lugares de consumo e locais a serem consumidos, o que diminui sua acessibilidade social e espacial e implica uma questão fundamental: os espaços públicos das cidades contemporâneas são “espaços políticos” ou “espaços de consumo cultural”? (Serpa, 2008).

Por esses aspectos, uma série de autores considera que tem havido uma restrição dos espaços públicos e da vida pública nas cidades contemporâneas tal como se constituíram em outros períodos históricos, havendo um declínio do homem público (Sennett, 1988), um esvaziamento da esfera pública tradicional (Caldeira, 2000; Davis, 2009) ou uma “condominização da cidade” (Duhau, 2001).

Os referidos trabalhos, entre outros, portanto, têm sido bastante críticos ao tipo de esfera ou espaço público que caracteriza as

grandes cidades contemporâneas, em especial aquelas em que o processo de urbanização produziu cidades desiguais e segregadas, como na América Latina e no Brasil.

Outros trabalhos, no entanto, têm se posicionado de uma forma diferente, como Salcedo (2002), Fortuna (2002), Leite (2009), Ramírez-Kuri (2008) e Andrade e Baptista (2013), que discordam, problematizam ou se colocam em uma posição intermediária diante da tese da morte e/ou fim dos espaços públicos.

Para Salcedo (2002), em primeiro lugar, é importante questionar a existência real daquele espaço público descrito como um lugar em que os diferentes grupos conviviam em torno de códigos de tolerância e civilidade. Conforme definiu Kelian (apud Leite, 2009), boa parte do debate atual sobre os espaços públicos pode ser classificada como uma “literatura da perda”, no sentido de que se utiliza de comparações com outros períodos históricos para apontar os problemas da condição urbana contemporânea. No entender de Salcedo, essa sensação de perda se baseia numa idealização do passado derivada da perspectiva normativa habermasiana. Para o autor, ela não apenas não se aplica realidade histórica, como o espaço público das cidades contemporâneas é mais aberto a um conjunto de lutas e práticas sociais e mais tolerante a minorias raciais e sexuais, por exemplo.

É importante produzir uma nova compreensão sobre os espaços públicos, e alguns pontos dessa discussão são relevantes.

Em primeiro lugar, conforme destacaram Andrade e Baptista (2013), as análises sobre o fim do espaço público, além de serem focadas somente nos grupos de alta renda, ignoram a complexidade e a diversidade existentes dentro do rótulo “espaços públicos”, reduzindo-os a perspectivas homogêneas. Para eles, existem pelo menos três tipos de espaços que podem ter um uso público: a) *espaços urbanos programados para uso público*, destinados ao usufruto lúdico, como praças e parques; b) *novos espaços de consumo de acesso público*, como os *shoppings centers*, parques temáticos e estádios desportivos; e c) *espaços informais de origem privada integrados ao circuito metropolitano*, como cafés, cinemas, lojas, sedes associativas, casas-museu,

que deixam de ser apropriados somente por grupos específicos e se tornam parte do cotidiano das cidades como lugares de visita, de estadia e de encontro (ibid.).

Nessa leitura, portanto, privilegiam-se mais os usos públicos que podem ser dados aos espaços do que propriamente a sua origem e/ou formatação jurídica. Assim, espaços privados e mesmo atividades de consumo fundamentadas em determinada mercantilização não apenas estão associados aos espaços públicos, como podem propiciar a sua configuração como espaços de encontros e sociabilidade. No que tange aos *shoppings centers*, conforme discutimos em outra oportunidade (Arantes, 2017), eles por vezes expressam mais diversidade que os espaços públicos da cidade, convertendo-se em lugares de múltiplos encontros, interações e conflitos, ainda que possam se expressar como enclaves fortificados, realçando sua dimensão privada, segregada e controlada. São espaços de fronteira, “semipúblicos”, porosos, complexos e ambivalentes.

A discussão sobre o controle social, especialmente a dimensão privada da discricionariedade dos espaços de consumo, é também costumadamente debatida na relação entre os chamados espaços públicos e esses novos espaços “semipúblicos”. Segundo Salcedo (2002), o controle social é a expressão de uma forma de poder que, em geral, se exerce sobre um espaço, seja ele público ou privado. Todos os espaços estão sujeitos ao poder do príncipe (real ou metafórico). Também os espaços públicos são o lugar no qual diversas formas de controle se expressam, seja o castigo real ou as múltiplas formas de vigilância. Isso é aplicável especialmente aos considerados párias urbanos e indesejáveis. Para além dos controles institucionais (polícia, guarda civil, regulamentação sobre horário de fechamento, etc.), em nossas pesquisas, identificamos múltiplas formas de controle social nos espaços públicos de Salvador. Muitas delas eram levadas a cabo pelos próprios usuários sobre os demais, motivados pelo perfil social dos frequentadores, suas práticas e mesmo pelo seu padrão “moral” (Arantes, 2018).

Não obstante, se os espaços públicos ou privados/mercantilizados impõem padrões e lógicas de utilização, os usuários, não raro,

apresentam múltiplas formas de resistência e contra-usos (Salcedo, 2002). Segundo Leite (2002), contra-usos são práticas que respondem às fronteiras enobrecidas, criadas por projetos de reforma urbana e gentrificação (nesse caso, mercantilização), criando contra-espços que subvertem as sociabilidades, criando formas alternativas de manifestações e interações. Segundo o autor (ibid. p. 130), analisando um caso específico de contra-uso ocorrido em um bairro enobrecido do Recife, “[...] os contra-usos transformaram um espaço moldado predominantemente para as práticas econômicas e simbólicas de consumo e lazer em um espaço político de visibilidade pública e contestação”. Para o autor, portanto, os lugares erguidos pelos contra-usos no interior de processos de gentrificação podem representar formas especializadas e simbólicas de criar singularidades, expressar dissensos e reivindicar direitos. Essas práticas podem ser também consideradas nas análises sobre espaços mercantilizados.

Por fim, é importante considerar também a possibilidade de conformação de um novo padrão de espaço público que, se é permeado por formas de vigilância, controle, segregação, suspeição, entre outros aspectos, não necessariamente desaparece ou está subsumido inteiramente à lógica da privatização. Segundo Leite (2009), a cultura urbana contemporânea tem a marca indelével do consumo, dimensão visível nos próprios espaços públicos que são colonizados pela estetização da cultura e no planejamento urbano que opera a partir da lógica de mercado. Nessa perspectiva, um novo conceito de espaço público deveria ser repensado à luz dos novos processos fragmentários e dispersivos:

Repensar os parâmetros conceituais da noção de espaço público no âmbito desse debate requer, em primeiro lugar, reconhecer que aquele espaço público definido pela modernidade como um espaço cívico de encontro dos iguais – este sim – está morto. Mas de outro modo, a excessiva diferenciação que desloca a convivência com o estranho para as “comunidades destrutivas” e as “tirantias da intimidade” (Sennett, 1976) também não aniquilou, por sua vez, as sociabilidades que asseguram a formação

dos espaços públicos. Ao contrário, alteram as configurações disso que ainda podemos chamar de espaço público, exigindo uma adequação conceitual e léxica para darmos cabo da tarefa investigativa acerca da natureza desses espaços no âmbito dos processos que aqui identificamos como pós-modernos. (Ibid., pp. 197-198)

Nesse aspecto, Leite (ibid.) identifica o surgimento de “espaços públicos intersticiais”, espaços dispersos, zonas de fronteira ou de passagem que expressam marcas corporais, práticas de consumo e a publicização da diferença no curso cotidiano da vida. Seriam as zonas de deslocamento entre as abstenções dos encontros sociais e os lugares identitários fechados, lugares intervalares e, por vezes, efêmeros nos quais se reinscrevem as possibilidades do imprevisível. Para o autor, esses “entre-lugares” se tornam “locais de visibilidade, de disputas simbólicas, práticas de consumo e da busca do reconhecimento público da diferença”. São inevitáveis e trazem a marca da cidade contemporânea: são caóticos, desordenados e marcados por contra-usos. Embora a violência seja latente e os conflitos inevitáveis, nesses espaços estão as possibilidades concretas da experimentação do imprevisível nas cidades contemporâneas, pois é neles que a vida cotidiana se realiza e onde ainda persiste a possibilidade do encontro com o estranho (ibid., pp. 199-200).

Os espaços públicos em Salvador e os projetos A Feira da Cidade e Salvador Boa Praça

Dialogando diretamente com essa ampla discussão, as evidências coletadas sobre a dinâmica da vida urbana na Salvador contemporânea e apresentadas em trabalhos anteriores demonstram claramente uma tendência de esvaziamento e restrição dos espaços públicos (Arantes, 2016). Isso é expresso, principalmente, pelo abandono e pela evitação cada vez mais comum desses espaços. Tal processo se associa intimamente à expansão e à crescente valorização dos espaços privados e exclusivos de moradia, serviços, lazer e trabalho,

entre eles os condomínios fechados, os *shoppings centers* e os enclaves festivos, que contribuem para esvaziar o sentido público das festas populares e do carnaval.

Apesar desses processos de restrição, os usos dos espaços públicos conservam certa vitalidade e fazem parte das práticas de diversos grupos. Os espaços públicos disponíveis em Salvador são heterogêneos entre si e, por isso, bastante desiguais, em termos de condições, usos e localização. Eles se concentram principalmente em bairros centrais e áreas valorizadas em termos imobiliários e turísticos, e isso interfere em seus usos e nos perfis dos usuários. Em geral, os espaços utilizados com mais frequência são aqueles próximos das residências dos frequentadores, que apresentam um uso mais cotidiano e homogêneo. Tais usos são, portanto, segregados, pois não logram produzir convivência entre diferentes grupos. Apesar dessa característica mais geral, alguns espaços agregam usuários de perfis mais diversificados, em termos de classe, étnicos e de práticas culturais. Em geral, são lugares simbolicamente relevantes e/ou localizam-se em regiões mais centrais.

Muitos são os dilemas associados aos usos dos espaços públicos e analisá-los, como advertido por Andrade e Baptista (2013), exige do pesquisador um cuidado muito grande no seu entendimento e distinção, pois eles expressam uma diversidade de experiências e apresentam tendências múltiplas, muitas vezes contraditórias. Em Salvador, eles apresentam marcas diversas de mercantilização e privatização, segregação e exclusão, mas também contratendências e resistências. Assim, em Salvador, o espaço público não está morto, conserva certa vitalidade, mas caracteriza-se, como seria de se esperar pelas condições da própria cidade, por seu caráter extremamente desigual, segregado e fragmentado (Arantes, 2016).

Entre os usos dos espaços públicos mais relevantes em Salvador, está a frequência às feiras gastronômicas e culturais que, nos últimos anos, vêm ocupando alguns parques e praças da cidade.

Dentre os maiores e mais destacados eventos, A Feira da Cidade foi a pioneira na utilização dos espaços públicos de Salvador. Iniciada em 2014, ela reúne atividades gastronômicas, culturais, de lazer e de artesanato em espaços públicos da cidade:

“Conhecer o lugar”, “Inspirar as pessoas” e “Intervir no espaço”. A Feira da Cidade é um projeto pioneiro já consolidado em Salvador e que ganhou o amor da cidade com a transformação dos espaços públicos em locais de convívio, cultura, arte e lazer com foco nas pessoas. As ocupações inspiram e estimulam as relações entre as pessoas, e entre as pessoas e a cidade, oferecendo qualidade de vida às comunidades e incentivando os cidadãos a se envolverem nas transformações urbanas. (A FEIRA DA CIDADE, 2017, disponível em < <https://www.afeiradacidade.com.br/quem-somos>, acesso em: 15/5/2017)

Realizada pela Agência Agosto Comunicações, uma empresa de produção cultural, ela já chegou a receber 120 mil pessoas num único final de semana (A Tarde, 2014). A Feira da Cidade já ultrapassou as duzentas edições, realizadas em mais de 15 espaços diferentes (praças, parques, largos, canteiros e “becos”). Em geral, o evento acontece em bairros mais centrais e/ou valorizados da cidade. Segundo a idealizadora e organizadora do evento, que se posiciona como uma ativista política dos espaços públicos da cidade e da economia criativa e colaborativa, a escolha por esses espaços decorre das carências da própria cidade no que tange a mobilidade urbana e segurança. Em seu discurso, ela relata ter receio de ocupar um espaço periférico da cidade e se defrontar com conflitos, seja com os comerciantes locais seja com o poder discricionário de traficantes de drogas. Ademais, posicionando-se como uma mulher branca de classe média, tem receio de ser uma espécie de “invasora” nesses espaços, já que, segundo seus relatos, o evento sempre tenta fazer uma parceria com a comunidade do entorno de onde ocorre, especialmente a partir das associações de moradores.



Figura 1 – Vista aérea da Feira da Cidade do Canteiro do Imbuí, 2019



Fonte: redes sociais de A Feira da Cidade

Figura 2 – A Feira da Cidade no Beco Messe do Amor, Pituba, 2019³

3 Discurso associado à imagem: “Transformamos Becos Desertos em Ruas Vivas. Tem gente que só liga para Beco deserto quando é vítima dele. Nós transformamos em Ruas Vivas sem que isso precise acontecer. Então, colabore, apoie, divulgue, participe, queira bem, fale bem, compreenda, marque presença, seja público dessa iniciativa e, se for vizinho então, agradeça por alguém está [sic] olhando mais profundamente sobre o que é sair do umbigo e falar de compartilhamento. De uma Cidade mais humana, de uma cultura mais ampla, de uma rua mais protegida, de um mercado local mais forte. É vivendo esses espaços e deixando eles vivos que vamos ter segurança nessa cidade. Se apropriando dela. Saia das varandas, dos

A Feira é itinerante. Em sua origem, ocorria semanalmente, depois passou a ser quinzenal e, hoje em dia, ocorre uma vez ao mês. Inicialmente, a Agosto Comunicações escolhe o espaço onde será realizado o evento e faz a curadoria dos expositores e das apresentações culturais. Em geral, ocorrem apresentações teatrais e culturais voltadas tanto para o público infantil quanto para o adulto. Hoje, o site do evento funciona como um lugar no qual possíveis expositores e artistas se inscrevem para serem selecionados.

Nesse aspecto, A Feira tem um perfil específico. Em geral, os expositores selecionados são microempreendedores do que talvez se possa chamar de “economia criativa e colaborativa”. São lojas de camisetas, de artesanato, de venda de vinil, bijuteria, esmalteria, acessórios, perfumaria, entre outras. A estetização parece ser um valor relevante para os expositores. Os produtos são quase customizados, na medida em que não são vendidos em larga escala e estão associados a uma interpretação mais “alternativa” ou “cult” da ideia de comércio e consumo. Assim, a criatividade e a diferenciação das práticas, estilos e imagens pessoais assumem uma condição valorativa importante desses espaços. Segundo a idealizadora do evento, menos de 10% dos expositores é de franquias de empresas maiores, uma vez que o evento privilegia novos e pequenos empreendedores. Em geral, o evento exige que os próprios empreendedores atendam ao público, pois isso contribui para a geração de diálogos e novos vínculos nos espaços públicos – aquilo que A Feira discursivamente apresenta como um dos seus principais objetivos.

Os expositores gastronômicos são diversos, mas também operam dentro de uma lógica semelhante. Expõem hamburguerias, docerias, confeitarias, marcas de cerveja artesanal, entre outros. Em geral, enfatizam a dimensão *gourmet* e “artesanal”, demonstrando o

vidros dos carros, e venha viver a rua, com A Feira da Cidade, antes que não possa mais sair de casa, antes que não lhe reste mais nenhuma alternativa. Reconecte-se. Vamos estar juntxs novamente. Vamos de comida, diversão, música e arte. Viva as feiras de rua, viva A Feira da Cidade. Trabalho lindo construindo uma cidade mais viva há 5 anos e que encabeça esse grande movimento de SalvAMOR. Vem pra Feira!!!!” Carla Maciel, criadora do projeto. (A Feira da Cidade, 2019, Acesso em: 9/5/2019).

caráter diferenciado e distinto dos seus produtos. A Feira não apenas seleciona os expositores como também funciona como uma espécie de incubadora de novos empreendedores, dando apoio logístico e orientações sobre o modelo de negócio.⁴ É conhecida a história de vários empreendimentos que, tendo iniciado na Feira, conseguiram abrir suas lojas físicas e se consolidar no mercado da cidade.

O perfil das apresentações culturais, teatrais e musicais também caminha nessa mesma lógica. Embora A Feira tenha participado de eventos grandes na cidade, como o Festival da Primavera e o Réveillon de Salvador, quando atrações mais consolidadas se apresentaram, como o grupo Baiana System, ou mesmo já tenha sido lugar para a apresentação de artistas famosos, como Moraes Moreira, na maior parte das vezes os grupos escolhidos provêm da cena mais “alternativa” da música baiana. Tais bandas têm seu público próprio, que acaba frequentando A Feira no dia das apresentações. Mas a idealizadora do evento destacou fortemente que evita promover uma “carnavalização” dos espaços que, segundo ela, é extremamente forte na cultura soteropolitana. O perfil ideal do público não é aquele que chega somente para escutar a música (que é gratuita), mas sim aquele que utiliza o espaço de maneira mais ampla.

4 Pudemos presenciar a negociação da idealizadora com um casal que pretendia vender abará, quitute baiano, numa das edições. Nessa conversa, além da dimensão financeira, ela orientava os empreendedores sobre como vender e apresentar o produto, o que inclusive envolveu uma discussão sobre o material sobre o qual deveria ser servido. Ela tentava demovê-los da ideia de servir em isopor, considerando a questão da sustentabilidade, que, nos seus discursos e no dos funcionários da empresa, aparece costumeiramente.



Figura 3 – Publicidade divulgada nas redes sociais de um dos produtos vendidos na Feira. ⁵



Figura 4 – Publicidade de diversas estampas de camisas que faziam referência ao #EleNãO, nas eleições de 2018. ⁶

⁵ Publicidade com o seguinte discurso: “Quantos sacos plásticos você deixará de usar esse ano? Quanto de natureza você vai preservar com essa simples atitude? Esse final de semana te esperamos na Feira Saudável para adquirir essa lindeza maravilhosa de BAG pra você fazer a feira A @baunilhahausc estará na Feira a partir das 7h30 na Praça Ana Lúcia Magalhães” (A Feira da Cidade, 2019, Acesso em: 10/5/2019).

⁶ A postura do evento diante desse episódio teve como resultado a perda de mil seguidores nas redes sociais, segundo os relatos colhidos.

O perfil musical do evento tornou-se ainda mais definido em 2018, quando, em dificuldades para encontrar patrocínio, a Agosto Comunicações submeteu uma proposta ao edital FazCultura do governo do estado, sendo contemplado com o valor de R\$ 200 mil dentro da categoria “música”.⁷ Após ser contemplado com esse valor e vender uma das cinco cotas de patrocínio fixo para 10 eventos a Ambev, através da marca de cerveja Bohemia, A Feira apresentou a ideia do Festival Ruas Vivas:

É preciso atenção para perceber o que se passa na música baiana. Dificilmente você vai ouvir na rádio, não vai ver na TV, e se não souber os caminhos, nem na internet vai conseguir encontrar facilmente. Não que seja algo escondido e de difícil acesso, mas quem está acostumado com os sucessos midiaticamente formatados e espera que as novidades cheguem pelas vias tradicionais, não vai ser bem-sucedido.

Discos, shows, músicas, clipes, festivais estão disseminados pelas ruas de Salvador. Novos e ótimos artistas surgem um atrás do outro, e, melhor, sem se ater a um estilo musical, a uma regra de sucesso comercial ou ao comando de quem quer que seja. Está espalhado pelas ruas, bairros, vielas e favelas. As oportunidades de acompanhar tudo isso também está espalhada pelos vários cantos da cidade, do Rio Vermelho a Cajazeiras, do Santo Antônio a Itapuã. A Feira da Cidade é uma dessas oportunidades. Por lá já passaram várias dessas novidades e continua passando. Agora, a feira ganha corpo e se transforma no Festival Ruas Vivas, que pretende ampliar o que já vinha sendo mostrado no palco e apresentar ainda mais e melhor esse rico cenário musical que temos em Salvador. Rico, fértil, criativo e diverso. Estilos

7 Segundo a Secretaria de Cultura do estado da Bahia: “FazCultura – Parceria entre a SecultBA e a Secretaria da Fazenda (Sefaz), o mecanismo integra o Sistema Estadual de Fomento à Cultura, composto também pelo Fundo de Cultura da Bahia (FCBA). O objetivo é promover ações de patrocínio cultural por meio de renúncia fiscal, contribuindo para estimular o desenvolvimento cultural da Bahia, ao tempo em que possibilita às empresas patrocinadoras associar sua imagem diretamente às ações culturais que considerem mais adequadas, levando em consideração que esse tipo de patrocínio conta atualmente com um expressivo apoio da opinião pública” (SecultBA, 2019, Disponível em <<http://www.cultura.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=41>>, Acesso em: 10/5/2019).

variados, formatos diversos, ideias abertas. Não serão apenas shows, mas a ideia é promover encontros, provocar momentos marcantes e contribuir para que nossa música continue efervescente. Mas também espaço para intercâmbios, trocas com artistas de outros lugares, de qualquer lugar, e, claro, abertura para ouvir o novo, o não usual. (A Feira da Cidade, 2019, disponível em: <https://www.facebook.com/dacidadeafeira/>, acesso em: 10/5/2019).

O modelo de negócio da Feira, a princípio, fundamenta-se nos patrocínios e na cobrança de taxas para os expositores. O apoiador mais destacado é a Prefeitura Municipal de Salvador (PMS), ainda que ela não contribua diretamente com recursos para o evento. Segundo as informações coletadas, quando, em 2014, A Feira surgiu, não havia uma modalidade bem instituída de cessão dos espaços públicos da cidade para a realização desse tipo de evento. A autorização perpassa oito secretarias/órgãos municipais e envolve um valor considerado desproporcional, que inviabilizaria a realização do evento.⁸ Assim, a PMS isenta o evento do pagamento das maiores taxas e participa como sua apoiadora principal. Existem outros patrocinadores/apoiadores pontuais, como empresas de *marketing*, de guarda volumes, etc. e, atualmente, como descrito, o evento possui, como apoiador máster, a cerveja Bohemia. De acordo com as informações da idealizadora, atualmente o patrocínio foi repartido em cinco cotas máster, mas somente uma delas foi adquirida.

O evento cobra uma taxa de R\$ 75,00 a R\$ 1.000,00 dos expositores, de modo proporcional ao tamanho da barraca, às necessidades

8 Segundo os relatos, a prefeitura cobraria cerca de R\$ 78 mil reais referentes a uma taxa de ocupação de uma área pública de 100m² durante o final de semana. A burocracia municipal exige que a solicitação para a realização do evento passe ainda pelos seguintes órgãos: Semtel (Secretaria Municipal de Esportes, Trabalho e Lazer), Sedur (Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo), Semop (Secretaria Municipal de Ordem Pública), Semob (Secretaria Municipal de Mobilidade), Secis (Secretaria Municipal de Sustentabilidade, Inovação e Resiliência), SMS (Secretaria Municipal de Saúde), TranSalvador (Superintendência de Trânsito de Salvador) e a Limpurb (Empresa de Limpeza Urbana de Salvador). Alguns deles cobram também suas taxas (autorização para emissão de som, taxa de coleta de lixo, etc.), o que totalizaria o custo de operação em cerca de R\$ 120 mil.

de infraestrutura, como energia elétrica, e à arrecadação. Inicialmente, A Feira cobrava um percentual da arrecadação, mas optou por cobrar um valor fixo. O tamanho dos eventos varia bastante em função do espaço escolhido e do período do ano, o que torna difícil estimar o valor da arrecadação. Há alguns anos, A Feira abriu uma loja física, que na prática funciona como um multiespaço onde existem atualmente uma garagem/loja que vende os produtores dos expositores da Feira, um restaurante de comida havaiana, uma varanda onde ocorre uma feira orgânica e atividades culturais, além de uma sala alugada para atividades diversas, como palestras, yoga, etc.

A remuneração dos artistas que se apresentam, segundo os relatos, não logra alcançar um cachê padrão, de modo que envolve, em geral, uma relação de troca, apostando na visibilidade propiciada pelo evento, entre outras coisas, etc.

A Feira tem tido efeitos positivos sobre a dinâmica de apropriação dos espaços públicos de Salvador. Ela contribui para atrair as pessoas para esses espaços, para o consumo cultural e de produtos, mas também para atividades diversas organizadas pelo evento, como yoga, oficina de desenho para as crianças, etc. A iniciativa termina também multiplicando os usos dos espaços públicos, porque, em dias de feiras, as pessoas aproveitam esses espaços para outros fins e práticas espontâneas, como se encontrar com os amigos, a *flânerie*, levar os filhos e pets para passearem ou mesmo para a prática das mais diversas atividades esportivas, como skates, patins, etc. Embora permaneçam existindo práticas “carnavalizadas”, nos termos da própria idealizadora, focada no consumo cultural, o evento enseja também, de alguma forma, contra-usos, que precisam ser mais bem estudados.

Mas, ela esbarra em algumas questões que são relativas às desigualdades mais profundas associadas à segregação socioespacial que caracteriza a cidade e, mais ainda, às distinções de classe. Como visto, em geral, as feiras são realizadas em áreas mais centrais e valorizadas. Ademais, a proposta associada às apresentações culturais de grupos “alternativos” e à economia chamada de “criativa ou colaborativa” acaba se voltando para um perfil de classe específico, especialmente

aos portadores de maior capital cultural, mas também econômico, uma vez que os produtos são vendidos com preços considerados elevados, até pela sua própria condição de “artesanal”.

É difícil fazer uma análise do perfil do público, pois ele varia tanto pelo lugar em que é realizado, uma vez que A Feira é itinerante, quanto pelo período do ano ou pelas apresentações culturais envolvidas (que levam seu público de fãs aos eventos específicos). As pesquisas internas da Agência Agosto apontam que muitos frequentadores provêm de bairros populares, que são em geral jovens (de 16 a 35 anos) e que as mulheres têm um peso relevante. Porém, no que tange à questão de classe, as observações diretas, que precisam ser mais bem cotejadas, sugerem inicialmente que o evento atende a uma estratificação ampla das camadas médias e altas; sugerem também a existência de um perfil relativamente homogêneo, especialmente no que diz respeito à dimensão racial, indicador relevante das condições socioeconômicas em Salvador.⁹ Assim a acessibilidade a essa iniciativa esbarra não apenas no espaço físico, mas sim nas distâncias do espaço social, nas desigualdades existentes entre os *habitus* e nas práticas dos distintos grupos.

Um segundo evento importante, que também ocorre desde 2014, é o Salvador Boa Praça. Tendo uma proposta bastante semelhante, ele também reúne atividades infantis, gastronomia, exposição de produtos diversos, moda e gastronomia. Segundo o site oficial do evento:

Inspirado na ideia de sucesso do POP UP SHOP, o SALVADOR BOA PRAÇA surge para atestar que a população de Salvador já pode buscar a rua como opção de lazer na cidade, na garantia de encontrar produtos diferenciados e ao mesmo

9 No primeiro trimestre de 2018, segundo a PNAD contínua, 16,8% dos moradores de Salvador se declararam brancos, 49,4% pardos e 33,5% pretos. O rendimento médio mensal no trabalho principal dos moradores de 14 anos ou mais que se declararam brancos era de R\$ 4.351,00, R\$ 2.051,00 entre os pardos e R\$ 1.520,00 entre os pretos. No primeiro trimestre de 2017, também segundo a PNAD, 40,9% dos trabalhadores acima de 14 anos brancos possuíam curso superior, enquanto esse valor era de 16,2 entre os pardos e 13,3 entre os pretos (Carvalho, 2018).

tempo se divertir com o conforto e a segurança que precisam. [...] O evento será inspirado nas feiras de Rua de NY, onde teremos dentro do mix, roupas, acessórios, itens de gastronomia, apresentações musicais com artistas consagrados e iniciantes. [...] A proposta do SALVADOR BOA PRAÇA antes de tudo é ser um espaço de convivência para a população de Salvador que é carente de opções de lazer nos espaços públicos. (Salvador Boa Praça, 2015, Acesso em: 9/4/2015)

A Boa Praça é realizada pela Lasquinê Produções e Marketing, empresa ligada ao grupo de comunicações MetrÓpole, de propriedade de Mário Kértezs, ex-prefeito e conhecido político baiano, que possui uma rádio e um jornal semanal de distribuição gratuita homônimos, além do Portal Metro1. O projeto realiza-se principalmente na praça Ana Lúcia Magalhães, no fim de linha da Pituba, bairro valorizado da cidade. A referida praça tornou-se um lugar bastante utilizado, especialmente por jovens casais e seus filhos. Por ser localizada em uma área elitizada e distante de concentrações populares, além de possuir certos equipamentos privados para uso infantil (como pula-pula, piscina de bola, minikart, entre outros) e espaços para que as crianças andem de bicicleta, patins, skates, patinetes, miniveículos motorizados, etc., a praça tornou-se um lugar onde as famílias com filhos e também pessoas com seus cachorros – muito frequentes – passam boa parte do seu final de semana, estendendo toalhas e cangas ao chão e levando seus lanches. A realização de shows e atividades infantis, como o Salvador Boa Praça, contribui ainda mais para a sua atratividade.

Apesar da preferência por essa praça em especial, questionamentos e críticas dos moradores (devido especialmente ao barulho produzido pelo evento) fizeram com que o projeto tenha migrado algumas vezes para outras praças do mesmo bairro, a Wilson Lins e, principalmente, a praça Nossa Senhora de Assunção, localizada numa região muito próxima à primeira. Numa das visitas de campo, pudemos observar que organizadores da Boa Praça estavam coletando assinaturas dos frequentadores para o retorno ao local original,

o que chegou a acontecer nas edições subsequentes. O evento, portanto, não é itinerante e ocorre fundamentalmente na temporada do verão, de novembro/dezembro a março.

Assim como A Feira, a Boa Praça também realiza uma curadoria dos expositores e das apresentações culturais, teatro infantil e apresentações musicais. Como observado na autodescrição do evento, o perfil da Boa Praça mostra-se mais “sofisticado”. Embora sejam escolhidos, pelo grupo curador, empreendedores da chamada “economia criativa”, também estão presentes marcas mais consolidadas e valorizadas na cidade, especialmente no que tange à gastronomia. Não raro, restaurantes de *chef* apresentam versões um pouco mais baratas de seus pratos. Restaurantes da região, como risoterias, aqueles especializados em um tipo de comida, como o shawarma (iguaria árabe), gelateria italiana e hamburguerias artesanais, são bastante frequentes. Há uma diversidade de expositores, lojas de roupa, acessórios e até *sex shop*. Mais recentemente a Boa Praça passou a contar também com o chamado mercadinho, que vende produtos orgânicos e artesanais.

Como também descrito na apresentação do evento, as atrações culturais conformam-se como uma mescla entre artistas e grupos menos conhecidos e aqueles mais consolidados, como Tatau, Saulo Fernandes, Jau, Ju Moraes, entre outros cantores locais famosos.



Figura 5 – Apresentação musical na Boa Praça, 2019



Figura 6 – Apresentação de teatro infantil na Boa Praça, 2019



Figura 7 – Um dos produtos vendidos na Boa Praça.¹⁰



Figura 8 – Mercadinho de produtos orgânicos e artesanais

¹⁰ Discurso do evento: “A @canekoficial disse tudo nesse lindo domingo. A saída está dentro de você! Hora de eliminar más lembranças, deixar espaço para entrar boas coisas. Ser mais responsável pelo seu bem-estar... saia de casa, venha viver um momento divertido em família, com os amigos.. curtir sua cidade! #boapraça” (Boa Praça, 2019, acesso em: 12/5/2019)

O modelo de negócio da Boa Praça parece ter um perfil mais empresarial e centralizado. Além do apoio da prefeitura municipal,¹¹ do governo federal, do grupo Metrópole e da marca de cerveja Devassa, na quinta temporada, finalizada em março de 2019, o evento contou com os patrocínios do *Shopping* da Bahia e da Caixa Econômica Federal. Não foi possível, ainda, averiguar o valor cobrado aos expositores e a forma de pagamento das atrações culturais. Os produtos gastronômicos vendidos na Boa Praça passam pelo controle da Casa Dez, uma empresa de distribuição de bebidas que opera em grandes eventos. Os expositores não movimentam os recursos diretamente, uma vez que as fichas são compradas nos caixas da referida empresa.

Assim como A Feira, também a Boa Praça tem tido um impacto sobre a apropriação dos espaços públicos em Salvador, já que atrai um público bastante relevante em todas as suas edições. Como as primeiras atividades culturais sempre se voltam às crianças, é muito comum a presença de famílias nucleares e seus filhos. No entanto, seu perfil tende a ser ainda mais homogêneo e segmentado. Embora o projeto consiga atrair um público maior e um pouco mais heterogêneo em termos sociais, étnicos e de geração do que o que frequenta a praça Ana Lúcia Magalhães cotidianamente, o perfil social dos frequentadores permanece num patamar relativamente alto em termos de estratificação de classe, em função dos preços e também das práticas sociais envolvidas, como o padrão gastronômico e os produtos ofertados, que indica o *habitus* de classe dos frequentadores. Tal homogeneidade se expressa também no perfil racial dos frequentadores costumeiros do evento, majoritariamente formado por pessoas brancas.

Considerações finais

Conforme observado ao longo do trabalho, é possível dizer que os eventos em análise, A Feira da Cidade e o Salvador Boa Praça, vinculam-se diretamente a uma mercantilização dos espaços públicos da

11 Ainda não foi possível averiguar se ele assume os mesmos contornos do oferecido à Feira da Cidade.

cidade, que se dá em dois níveis: a) na relação das empresas organizadoras com as praças, parques e largos onde realizam os eventos; e b) na lógica que perpassa os usos desses espaços durante a realização das Feiras.

A primeira dimensão aponta para o fato de que os espaços públicos são utilizados como *locus* de geração de valor para as empresas organizadoras. Aqui, não se trata da utilização do espaço como uma força produtiva dentre outras necessárias, ou seja, como um valor de uso que será consumido no processo de produção de alguma mercadoria nem, tampouco, como valor de troca em sentido direto, isto é, como fonte de revalorização do capital como acontece com a incorporação imobiliária. Nesse caso, o espaço público, que é cedido por um arrendamento provisório, muitas vezes isento de cobrança pela prefeitura municipal, é ele mesmo a grande atração, como ficou visível nos discursos diversos das empresas organizadoras. O sentido da acumulação, nesse caso, prescinde da propriedade privada, pois fundamenta-se no próprio espaço público, que é monetarizado e transformado em renda.

Além disso, a mercantilização faz-se presente na lógica de utilização desses espaços públicos, uma vez que a estratégia subjacente direciona as práticas, não apenas para o consumo de produtos físicos, mas também para o consumo cultural e para o próprio consumo do espaço como *locus* de distinção (Serpa, 2007). Esse uso do espaço possui a marca indelével do consumo (Leite, 2009).

Apesar disso, os eventos têm tido efeitos sobre a dinâmica de apropriação da geografia pública em Salvador, multiplicando os seus usos e atraindo uma quantidade considerável de pessoas, que há alguns anos tinham deixado de frequentar os espaços públicos da cidade. Assim, o consumo estratifica e produz desigualdades, na medida em que está vinculado a *habitus* de classe e formas de distinção (Bourdieu, 2007). Porém, é um organizador da sociedade contemporânea e precisa ser reavaliado no que tange aos espaços públicos (Salcedo, 2002; Leite, 2009).

A realidade em apreço, portanto, é ambígua, possui diversas fronteiras e porosidades que, nas suas complexidades, impedem que a pergunta que origina o presente trabalho seja respondida de modo peremptório. Se, de um lado, a sobrevivência de usos relevantes dos espaços públicos de Salvador está vinculada a processos de mercantilização; de outro, é preciso reconhecer que, numa sociedade capitalista e periférica, as formas de apropriação desses espaços são permeadas também pelo consumo, sem que isso signifique a perda total do seu sentido público. Assim, é importante que novas luzes sejam lançadas sobre as formas contemporâneas de usos dos espaços públicos nas nossas cidades.

Referências

- ANDRADE, Luciana Teixeira de e BAPTISTA, Luís Vicente (2013). Espaços públicos: interações, apropriações e conflitos. IN: XXIX CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE SOCIOLOGIA. *Anais...* Santiago do Chile.
- ARANTES, Rafael de Aguiar (2014). “Fugindo dos males da cidade: condomínios residenciais fechados na Grande Salvador”. In: CARVALHO, Inaiá M. M.; SILVA, Sylvio B. de M.; GORDILHO-SOUZA, Angela e PEREIRA, Gilberto C. (orgs). *Metrópoles na Atualidade Brasileira: transformações, tensões e desafios na Região Metropolitana de Salvador*. 1ed. Salvador, Editora da Universidade Federal da Bahia, pp. 231-258.
- (2016). *O(s) espaço(s) público(s) numa cidade desigual e segregada*. Tese de doutorado. Salvador, Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da UFBA.
- (2017). Enclaves fortificados ou espaços semipúblicos de diversidade? Os significados dos *shopping centers* em Salvador. *Revista Brasileira de Sociologia*, v. 5, n. 10, maio/ago.
- (2018). “Inter-reconhecimento, diversidade e autossegregação: formas de sociabilidade nos espaços públicos de Salvador”. In: BÓGUS, Lúcia M. M.; GUIMARÃES, Iracema B. e PESSOA, Zoraide S. (orgs.). *Cidades no século XXI: temas em debate*. São Paulo, Educ.
- ARENDDT, Hannah (2008). *A condição humana*. Rio de Janeiro, Forense Universitária.

- BAUMAN, Zygmunt (2009). *Confiança e medo na cidade*. 1 ed. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- BOURDIEU, Pierre (2007). *A distinção: crítica social do julgamento*. São Paulo, Edusp; Porto Alegre, Zouk.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio (2000). *Cidade de muros*. São Paulo, Edusp.
- CARVALHO, Inaiá M. M. de (2018). Desigualdade raciais no espaço urbano. In: SEMINÁRIO A CIDADE E A SUJEIÇÃO RACIAL. São Paulo, Laboratório de estudos sobre raça e espaço urbano da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP.
- DAMMERT, Lucía (2013). “Santiago de Chile: Segregación y cotidianidad Del temor”. In: NOYOLA, Juan, DE MATTOS, Carlos A. e ORELLANA, Arturo. *Urbanización en tiempos de crisis: impactos, desafíos y propuestas*. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- DAVIS, Mike (2009). *Cidade de quartzo*. São Paulo, Boitempo.
- DUHAU, Emilio (2001). Las metrópolis latinoamericanas em el siglo XXI: de la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público. *Cadernos IPPUR*. Rio de Janeiro, Ano XV, n. 1, pp. 41-68.
- FORTUNA, Carlos (2002). Culturas urbanas e espaços públicos: sobre as cidades e a emergência de um novo paradigma sociológico. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n. 63, pp. 123-148.
- FRÚGOLI JR., Heitor (2016). Copa do Mundo de 2014 nas ruas da Vila Madalena (São Paulo) e usos ampliados dos espaços públicos. In: 40º ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS. Caxambu.
- FUJITA, Gabriela (s.d.). *Use a cidade: o processo que faz o espaço urbano deixar de ser um problema e virar uma solução para as pessoas*. Disponível em: < <https://tab.uol.com.br/cultura-urbana/#use-a-cidade>>. Acesso em: 9 jun 2019.
- HABERMAS, Jürgen (2003). *Mudança estrutura da esfera pública*. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro.
- LEITE, Rogério Proença (2002). Contrausos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na *Manguetown*. *Rev. bras. Ci. Soc.* v.17 n. 49, São Paulo, jun.
- (2009). Espaços Públicos na pós-modernidade. In: LEITE, Rogério Proença e FORTUNA, Carlos (orgs.). *Plural de cidades: novos léxicos urbanos*. Coimbra, CES/Almedina, pp. 187-204.

- RAMÍREZ-KURI, Patricia (2008). "La fragilidad del espacio público en la ciudad segregada". In: CORDERA, Rolando; RAMÍREZ KURI, Patricia e ZICCARDI, Alicia. *Pobreza, Desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. México, Siglo XXI, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- SALCEDO, Rodrigo Hansen (2002). El espacio público en el debate actual. Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE*, v. 28, n. 84, Santiago, sep.
- SENNETT, Richard (1988). *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo, Companhia das Letras.
- SERPA, Angelo (2007). *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo, Contexto.
- (2008). "Os espaços públicos da Salvador contemporânea". In: CARVALHO, Inaiá M. M. e PEREIRA, Gilberto C. *Como anda Salvador*. Salvador, EDUFBA.
- SVAMPA, Maristella (2001). *Los que ganaran: la vida en los countries y Barrios privados*. Buenos Aires, Biblos.
- WEBER, Max (1979). "Conceitos e categorias da cidade". In: VELHO, Otavio Guilherme. *O Fenômeno Urbano*. 4 ed. Rio de Janeiro, Zahar, pp. 68-89.
- (1994). *Economia e sociedade*, v. 1, Distrito Federal, Editora da Universidade de Brasília.
- WIRTH, Louis (1979). "Urbanismo como modo de vida". In: VELHO, Otavio Guilherme. *O fenômeno urbano*. 4 ed. Rio de Janeiro, Zahar, pp. 90-113.

Das políticas urbanas às políticas da “criatividade”: cidades S/A em tempos de espetacularização cultural

Ewerthon Clauber de Jesus Vieira

Introdução

O surgimento das cidades na história das sociedades modernas está estreitamente relacionado aos processos de urbanização, que, em cada cultura localizada temporalmente, teve como correspondência um conjunto de atores diferenciados, que sobre a formação da cidade se debruçaram. Dessa forma, tanto as intervenções urbanas, quanto os atores e as características de suas ações, variaram historicamente. O propósito aqui não é tecer uma extensa historiografia das políticas urbanas, mas identificar algumas das características processuais que fizeram com que a percepção sobre a cidade tenha se modificado, ao longo do século XX. Essa transição corresponde nominalmente a aspectos significativos que tencionaram alterações no modo como a cidade é construída e intervinda, passando da clássica política urbana para a política da criatividade.

Apesar de o papel do Estado ser central nesse fenômeno desenhado para nossa análise, não relacionamos exclusivamente a ideia de política urbana ao complexo campo das políticas públicas. Interessa, pois, compreender as políticas urbanas como intervenções de origem pública e privada. É justamente essa histórica relação entre esses dois

tipos de poderes que se constitui como uma das principais características das políticas urbanas contemporâneas. Com efeito, por política urbana entende-se, *a priori*, toda e qualquer intervenção urbana (de origem pública e/ou de setores da iniciativa privada) que é formulada e executada no contexto social concebido como “urbano”, tal como delineiam Savage e Warde (2002).

Nos países capitalistas mais desenvolvidos, as políticas urbanas eram intervenções caracterizadas fundamentalmente por um projeto de urbanização adequado ao processo de industrialização. Em geral, esses fenômenos decorreram de modos intercalados, ainda que em diversas sociedades o projeto de urbanização, tal qual a narrativa modernizante, sublinhada por Albuquerque (1999), nunca tenha se realizado plenamente. Para o Estado e os empresários industriais, a cidade era então concebida a partir de uma positivação fundada em vários pilares, sempre qualificados pelo progresso advindo da modernidade capitalista.

Nessa esteira, tomamos como objeto de estudo a caracterização da cidade modificada historicamente, a partir da transição das formas de intervenção urbana pautadas nos modelos expansionista/segregador e inclusivo/urbanizador até a virada da reestruturação produtiva, com a emergência do ideário de criatividade como paradigma para a construção e gestão das cidades. Do ponto de vista metodológico, o trabalho realiza-se nas interfaces aproximadas da pesquisa doutoral que realizei sobre a cidade de Salvador (BA) e do levantamento bibliográfico contínuo que tem sido feito sobre o processo de espetacularização urbana, notadamente no que diz respeito à possibilidade de compreendermos quais os paralelos entre a espetacularização, o ideário de criatividade e a noção de nova razão do mundo.

Sob essa perspectiva, no primeiro momento, o texto busca apresentar a configuração histórica sob a qual os modelos de gestão e intervenções urbanas são alterados em atendimento às exigências capitalistas da produção das cidades, especialmente a partir de meados da segunda metade do século XX. De acordo com esses primeiros modelos, o Estado Social Keynesiano acabou por, em alguma

medida, responder às crises do liberalismo clássico, que, inclusive, implodiam por dentro muito antes da crise financeira de 1929. Nesse âmbito, as cidades deveriam representar a "evolução social", no que diz respeito à capacidade de abrigar e estabelecer o equilíbrio necessário de um sistema capitalista fundamentado nos ideais de liberdade individual e mobilidade social. As concorrências deveriam ser absolutas na medida em que salvaguardadas pelo Estado, que assumia o papel de instância mediadora de direitos e deveres sociais.

No segundo instante, diante dos processos de reestruturação produtiva, a discussão proposta objetiva argumentar como transitamos desse modelo geral de cidade, supostamente apta a abrigar e fomentar o crescimento industrial e tecnológico, para formas que se especializam em projeções imagéticas. Pretensamente singulares, essas enunciações precisam expressar sempre a melhor imagem de si, diante de uma competitividade urbana por investimentos financeiros e potencialização do consumo cultural. Nesse contexto, o caso da capital baiana é oportuno para observamos como se desenhava a lógica da imagem de consumo cultural e turístico.

Em seguida, a noção de criatividade é analisada em sua origem, na medida em que se apresenta como qualificação adequada à lógica da espetacularização urbano-cultural. Tanto com os teóricos/consultores Landry (2000), quanto com Florida (2002), o ideário da cidade criativa passa a ser um elemento técnico central a ser revelado em cada realidade urbana. Não obstante, conforme observaram autores como Vainer, Arantes e Maricato (2009), a incorporação dos planejamentos estratégicos e do *city marketing* em detrimento do sentido político e normativo dos planos diretores, na composição da gestão urbana, passou a esgarçar uma lógica de mercantilização que assumirá, de acordo com nosso argumento, forma *espetacular* entre *apropriações* e *reapropriações culturais*.

Por fim, encaminhamos problematizações e algumas reflexões, de caráter ainda hipotético, sobre os possíveis efeitos da disputa normativa de sermos os mais criativos, a partir de um exercício analítico que tenta aproximar os chamados sujeitos neoliberais à formatação

geral de uma espécie de cidades S/A. Isso quer dizer, até que ponto é possível sustentar a produção de cidades empresas que se personalizam com processos de espetacularização cultural? De que maneira se (re)acomodam os dissensos violentados pelas narrativas de desenvolvimento local inscritos por excepcionalidades criadas e fundamentalmente passageiras?

Produção do espaço urbano e os sentidos das cidades

O espaço urbano e a cidade são categorias que se relacionam profundamente entre si. É certo que o primeiro constitui, ao menos, uma característica imprescindível do segundo, embora este não possa ser compreendido apenas por essa dimensão. Tanto o espaço urbano quanto a cidade são resultados de construções sociais históricas.

Segundo Rolnik (1995), numa perspectiva mais filosófica, a cidade é uma espécie de obra coletiva que desafia a natureza. Por um lado, enquanto imã, ela realiza a potência de atratividade das convergências entre indivíduos, práticas e sentidos de mundo. Por outro, ela é o pleno registro da história das diversas formas sociais existentes. A cidade conforma a vida social inscrevendo-a em si mesmo, tal qual a imbricada lógica de causa e efeito que se realiza entre produção e consumo.

Nesse sentido, a ideia de espaço urbano pode ser compreendida como o espaço da cidade. No entanto, como a cidade enquanto forma histórica da vida coletiva possui outras complexidades, precisamos delimitar melhor o que entendemos por urbano e como isso ajuda-nos a pensar as características e os processos políticos e culturais das cidades contemporâneas.

Desde a Grécia antiga, a origem da cidade é política (ibid.; Arantes, 1997; Silva, 2014). Ela é a possibilidade de relação coletiva e pública, diferentemente da face privada do espaço doméstico. Sendo assim, a *pólis grega* ou a *civitas romana* detinham, em comum, o exercício realizado da regulação da vida coletiva, no que pese a significativa restrição para quem poderia de fato participar dessa prática política.

Com o advento da modernidade, a gestão dessa regulação pública modifica-se, passando a incorporar princípios políticos mais adequados às demandas capitalistas (Fortuna, 2002). Não se trata mais de uma realeza capaz de reger a vida social, nem de um exercício de participação como usufruto do privilégio da cidadania, ou ainda, como ética dos que, com a palavra, exercem a *práxis* (Arendt, 2000) que os constitui. A liberdade condicionada a produção e consumo de mercadorias torna-se central na construção das cidades diante da modernidade. As implicações de uma vida centralizada *para e pela* mercadoria é, portanto, a demarcação histórica que nos interessa aqui.

Com a industrialização, notadamente entre os séculos XIX e XX, o processo de urbanização intensifica-se. De maneira geral, sob a ênfase da vocação industrial e tecnológica, a cidade passa a expressar um sentido expansionista de onde as coisas devem acontecer. A narrativa comteana foi um dos paradigmas que sistematizaram como industrializar-se/urbanizar-se significaria algo positivo. Sob o ideário de progresso, a forma capitalista de apropriação da natureza urbanizou as relações sociais (provocando o exercício da convivência entre uma esfera pública e coletiva e outra privada e doméstica), alargando a centralidade material econômica, mas também política e cultural das sociedades.

Para tanto, uma massa de pessoas que vivia sobre outra lógica de atividade humana de sobrevivência, tornou-se trabalhadora como forma primordial de existir. Os processos de êxodo rural funcionaram, assim, como trajeto humano em busca do progresso ou da concretezude objetiva de conseguir sobreviver. A cidade passa a expandir-se e a refletir a segregação resultante da ambivalência entre o crescimento urbano, industrial e tecnológico e as distintas e desiguais formas de inclusão/exclusão das camadas sociais existentes (Lefebvre, 2008).

Das primeiras análises sociológicas, que refletem também, de algum modo, as primeiras análises das sociedades urbana, até os trabalhos da chamada Escola de Chicago, o urbano consolidou-se como objeto de análise. Da passagem do século XIX até meados do século XX, as preocupações analíticas giraram em torno de compreender as

formas de ocupação e vida no então espaço urbano. A predominância da vida urbana sobre a rural fomentou, inclusive, algumas considerações que opunha rigorosamente a cidade e o campo, como conclusão da *vida* e crescimento de um contra a *morte* e esquecimento do outro. Evidentemente, essa dicotomia foi também contrastada, pois ainda que os índices demonstrem a tendência da predominância urbana da vida em sociedade, as correlações simbólicas resultantes desse binarismo entre campo e cidade contribuíram para ressoar uma relação hierárquica entre desenvolvimento e atraso, culturas civilizadas e primitivas. Nessa perspectiva, conforme bem advertiu Fortuna (2002, p. 126), é importante lembrarmos que

com a era industrial, a “morte” do campo e a hegemonização do urbano precipitaram a sociologia para a análise da contemporaneidade vitoriosa da cidade. O contraponto simbólico desta “morte” do campo é a “morte” também simbólica de uma parte da cidade – a dos mais frágeis, pobres e incultos – às mãos da outra parte – a dos mais ricos, cultos e poderosos. Metaforicamente, dir-se-ia que a cidade substituiu o seu conflito com o campo e o rural pelo conflito consigo própria e que se instaurou na cidade moderna e industrial o conflito da cidade contra a “não” cidade.

O fato é que a cidade precisa ser percebida, também, em um plural de realidades e conflitos (Fortuna e Leite, 2009), que diz respeito às formas sob as quais os usos ocorrem, através, sobretudo, das diversas formas de intervenções, normatizações e resistências entre os distintos usuários. De acordo com esse prisma analítico, a categoria *espaço urbano* e *espaço público* diferenciam-se, na medida em que o primeiro reflete o logradouro geográfico, a função normativa identificada, a localidade. Já o segundo se refere aos sentidos culturais, sentimentos de pertença e identificação que uma localidade pode ter mediante os usos exercitados. Recupera-se, aqui, a relação entre o que é restrito, privado e o que é amplo, aberto, público (Arantes, 1997; Leite, 2008; Silva, 2014).

Até meados da segunda metade do século XX, a caracterização que historicamente acompanhou os sentidos das cidades e a lógica da produção do espaço urbano ocorreu entre um modelo expansionista/segregador e inclusivo/urbanizador. Para tanto, fez-se necessária uma forma estatal específica, capaz de responder às deficiências históricas que o Estado Liberal clássico apresentou com a crise financeira de 1929. Após esse colapso da suposta economia autorregulável, e diante das experiências nazifascistas, o Estado Social passou, portanto, a ser a principal referência de gestão política institucional identificada com os princípios do capitalismo.

No contexto do modelo expansionista/segregador, o princípio da economia liberal alimentava a necessidade do crescimento urbano como espacialização apta ao desenvolvimento industrial capitalista. Isso, por sua vez, coadunava-se com uma forma estatal capaz de assegurar a liberdade de produção, ainda que o efeito correlato dos processos de expansão urbana tenha sido o aumento das disparidades sociais, germinando novos processos de segregação. A cidade, assim, não estabelecia simplesmente uma relação litigiosa com o campo, em hierarquias entre “passado” e “futuro”, “arcaico” e “moderno”, mas instaurava-se, sobretudo, por conflitos internos, marcados pelas desiguais formas de ocupação e vida urbana.

Com o modelo inclusivo/urbanizador, esses efeitos colaterais de segregação e desamparo urbano precisavam ser mitigados. Não bastaria fomentar uma sociedade de produção massiva, se não fossem dadas mínimas condições para a circulação e consumo. Em geral, esses fenômenos decorreram de modos intercalados, ainda que em diversas sociedades o projeto de urbanização, tal qual a narrativa modernizante (Albuquerque, 1999) postulava, nunca tenha se realizado plenamente. Para o Estado e os empresários industriais, a cidade era então concebida a partir de uma positividade fundada em vários pilares, sempre qualificados pelo suposto progresso advindo com a modernidade.

Sob essa caracterização, essas mesmas forças de poder econômico e político da época deveriam construir as condições necessárias

para a reprodução do sistema capitalista. Conforme asseverava Lefebvre (2008), o espaço urbano deveria ser capaz de reproduzir as relações de produção. Ou seja, para uma concepção econômica e política capitalista, a cidade deveria estar apta a multiplicar a venda da força de trabalho inscrita nas relações de trabalho industrial. Isso quer dizer que, em menor ou maior grau, sendo concreta ou apenas falaciosa, na pauta das políticas urbanas deveriam estar questões de fato vinculadas ao planejamento urbano. Habitações, escolas, hospitais, saneamento básico e toda a infraestrutura urbanística necessária para que as populações trabalhadoras pudessem fazer com que a economia industrial funcionasse.

Nessa perspectiva, a tese moderadora de John Maynard Keynes (1883-1946) constituía o elemento central de uma produção urbana supostamente capaz de conciliar a exploração formal de uma massa de trabalhadores com os interesses de geração de valor, especialmente próprios ao contexto histórico do capitalismo pós-guerra. De fato, considerando as disputas da guerra fria e a existência dessas principais referências, modelo do Estado de Bem-estar social, desenvolvido a partir da teoria keynesiana, nos Estados Unidos e Estado da União Soviética, a forma correspondente do Estado e das políticas urbanas dependeu das particularidades experimentadas pelas sociedades. Entretanto, é possível reconhecermos que, em comum, as cidades passavam a serem geridas e configuradas, tendo em vista o atendimento da acumulação capitalista industrial.

Reestruturação produtiva e a cidade criativa como imagem de valor: o caso de Salvador-BA

Por volta da década de 1970, começam a surgir alguns importantes fatores históricos para a emergência de um novo paradigma de organização social, no que diz respeito, sobretudo, à forma de produção econômica, política e cultural das cidades. À crise do petróleo e à desvinculação do padrão ouro-dólar, somou-se uma reconfiguração do Estado, narrativamente percebido como muito interventor

e oneroso financeiramente. No que pesem as controvérsias sobre as causas e os efeitos entre a alteração política e econômica germinada nesse contexto, o fato é que a estrutura de acumulação de capital através da industrialização enunciava dificuldades para manter as necessidades desejáveis de lucratividade.

Em face dessa crise, a doutrina econômica neoliberal, formulada ainda na primeira metade do século XX, é retomada como resposta adequada às dificuldades de manutenção da geração de valor. Não por acaso, ocorreu nessa época o declínio do modelo de Estado Keynesiano. Conforme argumentam alguns autores (Harvey, 2005; Matarasso, 2009; Bessa e Álvares, 2014), em certa medida, a fragilização do referencial político pautado no bem-estar social correspondeu à queda de um modelo de gestão urbana fundamentado na administração e minimização estratégica dos desconfortos das classes trabalhadoras. As políticas urbanas, caracterizadas pela efetiva preocupação urbanística em viabilizar a vida na cidade, começavam a ser fundamentalmente reconfiguradas nesse contexto. A ordem era reduzir radicalmente os gastos com políticas sociais.

Em contrapartida, a ascensão do chamado “novo empreendedorismo urbano” encontrou relações convenientemente sutis com parte do bojo doutrinário da política neoliberal. Inicia-se uma nova fase de acumulação de riqueza capitalista, ancorada na flexibilidade da produção e no aumento da produtividade, altamente sustentado no conjunto de ideias neoliberais que reforçam a saída individual como o grande caminho para a prosperidade (Harvey, 1994 e 2005; Jameson, 2006).

No bojo do ideário neoliberal, em diversos lugares, reuniões locais e internacionais de empresários, acadêmicos e gestores de políticas públicas fomentavam a necessidade de estimular o surgimento de governos com outra postura política. Apesar dos dissensos sobre esses grupos e sua linearidade compreensiva, parece inquestionável reconhecer que pairava, já nessas décadas da segunda metade do século XX, uma interpretação de que os governos precisariam produzir cidades mais atraentes a investimentos financeiros. Segundo

sublinha Harvey (2005, p. 165) “[...] a abordagem ‘administrativa’, tão característica na década de 1960, deu lugar a formas de ação, iniciadoras e empreendedoras’ nas décadas de 1970 e 1980”.

De modo *sui generis*, os governos deveriam mudar para modificar um cenário social, notadamente marcado pela crise capitalista. Em nível local, a mudança no modo de produzir e gerir as cidades precisava apresentar-se como autônoma e inovadora, ao mesmo tempo que deveria seguir copiosamente uma agenda de exigências, lógicas econômicas e políticas maiores, que extrapolavam seu espaço administrativo, ainda que, na efervescência por modificações e inovações, nem todos os projetos de rearticulações locais conseguissem atingir o esperado. De toda forma, essa possibilidade lança para o futuro desejado por esses novos governos a necessidade simultânea de vencer adversários que, inscritos na mesma lógica, passam a disputar pela construção das condições mais adequadas ao desenvolvimento econômico de sua cidade.

De fato, em face da *competição interurbana* (Harvey, 1994) e *concorrência intercidades* (Fortuna, 1997) por investimentos financeiros, subjaz o entendimento de que a gestão urbana realizada somente pelo modo clássico do aparato público do Estado não era mais suficiente. Dessa maneira, começa a se apresentar como condição inexorável da mudança a construção de coligações públicas e privadas em nome dos supostos desenvolvimento e superação. Para Harvey (2005, p. 169),

[...] o poder real de reorganização da vida urbana muitas vezes está em outra parte, ou, pelo menos, numa coalizão de forças mais ampla, em que o governo e a administração urbana desempenham apenas papel facilitador e coordenador. O poder de organizar o espaço se origina em um conjunto complexo de forças mobilizado por diversos agentes sociais.

A adoção da ideia de parceria público-privada é possivelmente um dos principais pilares constituintes da governança empreendedora neoliberal. Isso quer dizer que passa a caber, à gestão urbana dos Estados, o papel de construir mecanismos atrativos para que a

parceria com agentes privados se estabeleça. Isso quer dizer que, enquanto a dimensão privada que se associa é considerada, *a priori*, exitosa, a esfera pública precisa demonstrar ser capaz de atrair investimentos e investidores, notadamente externos ao local.

Um segundo aspecto dessa governança é que a atividade público-privada é empreendedora devido exatamente ao seu caráter especulativo. Como tal, a gerência dos riscos e das possibilidades de êxito se divide entre a esfera pública e privada. No entanto, normalmente, ao poder público cabe o risco e eventualmente os custos da parceria, enquanto, ao setor privado, resta a garantia dos ganhos.¹ Isso implica dizer também que, “como, atualmente, o capital tende a ter mais mobilidade, resulta que, provavelmente, crescerão os subsídios locais ao capital, enquanto diminuirá a provisão local para os desprivilegiados, criando maior polarização na distribuição social da renda real” (ibid., p. 180).

O terceiro aspecto, por fim, assevera que, sendo o empreendedorismo urbano uma política especulativa, as intervenções projetadas e implementadas atingem espaços específicos da cidade e não “territórios” urbanos como um todo. A política estabelecida é, portanto, focalista e excludente, na medida em que elege determinadas zonas em detrimento de outras. Nessa perspectiva, a referida governança urbana neoliberal não diz respeito a um conjunto aleatório de forças e ações históricas, mas a um empreendimento racional que tenta responder inicialmente ao contexto de estagnação financeira das cidades. Trata-se de um *modo estratégico de planejar* (Arantes, 2009; Vainer, 2009; Bessa e Álvares, 2014).

Sob essa lógica, o “planejamento urbano” não deveria se relacionar a temas como “crescimento desordenado”, “reprodução da força de trabalho”, “equipamentos de consumo coletivo”, “mobilidades”, etc.,

1 Nos Estados Unidos, por exemplo, sobretudo a partir dos anos 1980, mais do que isenções fiscais, os governos passaram efetivamente a financiar investimentos privados (Harvey, 2005). No Brasil, essa prática pôde ser observada em uma intensidade bastante significativa e nefasta, com a preparação e realização dos megaeventos esportivos da Fifa entre 2013 e 2014 (Ancop, 2014; Gusmão, 2014; Maricato, 2014; Vieira, 2016).

mas efetivamente vincular-se-ia a estruturação e assimilação de uma agenda e agentes especializados no mundo dos negócios. De acordo com essa *reestruturação produtiva* (Harvey, 2005; Vainer, 2009), a questão urbana é entendida no enquadramento de uma esfera abstrata de competição entre cidades, a partir da construção de *imagens de consumo*² atrativas para a aquisição de investimentos financeiros e práticas turísticas.

Não obstante, conforme podemos observar empiricamente no caso da capital baiana, o processo de *espetacularização urbano-cultural*³, de fato, apresenta-se como tendência predominante da gestão e produção urbana. A cidade que, desde meados do século XX, foi projetada por imagens turísticas, alcançou no contexto dos megaeventos esportivos um esgarçamento dessa lógica de mercantilização. Através do ideário da diferença experimentada (“Salvador, você sente que é diferente”⁴), os atributos naturais ou convencionais do *turismo praia e Sol* foram acrescidos e potencializados com a *projeção espetacular* (Debord, 1997) da imagem da cultura local (ver Figuras 1 e 2).

2 Enquanto categoria analítica, entendo essa expressão como o resultado, não acabado em si, das intervenções urbano-culturais, que tanto no plano objetivo da visualidade e espacialidade produzida, quanto no nível abstrato das representações projetadas de determinados lugares e espaços, como dos modos de vida e da história local, corresponde à lógica do mercado e da competição interurbana contemporânea (Vieira, 2016).

3 Diz respeito a um projeto normativo de mercantilização da vida urbana e cultural, a partir da criação de determinados espaços voltados para o consumo. Este, por sua vez, é fomentado por uma intencional produção de intervenções humanas e práticas culturais, notadamente marcadas pelo simulacro e especulação. Com efeito, apenas aparentemente essas intervenções expressam experiências genuínas das subjetividades dos indivíduos e de seus lugares, uma vez que, antes de mais nada, elas estão submetidas à geração de valor (Vieira, 2016).

4 Esse *slogan* foi produzido pela Prefeitura Municipal de Salvador, entre 2013 e 2014, e profundamente difundido através de diversos recursos publicitários, como pôsteres, *outdoors*, vídeos, etc.



Fonte: Secopa (s.d.)

Figura 1 – Projeção da produção espetacular – “Natureza” em destaque, com o tema: “Bahia Copa do Mundo da Fifa Brasil 2014. A Bahia vai fazer bonito”



Fonte: foto do autor, em 2014.

Figura 2 – *Outdoor* da logomarca da cidade de Salvador-BA

Tanto as paisagens naturais, quanto as práticas culturais locais são estetizadas em torno de uma noção de diferença ritualizada que almeja lançar, sobre a cidade, uma potência positiva para a atração de investimentos financeiros e de consumo. Dessa maneira, a marca “Salvador, você sente que é diferente” torna-se representativa para compreendermos como a lógica que pautou a reinvenção da imagem de consumo de Salvador ocorreu de forma espetacularizada. Por um

lado, a enunciação das supostas particularidades locais compunha a virtuosa imagem de si, sempre apresentada como receptiva e genuinamente disponível para ser experimentada e consumida (ver Figura 3).



Fonte: Secopa (s.d.)

Figura 3 – Projeção da produção espetacular – Cultura em destaque, com o tema “Bahia Copa do Mundo FIFA Brasil 2014. A Bahia vai fazer bonito”.

Por outro, ocorreu a construção da legitimação interna, que, através da narrativa da “oportunidade única” em obter desenvolvimento socioeconômico local, como uma espécie de “legado”, buscou dirimir e/ou justificar os conflitos decorrentes das remoções habitacionais, privatização dos espaços públicos e os investimentos públicos nas parcerias de interesses privados (ver Figura 4).



Fonte: Secopa (s.d.)

Figura 4 – Projeção da produção espetacular – Narrando *cidade-pátria*, com o tema: “Bahia Copa do Mundo Fifa Brasil 2014, a Bahia vai fazer bonito”

Além do exercício publicitário da Prefeitura Municipal de Salvador (Figura 2), observa-se que, sob a autoria da Secopa, secretaria estatal criada excepcionalmente em virtude dos megaeventos esportivos Fifa, a *ideia de Bahia* (Pinho, 1998) é representada por uma imagem aérea da cidade de Salvador (Figura 1). Reside aí uma noção de natureza potencialmente elaborada para o espetáculo, conforme explicita a narrativa prometida da produção positivada do território baiano: “Bahia é bonita por natureza. Imagine como vai ficar com tanta produção” (Secopa, s.d.).

Já através da Figura 4, verificamos que a construção se volta para a função de uma suposta coletividade unificada no “ser baiano”, próprio do recurso estratégico e urbanístico de *cidade-pátria* (Vainer, 2009). O saber cultural e o estilo de vida próprio do “baiano” são enaltecidos através de uma conciliação com a síntese imagética projetada em relação ao negro, estetizado por adereços, considerados de estilo “afro”, acompanhado da sutil standardização do tambor que leva o emblema do grupo Olodum. A suposta receptividade baiana, qualificada como “alegre”, reincide sobre a “cultura da felicidade” recomposta na imagem de consumo reinventada de Salvador. A figura do jogo de

futebol, expressão cultural comum ao megaevento da Fifa, vincula-se àquilo que se sugere como próprio do local. No intuito de recompor a cidade para a atração turística e a competição interurbana, exercita-se uma perversa prática seletiva dos atores, *performances* e espaços a serem valorizados, em detrimento de todo o restante da vida urbana local. Conforme sublinha Leite (2008, p. 181), “transformadas em mercadoria, essas cidades ‘revitalizadas’ adentram o circuito do chamado *city marketing* e promovem um aguçado processo de exclusão socioespacial que tem criado nichos urbanos com elevado grau de disputa simbólica pelos lugares”. Essas intervenções, complementa ele, “não lançam mão de recursos imagéticos: eles são a própria imagem pré-concebida de uma cidade idealmente imaginada como segura, ordenada e limpa” (ibid., p. 186). Assim, sob a ótica dos construtores oficiais, a cidade pode ser percebida como um produto narrativo e imagético, mediado pelas estratégias dos negócios definidos em gabinetes de consultorias e gestões políticas.

Nessa esteira, o vasto conjunto cultural próprio de cada localidade é substancialmente evidenciado através da *espetacularização da cultura*. Há uma “acentuação ou criação de traços culturais que objetivam caracterizar a singularidade de um espaço urbano por um forte apelo visual e práticas sociais momentâneas, com vistas à apreensão consumível da história e da cultura na forma de uma mercadoria” (Leite, 2010, p. 78). Com efeito, podemos observar que a espetacularização urbano-cultural está estreitamente associada à possibilidade de reinvenção histórica da imagem da cidade. Isso quer dizer que a potencialidade de um passado (re)inventável contribui na qualificação espetacular da cultura de determinada cidade. No caso de Salvador, como analisamos, várias ideias resultaram em marcas positivas, seja pelo apelo ao estatuto de “berço da civilização brasileira”, seja pela natureza particularmente bonita (“Bahia é bonita por natureza”). Em todos os casos, há uma seletiva fusão, na qual práticas de matriz africana são recebidas pela beleza natural e mediada por narrativas de localidade cultural, dotadas de um conceito de alegria cristalizada e objetivada pela festividade do “ser baiano”.

Nosso argumento crítico busca revelar que essa forma de gerir e pensar a produção urbana é perversa. Perversidade que, por um lado, se identifica quando entendemos que a projeção que circunscreve boa parte das cidades contemporâneas é que sua suposta valorização cultural ocorre na justa medida em que destituímos a cultura. Ou seja, ela se dá mediante uma espécie de “beleza do morto”⁵ (Certeau, 2011) que tende a negar o lugar do dissenso dos espaços públicos por meio de uma *política às avessas*⁶ (Vieira, 2016). Por outro, porque é nesse ímpeto de valorização que a cidade também é generalizada ao espetáculo e restringida ao direito capitalista de consumo. Privatizada de si, ela funciona como ilha universalmente desejável, mas efetivamente pouco acessível a todos, tanto no que diz respeito à produção que a constitui, quanto aos usos, contemplação e consumo que se induz.

Fix (2007) nota que essa fórmula de produção urbana implica uma complexa relação entre a esfera pública estatal e agentes privados. Não se trata apenas do ideário de gestão privada sobre os recursos públicos do Estado, mas da corrida concorrencial em que estes são lançados na busca de financiamentos privados. Na análise empírica das transformações ocorridas na Vila Olímpia, cidade de São Paulo, a autora observou a forte pressão empresarial, que organizada

5 A partir dessa metáfora, o autor satiriza a forma pela qual a cultura popular é valorizada, numa espécie perversa de estética e condição social, sob a qual a existência de determinadas práticas é considerada na medida em que aquele que a anuncia a destitui de vida e ordem própria. A beleza do morto consiste justamente na compreensão sobre a cultura popular que se nega pela afirmação, ou seja, só é discutida e trazida à tona na condição de usurpada de sua dinâmica e vivacidade. Ela é definida por um exterior que a destitui, tratando-a como coisa e objeto, tão flexível quanto necessário for para o discurso do saber estabelecido: “[...] a cultura popular apreende-se apenas segundo o modo de desaparecimento porque nosso saber se impõe, qualquer que seja o caso, não mais ouvir e não mais saber falar disso” (Certeau, 2011, p. 73).

6 Trata-se de uma forma racionalmente operacional da gestão urbana espetacular. Ou seja, um conjunto de ações que se referem à forma empreendedora sob a qual se reconstitui a imagem de consumo da cidade, tal qual identificamos no caso da capital baiana. Isso não quer dizer que esse propósito não tenha sido combatido e questionado. O que destacamos é que, no âmbito da análise que fizemos das práticas dos construtores, as ações podem ser caracterizadas como intervenções de poder que negam a participação popular e efetiva a pluralidade cultural da cidade. Exercem, portanto, uma *contrapolítica* do que Rancière (1996) sublinhou ser constituinte ao conceito de *política*, enquanto esfera do litígio, pleito reivindicado por aqueles destituídos de parte. Espaço de dissenso em que o direito à fala e participação é objeto legítimo da reclamação.

sob a forma de “BIDs”⁷ (modelos de associações empresariais surgidas nos Estados Unidos) lançou ao Estado o desafio da “criatividade” de se apresentar como atrativo aos investimentos financeiros. Todavia, esses recursos se dão na arrecadação de fundos de agentes privados, através da intermediação do Estado, numa espécie de tributação pública que, ao final, retorna para os próprios empresários. Estes ocupam, assim, a soberania de recursos e gestão de determinados espaços urbanos. Ao terem esse direito de regular e administrar o espaço concedido, os BIDs acabam por influenciar na administração de toda a cidade, conforme seus interesses privados.

A cidade é posta à venda na medida em que assume constitutivamente sua face empresa. Intervenções urbanas (notadamente classificadas por múltiplos prefixos “re”, como *requalificação*, *recuperação*, *regeneração*, *reinvenção*, etc.) são utilizadas retoricamente sob a justificativa de promoverem desenvolvimento econômico local, através de megaeventos esportivos ou de outros quaisquer projetos específicos. O que interessa é sua caracterização *empreendedora e criativa* (Harvey, 2005; Bessa e Álvares, 2014). Diante dessa lógica, não são raros os estudos que buscam compreender e responder com soluções práticas as maneiras mais adequadas de se empreender efetivas cidades S/A.

Para García (2004), por exemplo, o propósito é refletir como as artes podem ser eficientemente aproveitadas no contexto de grandes eventos, considerando, *a priori*, que a realização e a viabilização desse cenário são úteis ao crescimento socioeconômico local. Nesse sentido, a autora compara as experiências emblemáticas de três cidades: Glasgow (no projeto Capital Europeia da Cultura, em 1990), Sydney (nos Jogos Olímpicos e Festivais Olímpico de Artes, de 2000) e Barcelona (no Fórum Universal das Culturas, em 2004). O argumento central defendido é que as artes e o conjunto cultural

7 BIDs é a sigla inglesa de “Business Improvement Districts.” Esse conceito, “[...] que surgiu nos anos 1970, ganhou o nome atual apenas na década seguinte. Quando um BID se constitui, a contribuição passa a ser obrigatória, recolhida pelo poder público como qualquer outro imposto. Ao contrário de outras taxas, contudo, o governo devolve os recursos para serem geridos pelo BID e utilizados no próprio distrito” (Fix, 2007, p. 114).

da localidade devem ser efetivamente trabalhados como prioridades na construção de uma imagem atrativa da cidade. Segundo García (ibid.), mesmo nos casos em que isso é acionado nos projetos de *regeneração urbana*, o que ocorre é apenas um uso superficial, logo secundário, da programação de artes e das características culturais locais.

Nessa abordagem, reside o “entendimento” de que há formas técnicas de equacionar os privilégios e infortúnios de projetos dessa natureza em grandes eventos, a partir do momento em que se conceda a devida atenção ao setor negligenciado das artes:

*A committed dedication towards arts programming in major events can assist in keeping the balance and provide a complementary dimension to the economic discourse that is sustainable in the long term. This should imply an understanding that arts activity can succeed within events without needing to become a purely economic factor, but rather a facilitator for local participation and ownership that is, at the same time, attractive for visitors and media. To achieve this, arts programming should be seen as a factor within a broader cultural agenda and fully integrated within it rather than just treated as an attractive but dispensable component*⁸. (Ibid, p. 116)

Ao ponderar sobre semelhanças e diferenças e, sobretudo, buscar contribuir com uma forma mais adequada de realizar com “êxito” a potência da cultura e das artes na instrumentalização do desenvolvimento socioeconômico, García racionaliza os processos de regeneração urbana diante do paradigma das políticas criativas. Mas a autora não faz isso sozinha. Pelo contrário, essa forma de conceber estrategicamente o planejamento urbano é cada vez mais comum

8 Uma dedicação comprometida com a programação artística em grandes eventos pode ajudar a manter o equilíbrio e fornecer uma dimensão complementar ao discurso econômico que é sustentável a longo prazo. Isso deve implicar a compreensão de que uma atividade artística pode ter sucesso nos eventos sem precisar se tornar um fator puramente econômico, mas sim um facilitador para a propriedade e participação local que é, ao mesmo tempo, atraente para os visitantes e para a mídia. Para conseguir isso, a programação artística deve ser vista como um fator dentro de uma agenda cultural mais ampla e totalmente integrada a ela, em vez de apenas ser tratada como um componente atraente, mas dispensável.

entre diferentes atores sociais, consultores urbanos e acadêmicos. Nesse campo, a ideia de “cidade e classe criativa” foi desenvolvida respectivamente a partir das obras de Landry, *The creative city: a toolkit for urban innovators* (2000) e Florida, *The rise of the creative class* (2002). Conforme normatizaram esses autores, a criatividade e a estratégia constituem uma espécie de *referencial* (Muller, 1995) das políticas urbanas, que passam a se configurar no imperativo do estatuto de ações criativas.

Nessa ótica, o empreendimento da capitulação e realização de megaeventos caracteriza-se como um dos principais catalisadores das políticas da criatividade. Sob eles, a noção de *oportunidade única* é constantemente acionada, pois, embora a retórica de validação da realização de grandes eventos se ampare na obtenção de legados estruturais para a cidade que os realiza, o tempo é sempre circunscrito ao momento da realização. Assim, para críticos ou entusiastas, enquanto excepcionalidade construída, uma série de medidas e ações pode ser implementada, seja pela legitimação socioeconômica trazida inicialmente junto ao processo da realização dos megaeventos, seja pelos investimentos financeiros angariados junto ao seu processo (García, 2004; Matarasso, 2009; Casellas et al., 2010; La Barre, 2013; Bessa e Álvares, 2014).

Portanto, dessa maneira, a meu ver, o processo de espetacularização urbano cultural das cidades contemporâneas, juntamente à noção de criatividade, estabelece estreitos paralelos com uma *nova racionalidade do mundo*. Segundo Dardot e Laval (2016), essa racionalização ocorre na justa medida em que a democracia liberal se esgota como norma política. Em outro âmbito, elimina-se a figura do “cidadão” como indivíduo de direitos e deveres, responsabilizado dentro de uma coletividade para dá lugar aos atores autoempreendedores. Nessa esteira, não parece fazer mais sentido pensar no “direito à cidade”, mas na sua capacidade crítica de criação e empreendimento sociocultural.

A “razão neoliberal” torna-se, assim, a nova “razão mundo”, pois sua generalização construída e induzida afeta de instituições a indivíduos, submetendo-os como atores ativos em sua própria objetivação

continua de empreendedores de si. Segundo os autores (ibid.), a razão neoliberal estabelece-se praticamente com quatro complexas e intercaladas características: a primeira é que o mercado não é um dado natural, como pensou o liberalismo clássico. Sendo assim, ele deve ser construído e pautado, sobretudo, pela concorrência, não pela troca. A segunda é que é preciso construir uma ordem, a “ordem-quadro” sob a qual as empresas, mas também o Estado, possam seguir as regras concorrenciais inerentes ao referido mercado. A terceira é que o Estado atua tanto como garantidor da ordem-quadro, quanto como agente ativo e submetido à mesma regra dessa referida ordem. Ele precisa legitimar e viabilizar as regras do jogo, mas também deve se constituir como um jogador ativo diante do ordenamento concorrencial. A quarta característica é que não só o Estado deve se constituir como o jogador da ordem-quadro concorrencial, como também todos os indivíduos. Eles precisam funcionar como sujeitos de si, no modo de operacionalidade de uma empresa. É o que os autores chamam de prolongamento da *governamentalidade neoliberal*⁹.

Nesse sentido, Dardot e Laval suscitam a reafirmação de que há relação entre a mudança do modo produtivo da sociedade industrial capitalista com o tipo de “ser social” existente atualmente. No plano geral, compreende-se que o sentido de mundo, aquilo que tende a se valorizar, reivindicar e aceitar se modifica tal qual o conjunto das formas de sofrimentos individuais. Sublinham os autores (ibid., 2016): “O homem benthamiano era o homem *calculador* do mercado e o homem *produtivo* das organizações industriais. O homem neoliberal é o homem *competitivo*, inteiramente imerso na competição mundial”.

Essa competição, no entanto, resulta de uma produção normativa de um tipo de indivíduo que se inscreve no *espaço da liberdade*. No caso da forma contemporânea de se pensar, produzir e gerir as

9 Segundo Dardot e Laval (2016, p. 328), ela “está ligada a uma racionalidade de conjunto que tira força de seu próprio caráter abrangente, já que permite descrever as novas aspirações e as novas condutas dos sujeitos, prescrever os modos de controle e influência que devem ser exercidos sobre eles em seus comportamentos e redefinir as missões e as formas de ação pública”.

cidades, poder-se-ia falar sobre o *espaço da criatividade*. Para a obtenção do ideário de *homem competitivo*, não se faz mais adequado insistir no fomento ao trabalho como forma para o bem-estar individual e coletivo. Na esfera da liberdade, a eficácia ocorre através de um adestramento dos corpos capaz de produzir a máxima felicidade, mas através do entendimento de uma responsabilização individual absoluta. Nessa perspectiva e em correspondência ao que ensaio propõe aqui, para a obtenção do ideário de *cidade criativa*, “basta” descobrir a grande particularidade positiva e passível de *valorização* que todo espaço urbano e prática cultural carregam consigo.

Para a face contemporânea do sujeito neoliberal, o *homem produtivo e do cálculo* foi um tipo de ser constrangido e limitado pela era moderna industrial do Estado Nação. Agora, para além da medida exata e da produção mensurável, com o novo tipo de sujeito, a disciplina institucional é suplantada pela infinita fonte de desejo e autorrealização subjetiva. Trata-se de uma espécie de subjetividade instrumental, sob a qual o ser desejante motivado por si serve a ordem de produção e, sobretudo, de desempenho do capital. A “motivação”, o “estímulo” e o “incentivo” funcionam assim como instrumentos eficazes para o estabelecimento dessa nova razão do mundo (ibid.).

Na era das políticas e cidades criativas, a noção de *criatividade* é a eficácia do resgate espetacularizado da história e da cultura. É o caminho pelo qual se valida a, talvez, equação impossível das cidades lançadas sobre os processos de competição interurbana (Harvey, 1994), nos quais o bom desempenho dos *planejamentos estratégicos* (Arantes, Vainer e Maricato, 2009) significa a medida do bem-estar da coletividade urbana.

Considerações finais

Conforme indicamos inicialmente, este texto não é resultado de um trabalho fechado, mas diz respeito ao contínuo estudo das cidades contemporâneas, no que se refere as relações entre as políticas urbanas e as imagens de consumo produzidas na atualidade. Diante

do exposto, tentou-se argumentar que o modo empresa, pelo qual o sujeito passa a ser induzido a se constituir, transita reflexivamente naquilo que constitui a lógica de formatação das cidades S/A. Não obstante, com efeito, a circunscrição que tem reestruturado a forma pela qual as cidades são produzidas, geridas e vivenciadas ocorre sob a égide da “criatividade”. Assim, a questão passa a ser realizar planejamentos e intervenções que sejam capazes de revelar a potencialidade produtiva, ou seja, criativa de cada cidade. Todavia, ainda que reconheçamos a existência concreta de experiências exitosas de projetos urbanos, qualificados como criativos, até que ponto, numa escala temporal mais estendida, essa nova racionalidade empresarial aponta para melhores cidades? Para quem e sob que forma política a cidade pode ser continuamente reinventada, se o modo operante de sua produção tem sido necessariamente espetacular? Que lugar e características assumem os novos sofrimentos individuais e coletivos em paralelo com as marcas projetadas e espetaculares das cidades contemporâneas?

Referências

- ALBUQUERQUE, Wlamyra Ribeiro de (1999). “Os Letrados e a Modernidade que não veio”. In: _____. *Algazarra nas ruas: comemorações da Independência na Bahia (1889-1923)*. Campinas/SP, Unicamp; Centro de Pesquisa em História Social da Cultura, pp. 27-51.
- ANCOP (2014). *Dossiê Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Brasil*. Disponível em: <https://www.kooperation-brasilien.org/de/kick-for-one-world/aktuelles/ANCOP_Dossie2014_WEB.pdf>. Acesso em: jan 2015.
- ARANTES, Antonio (1997). “A guerra dos lugares”. In: FORTUNA, C. (org.). *Cidade, Cultura e Globalização: Ensaios de Sociologia*. Oeiras/PT, Celta, pp. 259-270.
- ARANTES, O. B. F. (2009). “Uma estratégia fatal. A cultura nas novas gestões urbanas”. In: ARANTES, O.; VAINER, C. e MARICATO, E. (orgs.). *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. 5. ed. Petrópolis/RJ, Vozes, pp.11-74.
- ARANTES, O.; VAINER, C. e MARICATO, E. (orgs.) (2009). *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. 5. ed. Petrópolis/RJ, Vozes.

- ARENDT, H. (2000). *A condição humana*. Rio de Janeiro, Forense Universitária.
- BAUMAN, Zygmunt (1998). “A cultura como consumidor cooperativo”. In: ———. *O Mal-Estar da Pós-Modernidade*. Tradução Mauro Gama e Cláudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro, Zahar, pp. 160-176.
- BESSA, Altamiro S. M. e ÁLVARES, Lúcia Capanema (2014). *A construção do turismo: megaeventos e outras estratégias de venda das cidades*. Belo Horizonte, Arte.
- CERTEAU, Michel de (2011). *A Cultura no Plural*. 7. ed. Tradução de Enid Abreu Dobránszky. Campinas/SP, Papirus.
- CASELLAS, Antònia; et al. (2010). Montserrat. Creación de imagen, visibilidad y turismo como estrategias de crecimiento económico de la ciudad. *Finisterra*, p. 153-172.
- CEVASCO, Maria Elisa (2010). “A cultura da servidão financeira: uma leitura às avessas”. In: OLIVEIRA, Francisco de; BRAGA, Ruy e RIZEK, Cibele (orgs.). *A hegemonia às avessas*. São Paulo, Boitempo, pp. 137-148.
- DARDOT, Pierre e LAVAL, Christian (2016). *A nova razão do mundo. Ensaios sobre a sociedade neoliberal*. Tradução de Mariana Echalar. São Paulo, Boitempo.
- DEBORD, Guy. (1997). *A sociedade do espetáculo. Comentários sobre a sociedade do espetáculo*. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro, Contraponto.
- DELGADO, Manuel. (2007). *La ciudad mentirosa. Fraude y Miséria del “modelo Barcelona”*. Disponível em: <https://www.kooperation-brasilien.org/de/kick-for-one-world/aktuelles/ANCOP_Dossie2014_WEB.pdf>. Acesso em: jan 2015.
- EAGLETON, Terry (2011). *A ideia de cultura*. Tradução Sandra Castello Branco. São Paulo, Unesp.
- FEATHERSTONE, Mike (1995). *Cultura de consumo e Pós-Modernismo*. Tradução Julio Assis Simões. São Paulo, Studio Nobel.
- FIX, Mariana (2007). “Alianças estratégicas na produção do espaço urbano”. In: *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo, Boitempo, pp. 113-138.
- FLORIDA, Richard (2002). *The rise of the creative class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life*. Nova York/USA, Basic Books.
- FORTUNA, Carlos (1997). Destradicionalização e imagem da cidade: O caso de Évora. In: ———. (org.). *Cidade, cultura e globalização: ensaios de sociologia*. Oeiras/PT, Celta, pp. 231-257.

- FORTUNA, Carlos (2002). Culturas urbanas e espaços públicos: sobre as cidades e a emergência de um novo paradigma sociológico. *Revista Crítica de Ciências Sociais*. Outubro, pp. 123-148.
- FORTUNA, Carlos e LEITE, Rogério Proença (2009). Apresentação. In: _____. (orgs.). *Plural de Cidade: novos léxicos urbanos*. Coimbra/PT, Almedina, pp. 07-09.
- GARCÍA, Beatriz (2004). Urban Regeneration, Arts Programming and Major Events. Glasgow 1990, Sydney 2000 and Barcelona 2004. *International Journal of Cultural Policy*, v. 10, n. 1, pp. 103-118.
- GUSMÃO, Nelma de Oliveira (2014). "Jogo espetáculo, jogo negócio". In: JENNINGS, Andrew et al. *Brasil em jogo. O que fica da Copa e das Olimpíadas?* São Paulo, Boitempo; Carta Maior, pp. 25-31.
- HARVEY, David (1994). *A Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. 4. ed. São Paulo, Loyola.
- _____. (2005). *A Produção Capitalista do Espaço*. Tradução Carlos Slak. São Paulo, Annablume.
- JAMESON, Frederic (1997). *Pós-Modernismo. A lógica cultural do capitalismo tardio*. Tradução Maria Elisa Cevalco. São Paulo, Ática.
- _____. (2006). "Cultura e capital financeiro". In: _____. *A virada cultural. Reflexões sobre o pós-moderno*. Tradução Carolina Araújo. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, pp. 217-254.
- LA BARRE, Jorge de (2013). Choque de futuro: Rio dos megaeventos. *Revista O Social em Questão*. Ano XVI, n 29, pp. 43-68.
- LANDRY, Charles (2000). *The creative city: a toolkit for urban innovators*. UK e USA, Earthscan.
- LEFEBVRE, H. (2008). *O direito à cidade*. Tradução Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo, Centauro.
- LEITE, Rogério Proença. (2008). "Image making: notas sobre a estética visual nas cidades contemporâneas". In: _____. (org.). *Cultura e Vida Urbana: ensaios sobre a cidade*. Aracaju, EdUFS, pp. 171-199.
- _____. (2010). A exaustão das cidades: antienobrecimento e intervenções urbanas em cidades brasileiras e portuguesas. *Revista brasileira de Ciências Sociais*. v. 25, n. 15, pp. 73-88.

- MARICATO, Ermínia (2014). “A Copa do Mundo no Brasil: tsunami de capitais aprofunda a desigualdade Urbana”. In: JENNINGS, Andrew et al. *Brasil em Jogo. O que fica da Copa e das Olimpíadas?* São Paulo, Boitempo e Carta Maior, pp. 17-24.
- MATARASSO, François (2009). “A place in the city. Recognising creative inclusion”. In: *Paper to the Creative Communities Conference, Surfers Paradise*. Austrália.
- MULLER, Pierre (1995). “Les Politiques Publiques comme construction d’un rapport au monde”. In: FAURE, d’Alain; POLLET, G. e WARIN, P. (orgs.). *La Construction du sens dans politiques publiques*. Paris, L’Harmattan, pp.153-179.
- PINHO, Osmundo de Araújo (1998). A Bahia no fundamental: notas para uma interpretação do discurso ideológico da baianidade. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo. v. 13, n. 36, fev. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69091998000100007&script=sci_arttext. Acesso em: 22 dez 2015.
- RANCIÈRE, J. (1996). *O Desentendimento. Política e Filosofia*. Tradução Angela Leite Lopes. São Paulo, 34.
- ROLNIK, Raquel (1995). *O que é cidade*. São Paulo, Brasiliense.
- (2009). Democracia no fio da navalha. Limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de Reforma Urbana no Brasil. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. v. 11, n. 2, nov., pp. 31- 50.
- (2015). *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo, Boitempo.
- SAVAGE, M. e WARDE, A. (2002). “Políticas urbanas”. In: *Sociologia Urbana, Capitalismo e Modernidade*. Oeiras/PT, Celta, pp. 151-194.
- SECOPA (s. d.). PLANO DIRETOR DA COPA 2014 NA BAHIA. Salvador, 2011.
- SILVA, César H. Matos e (2014). *Espaços públicos fortes: transformações e resignificações do centro da cidade de Aracaju*. São Cristóvão, Editora UFS.
- VAINER, Carlos (2009). “Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano”. In: ARANTES, O.; VAINER, C. e MARICATO, E. (orgs.). *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. 5. ed. Petrópolis/RJ, Vozes, pp.75-104.
- VIEIRA, E. C. J. (2016). *Espectacularização da cidade e (re)apropriações culturais: políticas urbanas e as novas imagens de consumo de Salvador-BA*. Tese de doutorado. São Cristóvão/SE, PPGS-UFS.

ZUKIN, Sharon (2000a). "Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder". In: ARANTES, A. (org.). *O espaço da diferença*. Campinas/SP, Papyrus, pp. 80-103.

———. (2000b). "Paisagens do século XXI: notas sobre a mudança social e o espaço urbano". In: ARANTES, A. (org.). *O espaço da diferença*. Campinas/SP, Papyrus, pp. 104-115.

Policimento, cercamento, diálogo, ocupação – os conflitos em torno da gestão e dos usos da praça Roosevelt, no centro de São Paulo¹

André de Pieri Pimentel

Introdução

Este trabalho sintetiza os achados de pesquisa de mestrado defendida em agosto de 2018². Pesquisa esta produzida a partir de estudo etnográfico realizado na praça Franklin Roosevelt³, no bairro da Consolação (região central de São Paulo). O objetivo desta pesquisa é analisar interfaces entre certos mecanismos de gestão do espaço e as suas apropriações e questionamentos em uma dimensão prática. Busca-se, a partir dessas articulações entre agentes, instituições e normatividades, atreladas à gestão ou presentes nos usos

1 Este artigo é fruto de pesquisa financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Processo n. 2016/05431-8).

2 Essa pesquisa foi orientada pelo professor doutor Gabriel Feltran, a quem agradeço pelas gentis contribuições e pelos anos de interlocução intelectual e de amizade pessoal. Deixo registrados também meus agradecimentos ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de São Carlos e ao Centro de Estudos da Metrópole, por viabilizarem a sua produção. Por fim, agradeço também à FAPESP, por financiar essa pesquisa através da concessão de bolsa de mestrado.

3 Para a realização dessa pesquisa, fiz visitas regulares à praça Roosevelt, entre agosto de 2016 e outubro de 2017. Além do material etnográfico produzido nesse período, realizei entrevistas e compilei diversos tipos de material secundário, como matérias jornalísticas, textos publicados na internet, textos de leis, projetos de lei ou decretos municipais, documentos de interesse e vídeos de intervenções poéticas filmados no local, entre outros.

e apropriações práticas do espaço, analisar diálogos entre os planos do cotidiano e das instituições, da política e da estética, em cenários urbanos no contexto contemporâneo.

Construída no início do ano de 1970, em meio ao regime militar, a praça Roosevelt foi completamente reformada em 2010, com o custo de R\$ 55 milhões. Dentre as intenções de tal intervenção, existia a tentativa de um maior controle estatal dos usos daquele espaço, administrando possibilidades e reprimindo usos considerados impróprios. Porém, apesar da intensa presença e circulação das forças policiais no local, após a reforma, e de um processo de enobrecimento que vem sendo presenciado em seus arredores⁴, não apenas algumas modalidades de usos insurgentes⁵ ainda se fazem presentes ali como muitas delas, inclusive, assumem uma configuração mais diretamente crítica com relação à restrição de usos e de apropriações dos espaços públicos na cidade.

As transformações contemporâneas das cidades são temas amplamente tratados, pela sociologia e também por outras ciências sociais e humanas. Questões como a produção dos espaços (Lefébvre, 1991) e o “direito à cidade” (Lefébvre, 2001) em meio ao capitalismo de acumulação flexível (Harvey, 1992); a produção de “geografias pós-modernas” (Soja, 1993); a “gentrificação” (Smith, 2007); a constituição de fluxos e de cidades globais (Sassen, 2007), de processos “internos” e “externos” de expulsão de populações (Sassen, 2014), são temáticas amplamente abordadas na bibliografia internacional. Ao mesmo tempo, quando nos voltamos à bibliografia produzida sobre cidades brasileiras, podemos ter acesso a algumas inflexões bastante específicas dessas questões.

4 Depois da reforma da praça, é notável o aumento da presença de estabelecimentos comerciais elitizados, como bares, casas noturnas, restaurantes e tabacarias. Além disso, presenciou-se uma grande valorização de imóveis na região.

5 A utilização da categoria “usos insurgentes” busca estabelecer um diálogo com relação a reflexão proposta por Pereira (2017). Tal diálogo possui a intenção de propor uma leitura focada na construção política dessa categoria, a partir de uma perspectiva que tome por referência mais a criminalização de determinadas modalidades do que a caracterização de (ou distinção entre) práticas legais e/ou ilegais.

Na bibliografia produzida sobre São Paulo, a temática da produção de segregações sociais ou territoriais é frequentemente presente. E isso é ainda mais evidente em se tratando de trabalhos que tematizam o centro de São Paulo. A segregação esteve fortemente presente durante o desenvolvimento urbano de São Paulo, que, segundo a narrativa oficial, se irradiou do centro. Nesse contexto, a região foi mantida de difícil acesso para extratos pauperizados da população através de rígidas leis urbanísticas (Rolnik, 1997). No entanto, ao longo do século XX, as elites vão abandonando o centro e se refugiando em bairros edificadas ao estilo “cidade-jardim”, mais afastados e ainda mais segregados. Se, até os anos 1950 e 1960, o centro ainda era apropriado por uma população elitizada para fins de lazer e consumo, ao longo da segunda metade do século, ele vai se tornando um espaço mais marcadamente popular, de intenso comércio e circulação de pessoas (ibid.).

Ainda que, economicamente, o centro tenha permanecido uma região economicamente bastante ativa (como ainda é até hoje), ele perde seu caráter de “centralidade econômica” em São Paulo nesse contexto, em grande medida porque as atividades econômicas associadas ao capital financeiro global já não estavam mais nele concentradas. Essas atividades se concentrariam, entre os anos 1980 e 1990, na avenida Paulista e no bairro dos Jardins e, a partir dos anos 2000, na região da avenida Luiz Carlos Berrini, na vila Olímpia (Frúgoli Jr., 2000). Ao longo desse período, o centro teria sido “abandonado”, não apenas pelas elites, mas também pelos investimentos públicos, que se concentrariam massivamente em intervenções em bairros contidos no chamado “vetor sudoeste” (como os Jardins, Pinheiros e Vila Olímpia).

Esse contexto presencia a expansão daquilo que Caldeira (2000) descreveria como *Cidade de muros*. A partir da emergência de uma narrativa socialmente compartilhada, que associa a “violência” e o “crime” a experiências de perturbação da ordem e da harmonia, a autora analisa a produção de processos contemporâneos de segregação socioespacial em São Paulo – já em um contexto em que o centro

era publicamente visto como “região degradada”. Ao associar a violência e o crime a experiências de perturbação, essa narrativa sobre o crime, a que Caldeira denomina “fala do crime”, o associa diretamente a um “outro”. Longe de ser um total desconhecido, esse outro possuía um perfil bastante específico: homens jovens, vindos das “periferias urbanas”, negros e/ou de origem migrante. É o “medo” desse outro, que, construído como um problema público, faz com que senhoras de classe média deixem de ir ao centro, agora tomado por mendigos, trombadinhas, prostitutas e camelôs. E faz também com que as elites deixem o centro para residir e trabalhar em bairros cada vez mais exclusivos, com guardas privados e tecnologias de segurança e vigilância (como câmeras, catracas, cancelas, grades e muros).

A presença desse “outro”, portanto, mobiliza intervenções sobre a cidade, para muito além dos territórios onde ele supostamente reside. A sua presença não mobiliza apenas intervenções assistencialistas ou repressivas em bairros periféricos⁶. Ela mobiliza uma pluralidade de intervenções, públicas ou privadas, sobre muitos territórios. Em meio à pluralidade dessas intervenções, esse “problema” é formulado de diferentes formas. Esse “outro” se pulveriza, tornando-se um conjunto mais amplo de tipos sociais a que tais políticas se propõem a combater: o mendigo, o ladrão, o noia, a prostituta, o travesti, o camelô. Nesse processo, produz-se uma pluralidade de “sujeições criminais”⁷.

Nesse sentido, o objetivo deste texto é analisar: I) a construção política do projeto de reforma da praça Roosevelt, intimamente

6 Nesse mesmo contexto, é importante pontuar: há um deslocamento no Brasil com relação à construção da pobreza enquanto “questão social”, que passaria a ser centrada não mais na figura do “trabalhador”, mas sim na do “marginal”. Feltran (2014) descreve esse processo, apontando a emergência de políticas assistencialistas e também punitivas voltadas a populações e a territórios “vulneráveis”. Esse processo se associaria também à emergência de diferentes regimes normativos nas periferias, como o “mundo do crime” e a religião (além do Estado) e à expansão da mediação monetária entre essas normatividades em tensão.

7 Aqui, há um diálogo com o conceito de “sujeição criminal”, tal qual proposto por Misse (2010). Ao argumentar em prol da pluralidade de “sujeições criminais”, meu objetivo é o de incluir nesse escopo, com relação às políticas dirigidas ao centro da cidade, outros tipos sociais não necessariamente representados na figura do “bandido”, como por exemplo os “nóias” e os “camelôs”. Para saber mais sobre a construção da figura do “nóia”, ver Rui (2012). Para saber mais sobre a repressão aos camelôs no centro de São Paulo, ver Frúgoli Jr (1999).

associada a uma tentativa de ordenamento restritivo de seus usos – e, principalmente, de regulação restritiva de seus usuários; II) as resistências a essa gestão dos usos do espaço a partir de suas apropriações cotidianas; III) a proposição de modelos alternativos de gestão do espaço em face de certas controvérsias políticas contemporâneas.

Entendendo a política como, conceitualmente, associada ao dissenso e à perturbação de ordenamentos gestionários (Ranciére, 1996), esta pesquisa visa explorar os trânsitos empíricos entre esses dois polos normativos – a política e a gestão. Nessa perspectiva, a subversão ruidosa de ordenamentos gestionários desvela e produz partilhas do sensível (Ranciére, 2005) e “faz cidade”, em uma dimensão prática (Agier, 2011 e 2015). Ao mesmo tempo, a produção de ordenamentos gestionários também produz condutas, corporalidades, subjetividades, rupturas e resistências (Foucault, 1987; 1988; 2005 e 2009). E, acima de tudo, se considerarmos que a ordem estatal, em muitos aspectos, é produzida pelas “margens do estado”, e não contraposta a elas (Das e Poole, 2011), podemos ver que esses trânsitos entre dissensos e ordenamentos são importantes, inclusive, para entendermos a construção de técnicas, tecnologias e instrumentos de gestão de populações e de territórios.

A construção política da reforma da Praça Roosevelt (2010-2012)

Uma cidade mais humana – Pela audácia de sua concepção arquitetônica, a praça Roosevelt é um resumo da nova São Paulo. Uma praça de quatro andares, única no mundo, como única no mundo é a metrópole paulista. Em São Paulo, o futuro foi antecipado pelas obras, que conseguiram o milagre de engrandecê-la e torná-la mais humana, porque foram feitas com vistas voltadas para o homem.⁸

⁸ Excerto de matéria jornalística publicada pela revista Manchete em 1969, durante obras de construção da praça Roosevelt (Palma, 2010, p. 143).

Pode ter sido mera coincidência, mas quando no final dos anos 60 transformaram a praça Roosevelt em um amontoado de concreto e na passagem subterrânea de uma via expressa interligando a zona leste a oeste, começou a desaparecer também o circuito cultural que a cidade nunca mais conseguiu estabelecer. A agitação cultural do centro cedeu lugar à sujeira deixada pelos camelôs e à violência dos meninos de rua, embalados na loucura das drogas e sempre à espreita de sua próxima vítima.⁹

A reforma da praça Roosevelt, iniciada em 2010, possui relação com uma certa narrativa sobre a “degradação” do centro antigo de São Paulo. Essa narrativa se tornaria mais difundida já a partir dos anos 1980, contexto pouco distante da própria edificação da “primeira versão” da praça – inaugurada em 1970.

Desde os anos 1990, a reforma da praça antiga já era publicamente defendida pela Emurb (Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo) como solução para a “requalificação urbana” daquele espaço. Já era relativo consenso, entre técnicos, políticos e mesmo na opinião pública, que a praça consistia num “erro urbanístico”¹⁰. Inspirada na arquitetura modernista, a praça era constituída por seis pavimentos, compostos de curvas e formas pontiagudas, em níveis topográficos distintos e conectados por escadarias. Nos planos originais, a praça fora concebida como uma “praça-edifício”, espaço provido de áreas destinadas ao lazer e à oferta de serviços. Importante salientar que, se esse plano depois foi apropriado pela gestão municipal como alinhado a um certo modelo de “desenvolvimento”, bastante vinculado ao contexto da ditadura militar, foi defendido pelos seus autores como uma “solução humanista” para o aproveitamento daquele espaço¹¹.

9 Excerto do livro *Noites paulistanas*, escrito pelo jornalista Hélio Borelli (publicado em contexto já posterior à praça Roosevelt (Palma, 2010, p. 136).

10 Rubens Reis, antigo gerente de intervenções urbanísticas da Emurb, em entrevista à *Folha de São Paulo*, definiu a praça exatamente dessa forma (Palma, 2010).

11 A construção da estrutura concretada da praça Roosevelt foi fortemente motivada pela construção do Minhocão, via de ligação elevada entre as regiões leste e oeste de São Paulo. Em um primeiro momento,

A praça Roosevelt, que, antes da edificação da estrutura concretada nos anos 1970, era apenas “praça da Consolação”, já era um local de sociabilidade boêmia desde os anos 1950. Na época, seu espaço era somente um grande calçadão, que, de dia e durante as semanas servia como estacionamento de carros. À noite, a “praça-calçadão” era apropriada pelo público frequentador dos bares, restaurantes, casas noturnas e salas de teatro localizados nos entornos e nos arredores. Um público elitizado, composto de boêmios, artistas, estudantes universitários, eventualmente celebridades nacionais ou internacionais (Palma, 2010). Segundo alguns desses agentes, a construção da “praça-edifício” teria atuado como um marco de ruptura em relação a essas sociabilidades, muitas vezes lembradas com nostalgia. Pouco tempo depois da edificação de sua estrutura concretada, a praça teria perdido o seu *glamour*, teria se tornando, aos olhos de uma narrativa pública, espaços de concentração de prostituição barata, assaltos, mendicância, drogas, lixo e dejetos humanos.

Esse discurso sobre a degradação da praça Roosevelt, bastante alinhado com um discurso sobre a degradação do centro de São Paulo de forma geral, é mobilizado por uma pluralidade de agentes, de cidadãos a planejadores do urbano. Mais do que uma avaliação com relação ao sucesso da obra em si, esse discurso plural mobiliza uma avaliação da própria situação da conservação do local com base em uma avaliação de suas apropriações – bem como de seus usuários: moradores de rua, “nóias”, prostitutas, travestis e outros “tipos marginais”. Se, durante a elaboração do plano de construção da praça, sua composição física era defendida publicamente como incentivo à apropriação por parte das pessoas (não qualquer tipo de apropriação, evidentemente), as suas críticas posteriores apontavam justamente que

a prefeitura de São Paulo chegou a cogitar que o perímetro da praça fosse completamente absorvido pela construção do Minhocão. O projeto de construção da estrutura concretada da praça-edifício foi defendido pelos seus planejadores como alternativa a um modelo de desenvolvimento urbano que privilegiava a construção de vias expressas a espaços públicos voltados para o uso da população. A proposta desses planejadores era a produção de um espaço que fosse útil à população, que ela pudesse usar e do qual se apropriar.

ela facilitaria a incidência de apropriações inadequadas. Os “becos” e as “reentrâncias” que compunham a estrutura física do espaço eram apropriados para usos não autorizados¹². Era necessário, portanto, modificar sua topografia, bem como zelar por sua gestão e conservação.

Esses dois aspectos – intervenção arquitetônica/urbanística e gestão/regulação de usos e fluxos nos espaços públicos – estão presentes na mobilização de termos como “revitalização” e “requalificação”. Tais categorias nunca fazem menção apenas à composição física dos espaços, há referência também aos seus usos e, não menos importante, aos seus usuários. Mas a articulação entre esses elementos, bem como sua concretização na implementação de intervenções concretas em territórios urbanos, não é algo dado. Ainda que defendida como urgente por técnicos e por outros agentes (como moradores da região e mesmo antigos usuários da praça) há muito tempo, a reforma da praça só foi oficialmente cogitada pela administração municipal de São Paulo em meados dos anos 2000. Sua complexa construção política, bem como sua inserção em um escopo de intervenções urbanísticas voltadas ao centro de São Paulo, dependeu da articulação de uma série de agentes.

No início dos anos 1990, o centro de São Paulo voltaria às pautas da administração municipal. Isso em grande medida se deve à formação da Associação Viva o Centro, organização composta por diversos segmentos da sociedade, com protagonismo econômico e diretivo de agentes ligados a instituições financeiras instaladas na região, especialmente o Banco de Boston (Frúgoli Jr., 2000)¹³. Buscando se colocar publicamente como organização da sociedade civil, com o objetivo

12 Isso foi dito por Andréa Matarazzo, então subprefeito da região da Sé, no ano de 2008 (Palma, 2010).

13 Nesse contexto, o poder público já havia tentado intervir nesse cenário através da implementação da Operação Urbana Anhangabaú, em 1990 (durante a gestão de Luiza Erundina, do PT), e de algumas intervenções mais pontuais promovidas pelo governo do estado de São Paulo ainda nos anos 1980. Porém a formação da Associação Viva o Centro, bem como as avaliações de insucesso de intervenções anteriores, em grande medida, se justificavam por um discurso segundo o qual tais iniciativas deveriam ser conduzidas a partir de uma articulação maior junto ao terceiro setor, já que o poder público não teria capacidade econômica nem executiva de conduzi-las.

de propor e discutir “soluções” para a situação de degradação do centro, a associação contava com a assessoria técnica de arquitetos e urbanistas, ao mesmo tempo que buscava o apoio de moradores, proprietários e empresas da região a partir de suas Ações Locais.

Nesse contexto, a associação adquire reconhecimento e legitimidade enquanto ator político. Anos mais tarde, a prefeitura de São Paulo, sob a gestão de Paulo Maluf (PPB), instituiu a criação do ProCentro, programa que tinha a representação de órgãos e agentes públicos, como a Emurb, a PM, a GCM e a subprefeitura da Sé e, também, da Associação Viva o Centro. Pouco tempo depois, em 1997 (já sob a gestão de Celso Pitta, também do PPB), foi implementada a Operação Urbana Centro. Nesse contexto inicial, alguns projetos de reforma da praça Roosevelt chegaram a ser propostos, porém em um primeiro momento outros espaços acabaram sendo privilegiados como palco de intervenções requalificadoras – como a praça da Sé e a praça do Patriarca. Já no início dos anos 2000, ainda “degradada”, a praça Roosevelt voltaria a figurar como um “pedaço de cultura”¹⁴ em São Paulo, o que se deve especialmente à atuação de grupos teatrais independentes que instalaram salas nos entornos da praça – como o *Cemitério de automóveis*, o *Parlapatões*, *patifes e paspalhões* e, principalmente, o *Satyros*. Aos poucos, aquela movimentação teatral voltava a atrair um público mais elitizado¹⁵.

Em meados dos anos 2000, a prefeitura de São Paulo volta a discutir a inserção da reforma da praça nas intervenções dirigidas à requalificação da região central. Essa inserção está intimamente relacionada a um acordo firmado entre a prefeitura de São Paulo e o Banco Interamericano de Desenvolvimento. Isso é um elemento relevante para um deslocamento com relação às prioridades públicas da

14 Aqui, utilizo-me da terminologia proposta por Magnani (2002).

15 Essa “reocupação” da praça Roosevelt, no entanto, não se deu sem conflitos. Segundo Palma (2010), houve certo momento em que os moradores dos arredores da praça passaram a se queixar do barulho produzido pelos teatros e por seus frequentadores. Detalhe: a grande maioria das salas teatrais da praça possuíam bares. As mesas desses bares ficavam na calçada da praça. Houve vezes em que os moradores dos prédios nos arredores dessas calçadas arremessavam água e objetos no público das mesas de bar através de suas janelas. Houve até a tentativa de proibição formal das mesas nas calçadas, sem êxito.

implementação de intervenções inseridas no escopo do ProCentro, com maior ênfase em intervenções produtoras de “requalificação urbana” e menor ênfase em políticas voltadas à habitação popular e ao transporte, por exemplo (Kara José, 2010).

Depois de mais alguns anos, mais projetos para a reforma da praça foram propostos. Um deles foi aceito e, depois, completamente refeito. As obras iniciar-se-iam apenas no ano de 2010 e duraram dois anos. Durante toda a obra, bem como depois da reabertura da praça, em 2012, foram muitas as discussões sobre a presença e a disposição dos equipamentos urbanos nela disponíveis. Ao final, optou-se por equipar a nova praça Roosevelt com duas bases policiais (uma da PM e outra da GCM), estabelecimentos comerciais, um “cachorródromo” e áreas destinadas ao lazer. Não foram inclusos banheiros públicos, bebedouros, áreas cobertas, nem um teatro de arena – reivindicação de agentes vinculados à classe teatral atuante na região (Yamashita, 2013).

Controvérsias políticas no contexto pós-reabertura

A idealização e a execução da reforma da praça foram fortemente motivadas por uma tentativa de estabelecimento de um ordenamento restritivo dos usos daquele espaço. A praça entregue à população refletia essa tentativa: uma área quase completamente concretada, plana, bem iluminada e bem policiada, com policiais, guardas civis, câmeras de vigilância. Porém, suas apropriações práticas atualmente desvelam uma pluralidade de ruídos, questionamentos e mesmo limites de tal projeto ordenador. O cenário noturno da praça é frequentado por uma série de agentes: skatistas, ciclistas, estudantes, jovens recém-saídos de seus trabalhos, o pessoal do teatro, a molecada de periferia, os movimentos culturais e sociais, que, ao se apropriarem daquele espaço, “fazem cidade”, desestabilizando os pontos de vistas planejadores e totalizantes de agentes engajados na gestão do urbano. Mas onde alguns veem livre apropriação do espaço, outros veem mau uso, vandalismo, uso de drogas, barulho e perturbação da ordem.

Logo após a reabertura da praça Roosevelt, no início de 2013, o primeiro conflito far-se-ia presente. Depois da publicização de uma intervenção repressiva a um grupo de skatistas que fazia manobras na praça por parte de um guarda civil municipal à paisana, houve os que se posicionaram contra a intervenção e a favor dos skatistas, enquanto outros se posicionariam a favor de uma regulação restritiva e, no limite, de uma proibição da prática do skate naquele local. O jornalista da revista *Veja*, Reinaldo Azevedo, chegou a publicar um artigo intitulado “Fascistas de skate”, onde argumentava em prol da proibição da prática na praça Roosevelt (Machado, 2014).

A saída adotada por Fernando Haddad (PT), prefeito recém-empossado, foi a de incentivar a prática do skate, promovendo, inclusive, eventos públicos voltados à prática na praça. Mas, ao lado do incentivo, veio a tentativa de regulação: através de conversa entre representantes dos skatistas e das forças policiais (PM e GCM), mediada pela prefeitura, estabeleceu-se um perímetro delimitado da praça no qual o skate seria permitido. Essa parte foi equipada com obstáculos próprios para a atividade (ibid.). Atualmente, no entanto, em quase qualquer noite, na praça Roosevelt, é possível ver skatistas andando e praticando manobras em outros espaços. Muitas vezes pedestres mais desatentos chegam perto de se chocar contra os skatistas em rápido movimento. Eles só não representam para esses pedestres desatentos um perigo maior do que o oferecido pelo também rápido e frequente deslocamento de viaturas da PM e da GCM, nos arredores e dentro da praça.

Ao longo dos anos seguintes, a praça Roosevelt tornar-se-ia não apenas um pedaço de cultura, mas também um pedaço de “resistência cultural”. Isso em forte medida se deve à atuação do Slam Resistência, coletivo cultural atuante na praça desde 2014. Vinculado à cena dos slams de poesia marginal, o coletivo realiza intervenções poéticas mensais na praça. Esses eventos/intervenções são abertos à participação do público e as inscrições são gratuitas. Mais que uma intervenção poética, o slam é também uma competição entre poetas, uma espécie de “batalha de poesias”. As *performances* poéticas são feitas

individualmente, e cada poeta é avaliado por um júri leigo, composto de pessoas selecionadas entre o próprio público presente. Os poetas mais bem avaliados vão permanecendo na competição a cada nova rodada de *performances*, até que um deles seja definido como o vencedor do slam da noite.

Estética e discursivamente, os slams de poesia são próximos de outras manifestações culturais contemporâneas vinculadas à juventude das periferias em São Paulo, como o Hip Hop¹⁶ e a literatura marginal¹⁷. As temáticas abordadas por poetas que frequentam esses slams em suas poesias dialogam com temas tratados no Rap ou em outras modalidades de literatura e poesia marginal, como o racismo, a exclusão social e o cotidiano das periferias paulistas. Ao mesmo tempo que se vinculam a esse conjunto mais amplo de uma “cultura de rua”¹⁸, os slams indicam um deslocamento mais contemporâneo dessas mobilizações, que passam a ser mais pautadas pela realização de intervenções culturais em espaços públicos¹⁹. Nesse cenário atual, outras temáticas são mobilizadas – não de forma incontestada – em articulação a esse escopo estético/discursivo, como a desigualdade de gênero e a heteronormatividade.

Em certo sentido, os slams de poesia atuam como espécie de plataforma de publicização de experiências cotidianas, estabelecendo um

16 Para mais informações sobre o Hip Hop e o Rap em São Paulo, ver Bertelli (2017), Oliveira (2015) e Teperman (2011 e 2015).

17 Para mais sobre a literatura e a poesia marginal, ver Nascimento (2006 e 2011) e Silva (2013).

18 Segundo Pereira (2018), “cultura de rua” é um conjunto mais ou menos difuso de práticas sociais associadas à juventude das periferias em São Paulo, como o Rap, a pixação, o skate, as torcidas organizadas, entre outros. Recentemente, podemos situar, também, a literatura e a poesia marginal nesse conjunto, especialmente a partir da atuação de saraus e, posteriormente, dos slams de poesia marginal. Importante salientar que a inserção nesse mesmo conjunto não pressupõe uma necessária afinidade entre todas elas, ainda que sejam frequentes exemplos de cidadãos que, em suas trajetórias cotidianas, transitem por mais de uma delas.

19 Essa questão é discutida por Aderaldo (2013), a partir de uma análise sobre a atuação de um coletivo audiovisual, o Cinescadão. Se, de um ponto de vista gestor, podemos apontar, como bem salienta Rizek (2013), a cultura como um dispositivo contemporâneo de gestão da pobreza, Aderaldo (2013) destaca que os sujeitos aos quais tais políticas são culturais públicas e privadas são dirigidas também se apropriam desses instrumentos gestóricos, como editais públicos, cursos e vínculos profissionais, para produzir intervenções culturais independentes.

vínculo discursivo entre o subjetivo e o político. Através dos slams, muitos jovens poetas, que se identificam como vindos das periferias, negros, mulheres, homossexuais, relatam suas experiências e seus pensamentos sobre a vida e sobre o mundo. Possivelmente é aí que reside o grande potencial politizador de tais intervenções poéticas, ainda mais quando elas ocupam um espaço como a praça Roosevelt. Embora muitas das pessoas frequentadoras do Slam Resistência fossem também frequentadores de outros slams, havia aqueles que eram frequentadores da praça, alguns deles até mesmo moradores dos arredores. Pessoas que, em outras ocasiões, dificilmente teriam algum contato com esse tipo de discurso – ao menos não em condição de receptividade.

As intervenções poéticas promovidas pelo Slam Resistência na praça Roosevelt são bastante elucidativas para pensarmos alguns conflitos políticos envolvendo a praça após sua reabertura. Primeiro porque, mesmo que ele promova, na prática, uma espécie de “convivência entre as diferenças”, não é raro que poetas mobilizem, em suas intervenções, críticas ásperas aos “playboys” e muitas vezes também à própria ideia de democracia – nessa crítica podem ser incluídos agentes que se julgam representantes dos interesses das populações periféricas, como a esquerda política e os intelectuais e estudantes universitários. Em se tratando de um evento público, evidentemente não há restrições com relação à presença de pessoas que se encaixem nessa lista de alvos frequentes. Mas, para essas pessoas, ir a um slam poderia ser descrito como um convite para refletir sobre seus privilégios, o que nem sempre produz uma sensação confortável.

E segundo porque nem todos os usuários da praça e moradores de seus arredores são simpáticos ou mesmo favoráveis à própria realização dos slams. Em março de 2017, o evento chegou a ser interrompido por guardas civis metropolitanos. Os guardas exigiam que o slam fosse encerrado porque os moradores dos prédios dos arredores da praça estariam reclamando de perturbação da ordem pública. Os organizadores do slam, no entanto, argumentaram que a lei lhes daria respaldo para a realização da intervenção a partir da “lei do artista de

rua”²⁰. Iniciou-se uma negociação entre guardas e poetas, em meio às vaias de parte do público presente e a tentativa dos organizadores do slam de acalmar o público.

Depois de alguns minutos de negociação, ficou acordado que o slam seguiria até as 22:00, horário-limite estipulado pelo Programa do Silêncio Urbano para a emissão de ruídos considerados altos em público. O slam prosseguiu até aproximadamente as 22:30, sendo encerrado de forma prematura – não com uma rodada final, como de costume, mas sim com uma votação entre os poetas finalistas.

As reclamações dos moradores dos arredores da praça com relação ao barulho produzido pelas intervenções do Slam Resistência certamente não começaram em 2017. Mas, até então, elas não se concretizavam em intervenções policiais visando ao seu impedimento. Segundo Gustavo LeGusta, poeta e um dos fundadores do Slam Resistência – e, na época desse acontecimento, um de seus organizadores²¹ –, esse deslocamento pode ser atribuído a dois elementos. Primeiro, não se pode ignorar que os slams promovidos pelo coletivo passaram a ter uma visibilidade significativa, o que em grande medida se deve à mobilização de mídias digitais, como o facebook e o youtube, para a divulgação de *performances* poéticas ocorridas nos slams. Alguns desses vídeos chegaram a mais de um milhão de visualizações. Isso não apenas contribuiu para maior visibilidade da atuação do coletivo (e também da cena dos slams de poesia de forma mais geral) como também contribuiu diretamente para um significativo aumento do público presente nessas intervenções²². Portanto, efetivamente, a realização dessas intervenções passou a produzir mais barulho, o que é reconhecido por LeGusta.

20 A “lei do artista de rua” é a lei nº 15.776, de 29 de maio de 2013, posteriormente regulamentada através do decreto nº 55.140, de 23 de maio de 2014.

21 Entrevista realizada pelo pesquisador no dia 2 de junho de 2017.

22 Eu mesmo pude constatar esse aumento de público, durante a realização dessa pesquisa: se, em meados de 2016, o público presente nesses slams era de pouco mais de 100 pessoas, no início de 2017 ele já chegava a cerca de 500 pessoas.

Além disso, a própria transição na postura da administração municipal de lidar com as questões envolvidas é também um elemento relevante. O ano de 2017 marca o fim da gestão de Fernando Haddad e a posse de João Dória (PSDB) na Prefeitura Municipal. A partir da gestão de um perfeito de perfil político abertamente mais conservador, as reclamações dos moradores dos arredores da praça passaram a ter maior interlocução junto ao poder público. Os efeitos práticos dessa maior interlocução foram imediatos: a situação acima descrita ocorreu no primeiro slam após a posse do novo prefeito. A partir desse momento, determinou-se que os slams na praça Roosevelt, que até então eram realizados sem impedimentos legais ou práticos, não durassem até depois das 22 horas, não utilizassem equipamentos de som, como caixas de som ou amplificadores, e não promovessem intervenções musicais, como a apresentação de bandas ou músicos.

No mesmo ano de 2017, o Slam Resistência havia sido, pela primeira vez, aprovado como coletivo participante da programação da Virada Cultural, evento cultural anual realizado pela prefeitura de São Paulo. A apresentação do Slam Resistência ocorreria no mesmo lugar em que suas intervenções geralmente eram conduzidas, na praça Roosevelt. A diferença era que dessa vez, supostamente, haveria um palco, com equipamentos de som, além do cachê previsto no edital de seleção (R\$ 3.000,00). Porém, na hora marcada para o início da apresentação, o palco ainda não havia sido devidamente montado e equipado, havendo, no espaço, apenas um modesto toldo branco sem microfones, alto-falantes, mesa ou técnicos de som.

O slam iniciou-se mesmo assim, sendo, no entanto, interrompido, algum tempo depois, por uma funcionária da organização da Virada Cultural. Ela alegou que “havia dado um erro na papelada da inscrição do slam”, e que, por isso, a apresentação deles não constava mais na programação oficial do evento. E, para piorar a situação, ela pediu para que aquela intervenção fosse interrompida, porque os moradores dos arredores estariam reclamando de barulho. Dessa vez não houve negociação. Os organizadores do slam negaram os pedidos, seguiram sua intervenção e manifestaram em mais de uma

oportunidade seu repúdio à organização da Virada Cultural e ao novo prefeito. Dessa vez, não houve a presença de guardas civis ameaçando evacuar a praça, com bombas de gás e balas de borracha. Ao mesmo tempo, pareceu mais evidente que coletivos culturais, como o Slam Resistência, teriam uma difícil interlocução com a prefeitura a partir dali, inclusive no tocante a políticas na área da cultura.

Projetos de gestão da Praça Roosevelt em conflito

[] a praça está hoje totalmente degradada, com pichações, tendo se transformado em local de consumo de drogas e vandalismos de toda espécie. Sem horário de fechamento, o espaço é motivo de transtorno para os moradores do entorno que não têm mais sossego sequer para ter uma noite de sono tranquila. Transformando a praça em parque, com a ocupação do espaço pelo poder público, afim de conservar e fiscalizar o uso adequado, certamente haverá menos gastos em longo prazo, garantia de lazer a todos os cidadãos que se sentirão seguros de ali frequentar, além de propiciar melhoria na qualidade de vida aos moradores do entorno ao permitir-lhes o sossego noturno assegurado pelo Programa de Silêncio Urbano (Psiu).²³

Queremos para a Praça Roosevelt um ambiente onde todos possam exercer suas liberdades sem atrapalhar o próximo. Defendemos as várias formas de cultura, lazer, de ser e de existir. Livres de raça, sexo, cor, *status* social. Acreditamos na coexistência harmoniosa e na capacidade de resolver conflitos de forma saudável e respeitosa, bem como no trabalho conjunto e em abordagens educativas. Entendemos que os problemas existentes devem ser resolvidos baseados em dois princípios gerais: no

23 Excerto do texto de justificativa ao Projeto de Lei nº 0.421 de 2016, que propõe o cercamento da praça Roosevelt e sua transformação em parque público – em contexto já posterior à sua reabertura. Texto de autoria do proponente do projeto de lei, o vereador Eliseu Gabriel. (Diário Oficial da Cidade de São Paulo, edição de 11 de agosto de 2016).

diálogo democrático, amplo e respeitoso entre todxs; e na manutenção do caráter público e igualmente democrático da praça. Um espaço livre, sem grades, sem preconceitos.²⁴

A esse até aqui já bastante conflitivo cenário, adiciona-se um elemento ainda não citado, mas muito relevante. No ano de 2016, é encaminhado para tramitação na Câmara dos Vereadores um projeto de lei que propõe o cercamento da praça e sua transformação em parque público, com acesso controlado e horários estipulados de funcionamento, administrado por uma comissão nomeada pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente.

O Projeto de lei n. 421, de 10 de agosto de 2016, é de autoria do vereador Eliseu Gabriel (PSB). A proposição desse projeto foi em grande medida encabeçada pela Amacon, a Associação de Moradores e Amigos da Consolação e Adjacências. A Associação é composta majoritariamente por moradores, comerciantes, proprietários e representantes de edifícios da região da Consolação. Foi formada no ano de 2014, e é presidida pela professora Marta Lília Porta – que já fez parte da Ação Local Roosevelt (Ação Local ligada à Associação Viva o Centro atuante na praça, e uma das articuladoras de sua reforma em 2010). Em termos de composição social e de proposta política, a Amacon, inclusive, é bastante semelhante à Ação Local Praça Roosevelt. Porém a justificativa para sua formação demonstra também uma ruptura com relação a outras associações de moradores e/ou usuários da praça Roosevelt e de outros espaços na região. Segundo o texto disponibilizado na página oficial da Associação no facebook, ela foi formada por pessoas que não se sentiam representadas por essas outras associações.

A tentativa de transformação da praça Roosevelt em parque foi oficialmente deixada de lado após o projeto de lei redigido pelo vereador Eliseu Gabriel sair de tramitação, em 2017. Porém a Amacon

24 Excerto de manifesto redigido pelo Comitê Praça Roosevelt de Todxs!, durante o carnaval de 2017. O manifesto pode ser acessado em https://docs.google.com/document/d/15lPH0EPb6gUTbyi-7VBI_axFoL2k-C91T_3ciN6ZBfd0/edit. Acesso em: 5 abr 2018.

segue sendo um agente importante com relação à produção de intervenções públicas na praça. Além das restrições já mencionadas, aplicadas ao Slam Resistência e também a outras mobilizações artísticas e ao público usuário da praça de forma mais geral, é digna de nota a proibição legal de aglomerações festivas na praça durante o carnaval – isso, também, em 2017. A praça passaria a ser um ponto de concentração de festividades no carnaval desde sua reabertura, em 2012. A partir de 2017, no entanto, a prefeitura passou a proibir festividades em locais não inclusos na “programação oficial” durante o feriado – lugares que receberiam festividades “oficiais” organizadas pela prefeitura.

No ano de 2016, diante da proposição do projeto de lei visando a transformar a Praça Roosevelt em um parque cercado, é formado o Coletivo Praça Roosevelt de Todxs!, grupo composto por usuários da praça e parte dos moradores de seus arredores. Partindo de uma ideia de “gestão de espaços públicos” bastante diferente da proposta pela Amacon, o Coletivo Praça Roosevelt de Todxs! defende que a praça seja gerida por um comitê de gestão participativa. Essa modalidade de gestão de espaços públicos em São Paulo é uma inovação introduzida pela lei municipal n. 16.212 de 2015, formulada a partir de projeto encaminhado pelo vereador Nabil Bonduki (PT) e assinada na gestão do então prefeito Fernando Haddad²⁵. Amparado nesse instrumento legal, o coletivo vem buscando sua formalização enquanto comitê gestor da praça Roosevelt desde 2017 – até o momento, sem sucesso. Curiosamente, um dos vereadores que manifestaram apoio à formalização do coletivo é justamente Eliseu Gabriel, o mesmo que redigiu o projeto de lei 421 de 2016²⁶.

No ano de 2017, diante do anúncio do prefeito João Dória de que não seriam permitidas aglomerações festivas na praça em virtude do carnaval, e já dialogando com um projeto de gestão policialesca e

25 Na gestão seguinte, de João Dória (PSDB, de 2017 a meados de 2018), foram alterados alguns trechos da lei n° 16.212 a partir da lei n° 16.868.

26 Além de Eliseu Gabriel, apoiaram a formalização do coletivo os vereadores José Police Neto (do PSD) e Toninho Vespoli (do (Psol).

restritiva encabeçado pela Amacon (com alguma interlocução junto ao poder público), o Coletivo Praça Roosevelt de Todxs! publiciza um manifesto no qual se posiciona contra a proibição das festividades, contra a restrição da livre apropriação e da convivência entre as diferenças na praça e contra uma gestão autoritária e repressiva do espaço. Esse manifesto, um marco com relação à publicização da atuação do coletivo, foi assinado por um grande número de coletivos artísticos e políticos, de artistas, intelectuais, políticos e pessoas públicas²⁷.

Um conflito entre “dois lados”? Considerações finais

Se, em um plano normativo, a controvérsia política aqui exposta pode ser vista como conflito entre dois modelos/projetos de gestão de espaços públicos, o plano da política das práticas revela que, em ambos os “lados” aqui descritos, há construção de articulações e de conflitos, de estratégias, apropriações e rupturas. Sob essa perspectiva, portanto, não se pode falar em um conflito entre “dois lados”.

No caso dos agentes favoráveis ao ordenamento restritivo da praça, a proposta pelo seu cercamento e sua transformação em parque pode ser vista como inflexão de uma questão já presente no próprio contexto de idealização, discussão e implementação de sua reforma e, ao mesmo tempo, como uma evidenciação dos limites do alcance de tal intervenção. Quando membros da Amacon dizem “não se sentirem representados por outras associações”, de certa forma eles querem manifestar insatisfação com relação à condução e aos efeitos da reforma iniciada em 2010, mediante forte articulação entre a gestão municipal e a Ação Local Praça Roosevelt. Sob essa perspectiva, a Amacon se representa e se propõe como inflexão com relação à atuação do poder público e também da Ação Local Praça Roosevelt.

27 Dentre os signatários do documento, destaco: o ex-prefeito Fernando Haddad e sua esposa, Ana Estela, os vereadores Toninho Vespoli e José Police Neto, o arquiteto e urbanista Rubens Reis, o Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo, os grupos teatrais *Satyros* e *Parlapatões*, *patifes* e *paspalhões* e o Slam Resistência.

Já, no caso de agentes alinhados à gestão participativa da praça Roosevelt, há de se ressaltar que sua articulação junto aos demais usuários do espaço desvela também alguns conflitos e rupturas. Enquanto estes defendem o diálogo entre moradores e usuários como estratégia de gestão democrática do espaço, alguns usuários, inclusive coletivos culturais ali presentes e atuantes, reivindicam sua ocupação, o que não é exatamente a mesma coisa. Enquanto a lógica da gestão participativa, mais associada a um discurso democrático-pluralista, propõe o diálogo entre diferentes como estratégia para se produzir um “comum”, a ocupação cultural de espaços públicos opera em uma lógica distinta, mas associada a uma política do dissenso.

Essas duas lógicas lidam com a questão da convivência entre as diferenças de forma muito distinta, ainda que ambas vejam nela um potencial de produção de politização. O discurso segundo o qual tal convivência produz “harmonia” ou “consenso” (e de que isso produz política) não é, em si, um consenso. Ocupar os espaços é também uma forma de interação e de diálogo com diferentes. Mas é um tipo distinto de diálogo. Ocupar os espaços é se fazer ouvir (não necessariamente se fazer entender), mobilizar o ruído e o dissenso como táticas de expressão política, confrontar o cenário e os presentes, desafiar os projetos dos gestores públicos, dos policiais e também da “esquerda progressista” e, porque não, da academia. Afinal nós também “fazemos cidades”, que são contrapostas no cenário urbano a outras formas de apropriação, outras formas de pensar, representar, publicizar, discutir, viver e fazer a cidade.

Referências

- ADERALDO, Guilherme André (2013). *Reinventando a “cidade”: disputas simbólicas em torno da produção e exibição audiovisual de “coletivos culturais” em São Paulo*. Dissertação de doutorado. São Paulo, USP, FFLCH.
- AGIER, Michel (2011). *Antropologia da cidade – lugares, situações, movimentos*. São Paulo, Terceiro Nome.
- ____ (2015). Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro. *Revista Mana*, v. 21, n. 3. pp. 483-498.

- BERTELLI, Giordano (2017). “Errâncias racionais: a periferia, o RAP e a política. In: BERTELLI, Giordano e FELTRAN, Gabriel (orgs.). *Vozes à margem – periferias, estética e política*. São Carlos, Edufscar.
- CALDEIRA, Teresa (2000). *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo, Edusp e Editora 34.
- DAS, Veena e POOLE, Deborah (2008). El estado e sus márgenes. Etnografias comparadas. *Cuadernos de Antropología Social*, Buenos Aires, n. 27, pp. 19-52.
- FELTRAN, Gabriel de Santis (2014). O valor dos pobres: a aposta no dinheiro como mediação para o conflito social contemporâneo. *Caderno CRH*. Salvador, v. 27, n. 72, pp. 495-512.
- FOUCAULT, Michel (1987). *Vigiar e punir: Nascimento da prisão*. Petrópolis, Vozes.
- ____ (1988). *A história da sexualidade vol. 1: A vontade de saber*. Rio de Janeiro, Edições Graal.
- ____ (2005). *Em defesa da sociedade: curso no Collège de France (1975-1976)*. São Paulo, Martins Fontes.
- ____ (2009). *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro, Edições Graal.
- FRÚGOLI JR, Heitor (1999). “A questão dos camelôs no contexto da revitalização do centro da metrópole de São Paulo”. In: SOUZA, M. A. A. et al. (orgs.). *Metrópole e globalização: conhecendo a cidade de São Paulo*. São Paulo, CEDESP.
- ____ (2000). *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo, Cortez e Edusp.
- HARVEY, David (1992). *Condição Pós-Moderna*. São Paulo, Loyola.
- KARA JOSÉ, Beatriz (2010). A popularização do centro de São Paulo: um estudo das transformações ocorridas nos últimos 20 anos. Tese de doutorado. São Paulo, USP, FAU.
- LEFÉBVRE, Henri (1991). *The production of space*. Oxford e Cambridge, Blackwell.
- ____ (2001). *O direito à cidade*. São Paulo, Centauro.
- MACHADO, Giancarlo (2014). Praça Roosevelt: sociabilidade e conflitos em um pedaço skatista da cidade de São Paulo. *Periféria – Revista de pesquisa e formação em antropologia*. UAB, Barcelona, n. 19, v. 1, pp. 82-107.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor (2002). De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, v. 17, n. 49, pp. 11-29.

- MISSE, Michel (2010). Crime, sujeito e sujeição criminal: Aspectos de uma contribuição analítica sobre a categoria “bandido”. *Lua Nova*. São Paulo, n. 79, pp. 15-38.
- NASCIMENTO, Érica Peçanha do (2006). “*Literatura marginal*”: Os escritores da periferia entram em cena. Dissertação de mestrado. São Paulo, USP, FFLCH.
- NASCIMENTO, Érica Peçanha do (2011). *É tudo nosso! Produção cultural na periferia paulistana*. Tese de doutorado. São Paulo, USP, (FFLCH).
- OLIVEIRA, Roberto Camargos de (2015). *Rap e política: percepções da vida social brasileira*. São Paulo, Boitempo.
- PALMA, Daniela (2010). *A praça dos sentidos: Comunicação, imaginário social e espaço público*. Tese de doutorado. São Paulo, USP, ECA.
- PEREIRA, Alexandre Barbosa (2017). “Fluxos insurgentes em São Paulo: Os rolês que marcam a cidade”. In: BERTELLI, Giordano e FELTRAN, Gabriel (orgs.). *Voices à margem – periferias, estética e política*. São Carlos, Edufscar.
- ____ (2018). *Um rolê pela cidade de riscos: leituras da piXação em São Paulo*. São Carlos, Edufscar.
- RANCIÈRE, Jacques (1996). “O dissenso”. In: NOVAES, Adauto (org). *A crise da razão*. São Paulo, Companhia das Letras.
- ____ (2005). *A partilha do sensível: estética e política*. São Paulo, Editora 34.
- RIZEK, Cibele Saliba (2013). Práticas culturais e ações sociais: novas formas de gestão da pobreza. *Caderno de debates: juventude e direitos na cidade*. Rio de Janeiro, pp. 31-46.
- ROLNIK, Raquel (1997). *A cidade e a lei – Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo, Studio Nobel.
- RUI, Taniele (2012). *Corpos abjetos: etnografia em cenários de uso e comércio de crack*. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, IFCH
- SASSEN, Saskia (2007). *A sociology of globalization*. Nova York e Londres, W. W. Norton & Company.
- ____ (2014). *Expulsions – Brutality and complexity in the Global Economy*. Cambridge e Londres, The Harvard University Press.
- SILVA, Mário Augusto Medeiros da (2013). *A descoberta do insólito: literatura negra e literatura periférica no Brasil (1960-2000)*. Rio de Janeiro, Aeroplano.
- SMITH, Neil (2007). Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. *Espaço e Tempo*, USP. São Paulo. n. 21. pp. 15-31.
- SOJA, Edward W. (1993). *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.

- TEPERMAN, Ricardo (2011). *Se liga no som: as transformações do rap no Brasil*. Dissertação de mestrado. São Paulo, USP, FFLCH.
- (2015). *Tem que ter suingue: batalhas de freestyle no metrô Santa Cruz*. São Paulo, Claro Enigma.
- YAMASHITA, Kelly Yumi (2013). *Praça Roosevelt, centro de São Paulo: intervenções urbanas e práticas culturais contemporâneas*. Dissertação de mestrado. São Carlos, USP, São Carlos, IAU.

Trabalho, mercado e cidade: sobre estratégias de regulação do comércio popular na hegemonia neoliberal¹

Felipe Rangel

Introdução

Se até os primeiros anos deste século, as estratégias de intervenção sobre o comércio popular em São Paulo eram principalmente voltadas para a repressão ou, na melhor das hipóteses, à manutenção de contingentes de trabalhadores em atividades de subsistência, tendo em vista a dificuldade de integrá-los ao mercado de trabalho, os anos 2000 marcaram uma inflexão nesses processos. Junto às estratégias de repressão e políticas de cunho populista, uma série de intervenções públicas e privadas amparadas nos discursos de desenvolvimento e modernização tem sido observada. Sob propostas de converter atividades associadas a pobreza, informalidade e ilegalidade – percebidas então apenas em sua negatividade – em espaços de desenvolvimento urbano, social e econômico, tem ocorrido uma positivação dos mercados de comércio popular. Algo praticamente impensável há até pouco tempo.

Considerando esses deslocamentos, neste texto busco analisar as transformações recentes nos mercados de comércio popular em São Paulo. Dado que o termo “comércio popular” evoca uma miríade de

¹ Pesquisa financiada pela *Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp – Processo 2015/12742-7)*.

atividades envolvidas nos processos de circulação em diferentes escalas, indico aqui o segmento desse universo junto ao qual a pesquisa foi desenvolvida: trata-se de um estudo com trabalhadores inseridos no comércio em espaços fechados, principalmente na chamada Feirinha da Madrugada e nas novas galerias e shoppings populares do bairro do Brás.

A partir de observação etnográfica do cotidiano de trabalho de um grupo de comerciantes na região do Brás, no centro da cidade; de realização de entrevistas; e do levantamento de documentos e notícias sobre os mercados populares nos últimos anos, discuto as mudanças em curso nesse universo através da noção de “empresariização” do comércio popular, que representa a operação conjunta de transformação nos espaços de comércio, nas formas de regulação e nas percepções sobre a atividade. Dado que essas estratégias são percebidas como agenciamentos técnicos, despolitizando suas lógicas de referência e seus efeitos, proponho, aqui, explorar analiticamente os conteúdos políticos que animam esses processos, observando as ambivalências que caracterizam as intervenções públicas e privadas nesses mercados.

O comércio popular como problema trabalhista e urbano

Nenhuma discussão sobre o problema do comércio informal de rua chegará a resultado frutífero se dela for excluída, por algum motivo, a seguinte reflexão: o camelô não é um desassistido. O seu ofício não é mendicância. O camelô nada tem a ver – nada, em absoluto – com a criança que procura vender balas ou bugigangas nos cruzamentos da cidade. O camelô é um indivíduo que escolheu a profissão e aceitou riscos. É adulto e consciente. [...] O camelô, seja “empregado” ou “patrão”, é o antimenino das balas dos semáforos. Ambos nos incomodam à sua maneira, é certo. Mas, enquanto o menino nos martela com a evocação do desespero instalado em plena infância, o camelô nos

adverte, em sua autossuficiência arrogante, que o mundo (e a verdade) são daqueles que se organizam mais espertamente – e só. (Associação Viva o Centro, 1994)

Refletindo sobre a questão do comércio de rua no Brasil, pode-se observar a maneira ambígua pela qual sempre foi percebida socialmente a atividade daqueles que ganham a vida vendendo produtos diversos nas vias públicas: ora com alguma tolerância, identificando essas pessoas como vítimas de uma estrutura socioeconômica desigual e que, por falta de outras opções, precisam sobreviver através de um trabalho informal, precário e que provoca determinados problemas para a ordem urbana; ora como sujeitos que, em sua “autossuficiência arrogante”, incomoda parte da população ao ocupar “espertamente” o espaço público para perseguir objetivos privados, em detrimento do interesse coletivo.

Nas tensões entre essas duas perspectivas, diversas propostas de organização do comércio popular de rua foram elaboradas pelo poder público ao longo de muitas décadas na cidade de São Paulo. Algumas delas nunca saíram do papel, outras foram implementadas – sem sucesso, cuja evidência é o presente cenário – e outras estão ora em curso.

Pelo menos desde o início do século XX, políticas de controle dessas atividades comerciais na cidade podem ser identificadas, como registram Guerreiro (2000) e Pamplona (2013). Guerreiro destaca que o primeiro regulamento específico para o comércio de rua na capital paulista data de 1898, proibindo os ambulantes de atuarem na região central da cidade e no entorno das estações de trens – ressaltando-se que, na época, o comércio ambulante consistia na venda de itens ligados mais diretamente ao consumo doméstico, como cestos de vime, espanadores, ferramentas, frutas e outros alimentos. Nas décadas seguintes, outras formas de controle foram tentadas, como a proibição do comércio de gêneros alimentícios e itens inflamáveis e a implementação de licenças para o exercício legal dessas atividades (Pamplona, 2013).

Na década de 1980, os esforços de ordenamento do comércio informal de rua são deixados de lado em favor de ações predominantemente repressivas. Tendência que será momentaneamente interrompida sob a gestão de Luiza Erundina, do Partido dos Trabalhadores (PT), que assume a prefeitura de São Paulo, em 1989, e passa a emitir novas licenças através do estabelecimento de prioridades para trabalhadores deficientes e sexagenários. Fica explícita, nessa norma, os casos em que seria mais tolerado e legítimo o trabalho no comércio ambulante, ou seja, quando se tratava de uma população dificilmente integrável no mercado de trabalho, por condições físicas ou etárias.

No entanto, em todas essas políticas, seja de cunho mais repressivo ou regulatório, grande contingente de trabalhadores sempre permaneceu no comércio ambulante em tensão com as leis. Além disso, na heterogeneidade que compõe as atividades de comércio popular contemporâneas, a venda ambulante, de modo mais específico, é a mais antiga e também a mais suscetível às oscilações do mercado de trabalho formal, o que implicaria o aumento do número de trabalhadores ambulantes em contextos de alto desemprego. Como apresenta Pamplona (ibid.), só na Região Metropolitana de São Paulo, entre os biênios 1988-1989 e 1998-1999, a participação de trabalhadores em ocupações informais passou de 25% para 33%, estando os ambulantes entre eles.

É nesse cenário de expansão do comércio de rua que sua concepção enquanto um grave problema trabalhista e urbano passa a ocupar ainda mais o debate público. Não só as organizações de trabalhadores e as instituições governamentais se debruçam sobre isso, mas também entidades empresariais e organizações civis que atuam na elaboração de alternativas para a revitalização da cidade, “degradada” pelo crescimento dessas ocupações informais.

Invadindo o espaço público para fins de comércio, sonegando impostos, burlando as leis trabalhistas, envolvendo-se em contrabando e outros delitos, corrompendo a administração pública

e agredindo o ambiente urbano, o comércio informal de rua é um dos maiores obstáculos à requalificação do Centro de São Paulo. (Associação Viva o Centro, 1994)

A Associação Viva o Centro, em cujo um dos relatórios está o trecho mencionado acima, é uma dessas organizações formadas para atuar junto ao poder público e aos agentes do mercado nas ações voltadas a intervenções urbanas, em que a questão do comércio popular ocupa lugar central. Essa associação foi criada em 1991, período em que o “problema dos ambulantes” estava na agenda principal das propostas de revitalização da região central da cidade, assim como a questão das habitações populares, cortiços e população de rua. Entre seus patrocinadores, encontram-se bancos, seguradoras, universidades privadas e sindicatos patronais; e, entre os associados, além do mesmo perfil dos patrocinadores, também estão presentes associações empresariais e de profissionais liberais, instituições públicas, alguns sindicatos de trabalhadores, condomínios e grandes empresas. Tomada por seu perfil societário mais marcante, a entidade pode ser definida, então, como uma “associação de proprietários urbanos” (Frúgoli Jr, 2001), e o objetivo central de suas ações é apresentado, em sua página virtual, da seguinte forma:

A Associação objetiva o desenvolvimento da Área Central de São Paulo, em seus aspectos urbanísticos, culturais, funcionais, sociais e econômicos, de forma a transformá-la num grande, forte e eficiente Centro Metropolitano, que contribua eficazmente para o equilíbrio econômico e social da Metrópole, para o pleno acesso à cidadania e ao bem-estar por toda a população. (Associação Viva o Centro, 1994)

Dito isso, interessa aqui trazer a Associação Viva o Centro para a discussão sobre as transformações no comércio popular paulistano na medida em que ela aparece como uma espécie de síntese do debate hegemônico sobre as estratégias de gestão desses mercados. Frúgoli Jr (2001) destaca o caráter complexo dessa associação, que, de um lado,

mobiliza o discurso democrático e coletivista como princípios de suas ações e, de outro, dada a origem dos financiamentos e a posição social da maioria dos seus associados, suas práticas concretas, norteadas pelo mercado, tendem a privilegiar interesses das classes médias e altas. Ao combinar discursos de inclusão e democracia com propostas de retirada das populações e de atividades indesejáveis do centro da cidade, os *workshops*, consultorias e publicações da Associação aparecem como espaços de produção de consensos, que tanto traduzem as principais lógicas que informam as intervenções públicas e privadas no comércio popular, quanto contribuem ativamente para a efetivação dessas ações.

Nesse sentido, vale recuperar o relatório final do *workshop O comércio informal de rua e a requalificação do Centro de São Paulo*, promovido pela Associação Viva o Centro em 1994. Intitulado “Camelôs: subsídios para o equacionamento do problema do comércio informal de rua e sua solução”, esse relatório, além de apresentar as principais tensões em torno da questão dos camelôs na cidade de São Paulo, sugere possíveis soluções para o “problema”, que em muito se assemelham às estratégias de ordenamento dos mercados populares atualmente em desenvolvimento.

Em tal documento, é reconhecida a relação do trabalho dos camelôs com a reestruturação econômica do período, que implicou o aumento do desemprego e da informalidade. Ao mesmo tempo, o comércio popular da região central da cidade era apresentado como uma “estrutura altamente oligopolizada na qual cada vez menos há lugar para o trabalho individual e autônomo”. Ademais, recorrendo a uma pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (Ibope) – que apontava que 81% dos camelôs pretendiam continuar na atividade e 32% apenas aceitariam um emprego formal por uma remuneração maior do que atingiam no comércio –, argumentava-se que muitos dos que estavam na ocupação não o faziam por conta do desemprego, mas para “melhorar de vida”.

Além disso, o relatório apontava prejuízos provocados aos cofres públicos pelo comércio informal – com perda de até 5% na

receita estadual. Denunciava-se que mesmo as indústrias acabavam recorrendo a essas formas de comércio para escoar seus produtos, implicando “dupla sonegação”. Dessa forma, os camelôs ofereceriam concorrência desleal em relação ao comércio regular, ofertando em condições precárias bens de “qualidade e origem discutíveis”.

Por último e com grande destaque, o documento abordava o tema da “qualidade de vida”, supostamente prejudicada pelo comércio de rua:

Qualidade de vida é tudo o que envolve a saúde da população, o seu bem-estar físico e psicológico, a sua produtividade, o seu aperfeiçoamento cultural e social. É a soma do que a cidade oferece de “bom”, “agradável”, “confortável”, “estimulante” e “desejável”. Sabe-se que, onde as pessoas se sentem bem, há qualidade de vida. E que o que é cansativo, irritante, desestimulante, difícil e perigoso – como, por exemplo, a circulação de pedestres e automóveis em ruas atravancadas por camelôs – atenta contra a qualidade de vida. (Associação Viva o Centro, 1994, p. 12)

“Qualidade de vida” vem então associada a aspectos estéticos, sensoriais, econômicos e securitários, que estariam sendo prejudicados pelo comércio de rua, “cansativo, irritante, desestimulante, difícil e perigoso”. Como forma de garantir melhor qualidade de vida, o problema dos camelôs precisava ser resolvido. Para isso, prioridades tinham que ser estabelecidas, e elas estariam hierarquizadas da seguinte forma: 1) primeiramente, seria necessário priorizar os interesses do cidadão enquanto usuário dos serviços urbanos e dos bens culturais, históricos e paisagísticos da cidade; 2) em segundo lugar, deveriam ser contemplados os interesses do consumidor, observando-se a qualidade e a procedência dos produtos comercializados; 3) por último, e “onde houver espaço para isso”, buscar-se-ia atender os interesses do camelô, que poderia continuar trabalhando, mas sob um novo regramento da atividade. Verifica-se que a escala das prioridades também responde a uma hierarquia social, de classe. Primeiro viriam os interesses das classes que usufruem da cidade em termos “culturais” e “paisagísticos”, depois os consumidores do comércio popular,

cuja posição social tende a ser homóloga aos próprios camelôs, que, como já nos mostrou Oliveira (2003), terminam por garantir o rebaixamento dos custos de reprodução da força de trabalho.

Mas as propostas da Associação não se restringiam, contudo, à dimensão normativa. Uma solução prática também foi apontada:

O encaminhamento da solução está na transformação do camelô em comerciante regularmente estabelecido, organizado em empreendimentos comerciais coletivos mais ou menos no estilo dos shopping centers, mas com estrutura simplificada e muito mais barata – os “pop shoppings”. Estes seriam construídos através de uma parceria do poder público e da iniciativa privada. [...] A sugestão é bastante simples, factível e ancorada na mesma lógica comercial dos shopping centers. (Ibid.)

Evidentemente, a ideia não era exatamente nova. Propostas semelhantes já vinham surgindo em outras cidades do País, onde, inclusive, foram implementadas experiências de construção de shoppings populares antes mesmo da capital paulista, como ocorreu com a Feira dos Importados em Brasília, criada em 1997 (Caneiro, 2017), ou mesmo o Mercado Popular da Uruguaiana, no Rio de Janeiro, criado em 1994 (Durães, 2013). No entanto, essas experiências carregavam a imagem dos “camelódromos”, em que, fora o problema de ocupação das vias públicas, a presença dos aspectos negativos ligados aos camelôs permanecia – em especial aqueles relativos a corrupção, contrabando, informalidade e pirataria. Nesse sentido, os camelódromos eram vistos como uma “solução tímida e inadequada”.

A proposta dos “pop shoppings”, por sua vez, era defendida como mais eficiente. A primeira tentativa de implementação desse projeto em São Paulo foi com o “Pop Center do Brás”, em 1998. O empreendimento ergueu-se como fruto da cooperação entre a Prefeitura, o Sindicato dos Trabalhadores da Economia Informal e o Sebrae. Além disso, contava com a administração de uma empresa especializada em gestão de estabelecimentos comerciais. No entanto, tendo em vista ter

sido colocado em uma área fora da circulação habitual dos pedestres e consumidores regulares e a ausência de publicidade eficiente, o projeto fracassou, não conseguindo adesão dos comerciantes (Guerreiro, 2000). No entanto, mais de 10 anos depois, após a dinamização do comércio do Brás, a pretendida modernização desse mercado tem encontrado um ambiente mais oportuno e obtido relativo “sucesso”.

A empresarização do comércio popular

Nos últimos anos, temos assistido à mobilização de grandes investimentos para a “modernização” dos mercados populares. Isso demonstra o reconhecimento de que estamos diante de um universo com uma circulação substantiva de riqueza. E isso não se restringe apenas à atividade específica de compra e venda de produtos de origem indiscernível – que podem ser resultados de contrabando, de trabalho escravo ou tão “legais” quanto em qualquer grande empresa capitalista. A riqueza produzida ali também está relacionada a toda a rede de produção e serviços que gira em torno do comércio e dá suporte ao turismo comercial, movimentando circuitos em muito distantes desses territórios, quais sejam: produção das mercadorias em diferentes lugares, serviços de transporte, hotéis, restaurantes, mercados financeiros, etc.

Vale observar que os avanços de novos investidores e a criação de novos modelos de gestão do comércio popular não são especificidades da cidade de São Paulo, como mostram pesquisas registrando processos semelhantes em Belo Horizonte (Araújo Filho, 2018), Porto Alegre (Kopper, 2015), no Polo do Agreste Pernambucano (Véras de Oliveira, 2013), entre outros. Tampouco é um fenômeno verificado apenas no Brasil. Um conjunto de estudos tem apontado estratégias de reordenamento dos espaços de mercado associados ao consumo popular em diversos países, como na Argentina (Gago, 2018), México (Crossa, 2016), Equador (Bromley, 2002), Peru (Bromely e Mackie, 2009) e também em países mais desenvolvidos, como demonstra Gonzàles e Waley (2013) no caso de cidades inglesas.

Os discursos que orientam as ações de incidência sobre os mercados populares partem de diferentes questões – propostas de revitalização urbana, segurança pública, combate à informalidade – que convergem no mesmo ponto: a necessidade de ordenar essas atividades comerciais de modo a controlar determinados “ilegalismos” – no sentido de Foucault (2010) – verificados nessas atividades. Ao mesmo tempo – e este é o elemento novo nesses processos –, são identificadas as possibilidades econômicas naquilo que antes era visto quase exclusivamente sob o prisma da precariedade. Logo, não se trata mais de gerir o comércio popular apenas como um problema urbano e trabalhista, mas de enxergar, nesses mercados, possibilidades de investimento e lucro.

Paira, então, sobre os mercados populares uma ambivalência entre seu papel desbravador de um nicho econômico importante e o estigma da atividade que o promoveu. O mesmo comércio ambulante que ajudou a construir a fama comercial da região do Brás é associado ao processo de degradação urbana e a práticas ilegais – como circulação de produtos “piratas” e contrabandeados –, além de dificultar a circulação pelas vias públicas, de modo que sua repressão é vista como uma forma de “revitalizar” esses espaços. Essa mesma maneira de conceber os mercados populares como um problema urbano, assim como a formulação de estratégias para modernizá-los sob determinados padrões “civilizatórios” – o que significa uma estética mais adequada às classes médias –, tem sido verificada em diversas localidades por diferentes autores.

Bromley e Mackie (2009) destacam uma série de problemas geralmente concernentes às formas de representação dos mercados populares, entre eles o congestionamento das vias, a falta de higiene, a produção de lixo, a disseminação de doenças e a criminalidade, dada a grande concentração de pessoas, assim como a dificuldade de controle dos movimentos humanos e de mercadorias. No entanto, esses reordenamentos também expressam interesses econômicos, na medida em que são identificadas oportunidades de apropriação da riqueza

que circula em torno dessas atividades, e o que entra em disputa é justamente a possibilidade de controle desses mercados reconhecida-mente lucrativos (Spector, 2008).

No caso de São Paulo, Freire da Silva (2014) já destacou parte desse processo ao analisar o crescimento da demanda por espaços nos shoppings populares, associando esse movimento ao recrudescimento da repressão ao comércio de rua, o que fez convergir investimentos privados e produção violenta da ordem urbana. Hirata (2014) também discutiu essas mudanças apontando a tendência de formalização das atividades de comércio informal sob novos ordenamentos, que respondem concomitantemente tanto ao enquadramento via empreendedorismo quanto a estratégias de controle “militar-securitário” dos espaços da cidade.

É, considerando as lógicas e o formato das estratégias de exploração desse potencial econômico, que observo um processo de “empresarização” do comércio popular; na região do Brás em particular, mas guardando afinidades com dinâmicas semelhantes em curso em outras localidades no Brasil e no exterior, como demonstrado. Por “empresarização” entendo a ação combinada de três aspectos: 1) as mudanças infraestruturais, com os investimentos nos novos shoppings populares, bem como em hotéis e serviços para atender os consumidores; 2) a disseminação de novas formas de regulação, destacando-se predominantemente a conversão dos camelôs em microempreendedores através da figura jurídica do Microempreendedor Individual (MEI); e 3) no plano dos sujeitos, as novas formas de experienciar as atividades, com a incorporação do discurso empreendedor e a naturalização da instabilidade característica do mundo do trabalho contemporâneo. A seguir, trato dessas dimensões de maneira mais detalhada.

Os shoppings populares

Nos últimos dez anos, podemos observar a multiplicação de shoppings populares na região do Brás. São grandes espaços segmentados em lojas e boxes adaptados para exposição e armazenamento

das mercadorias a serem comercializadas. Esses novos empreendimentos são resultado do investimento de grupos privados que, com o apoio do poder público, trazem a promessa de modernização do comércio popular, o que, supostamente, resultaria em benefícios coletivos. Como argumenta Araújo Filho (2018), o “abrigo” do comércio nos shoppings tem se operado discursivamente como método de inserção social pelo mercado, o que, supostamente, melhoraria as condições de trabalho de sujeitos percebidos como excluídos do assalariamento.

Além disso, a esses empreendimentos é associada a expectativa de atração de outros perfis de clientes para o comércio popular, bem como estão presentes discursos morais e políticos, uma vez que a conversão dos camelôs em microempreendedores que alugam espaços nos shoppings supostamente implicaria redução das atividades criminais no comércio – principalmente pela maior possibilidade de controle dos produtos falsificados – e mudanças estéticas nesses mercados, associados à pobreza e desordem. Nesse processo, não apenas os consumidores e investidores seriam recompensados nesse negócio “rentável”, mas também os próprios trabalhadores, agora tratados como empreendedores, comerciantes ou mesmo “lojistas”.

É, sustentado na imagem de um negócio “bom para todo mundo”, que os shoppings populares têm se multiplicado pelo Brasil, especialmente em cidades onde o comércio de rua é identificado como um importante problema urbano. Lendo a contrapelo, quando o comércio popular é percebido como um “problema”, em geral significa que há grande concentração de atividades econômicas, com a presença de muitos comerciantes e intensa circulação de mercadorias e compradores, enfim, de riqueza.

Em contraste com a desordem e a sujeira associadas ao comércio de rua, os novos shoppings populares podem oferecer ambientes modernos e infraestrutura semelhante aos shoppings centers convencionais. No entanto, os preços das mercadorias, a organização em

boxes, o perfil do público-alvo (principalmente sacoleiros) e a característica de comércio de atacado fazem com que esses empreendimentos mantenham seu aspecto “popular”.

Jorge, um comerciante da Feirinha da Madrugada² que também trabalha no Shopping Porto Brás, um dos novos shoppings da região, explica as mudanças no comércio do Brás através da comparação entre os dois espaços:

Isso aqui para o Brás é velho [referindo-se à Feirinha]. Ela [a Feirinha] começou isso daqui. Mas hoje, no Brás, a clientela quer segurança, uma praça de alimentação, eles querem lugar iluminado. Olha isso. Isso daqui é uma favela. A clientela hoje exige uma certa... entendeu? E aqui não evoluiu. Em contrapartida, lá onde eu estou [no Shopping Porto Brás], no [shopping] Vautier, pra lá evoluiu. E é por isso que essa clientela hoje vazou pra lá. Eu não tô falando mal da feira. Eu tô dizendo que ela não evoluiu. [...] o cliente quer comodidade. Eu senti isso. Ele quer uma boa iluminação, ele quer uma praça de alimentação, ele quer um bom banheiro, ele quer tudo isso. E ele paga por isso! Porque lá no Porto, para usar o banheiro é um real cada pessoa. E ninguém reclama. A lanchonete, na lanchonete do Porto, um pão de queijo e um café com leite custam R\$6,50. O que eu comi lá hoje: eu comi um misto frio – um pãozinho com uma fatia de queijo e presunto – mais um café com leite. R\$12. Nossa! Pago. Acabou, é assim. Infelizmente. (Jorge, comerciante no Brás)

Segundo notícia do jornal *O Estado de S. Paulo*,³ hoje seis famílias são proprietárias de 11 shoppings na região do Brás, num patrimônio estimado em R\$1,6 bilhão. Esses empreendimentos, em particular, são resultado do investimento de empresários de origem

2 No Brás, além do espaço conhecido como Feirinha da Madrugada, localizado no antigo Pátio do Pari, existem também as feiras abertas que ocorrem nas ruas ao longo da madrugada, na mesma região. Assim, para evitar confusão, usarei o termo Feirinha, no diminutivo, sempre que me referir ao centro comercial fechado, tendo em vista que também é assim que meus interlocutores o chamavam. Vale registrar aqui também que esse espaço comercial foi demolido em abril de 2018.

3 Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,um-imperio-bilionario-do-varejo-no-bras,70002249579>. Acesso em: 19 jan 2019.

árabe e judaica, e, ainda de acordo com a notícia, foram criados para “concorrer com os camelôs que sempre dominaram as ruas durante a noite”. Entre discursos antipirataria e contra a “bagunça” promovida pelo comércio popular, esses novos espaços de comércio se mostram como mais legítimos perante o Estado e setores da sociedade. Contudo, mais do que concorrer, os shoppings beneficiam-se de um nicho econômico criado pelas atividades que buscam extinguir.

O horário de funcionamento desses empreendimentos busca acompanhar a dinâmica criada pelo comércio da madrugada e aproveitar o horário comercial diurno, permanecendo abertos das 2h até por volta das 16h.

Claramente, mercadorias ilegais continuam a ser comercializadas em determinados shoppings e galerias comerciais. Os comerciantes já sabem em quais espaços a venda desses produtos será aceita e em quais será estrangida ou mesmo interdita. Da mesma forma, os consumidores sabem em quais galerias encontrarão falsificações de grandes marcas. Como observa Araújo Filho (2018), esses últimos são como extensões dos mercados, das sociabilidades e circuitos da rua, mas agora mediados por novos interesses capitalistas típicos da globalização por baixo – e, acrescentaria eu, cada vez mais mobilizados pelos circuitos econômicos hegemônicos, no sentido dado por Ribeiro (2010).

Ao mesmo tempo, é ainda mais evidente a dimensão dos shoppings populares enquanto dispositivo econômico. Primeiramente, há os aluguéis pagos pelos comerciantes, que nas galerias mais movimentadas podem facilmente ultrapassar os R\$ 5 mil nos boxes e R\$ 15 mil nas lojas. Além disso, existe a possibilidade de exploração econômica de serviços, como estacionamento, praças de alimentação e hotéis.

Durante os primeiros anos da multiplicação dos shoppings em São Paulo, verificou-se o aumento na demanda no mercado imobiliário em relação aos prédios comerciais resultante, principalmente, da procura de alternativas pelos ambulantes expulsos das ruas (Freire da Silva, 2014). Essa “demanda produzida” pela repressão ao comércio ambulante impactou no valor dos boxes nas galerias e *shoppings*

do Brás, que chegou a superar o preço de lojas comerciais em regiões mais nobres e associadas ao consumo de luxo, como a rua Oscar Freire.⁴

No entanto, isso não significa que o comércio de rua tenha diminuído, mas que a intensificação do seu combate denota o processo de legitimação estatal de um outro modelo de comércio popular, cujo protagonismo dos grandes investimentos provados precisa ser garantido. Como afirma Freire da Silva:

[...] há valorização imobiliária em curso em toda a região da 25 de Março, Santa Ifigênia e Brás, mas não por conta da diminuição dos ambulantes nas ruas, e sim pela centralidade que a atividade comercial das galerias e feira da madrugada vem assumindo para toda a região. (Ibid., p. 76)

Além disso, em um momento posterior, já era possível observar o crescimento do número de comerciantes nesses espaços sem que houvessem passado pelo comércio ambulante. Ou seja, é a entrada de novos perfis de trabalhadores no comércio popular após o desenvolvimento dos processos de empresarização, que também têm a ver com novas formas de regulação desse trabalho, oferecendo ao mesmo tempo apoio formal ao trabalhador e novas balizas de identificação e distinção.

O MEI e a formalização do comércio popular

A principal estratégia de formalização dos comerciantes do Brás, assim como em diversas outras ocupações informais, tem se dado através do programa Microempreendedor Individual (MEI)⁵, figura jurídica criada através da lei complementar n. 128/2008. A principal

4 Informação disponível em: <<https://exame.abril.com.br/seu-dinheiro/aluguel-no-bras-sai-mais-carro-que-na-oscar-freire/>>. Acesso em: 23 ago 2018

5 A evolução no número de empreendedores individuais no Brasil é extraordinária. Se, em 2010, o número de trabalhadores classificados nessa categoria era estimado em pouco mais de 700 mil, em 2015, esse número salta para mais de 5 milhões de pessoas (Dieese, 2017).

intenção manifesta para a criação do programa foi desenvolver uma alternativa menos burocrática para que trabalhadores informais viessem a regularizar seus empreendimentos. Esse programa deu continuidade à trilha aberta desde 2006, quando da criação da Lei Geral das Micro e Pequenas Empresas, que buscou oferecer condições diferenciadas para a formalização de pequenos negócios.

Na prática, o MEI aparece como uma forma relativamente barata e pouco burocrática de abrir a própria empresa. Após se formalizarem como MEI, os trabalhadores antes desprotegidos por qualquer cobertura legal podem ampliar seu acesso a créditos bancários e acessar benefícios sociais, tais como auxílio-doença, aposentadoria por idade ou invalidez, salário-maternidade, pensão e auxílio reclusão.

Interessante notar que, ao inserir em um registro legal via empreendedorismo segmentos historicamente informalizados, o MEI inaugura um modelo de reconhecimento de direitos que corre numa matriz distinta daquela que orientava a ampliação dos direitos sociais via extensão do assalariamento (Colbari, 2015). Em outras palavras, é sob a forma de empresa que trabalhadores historicamente marginalizados passaram a acessar os “direitos do trabalho”.

O MEI mostra-se bastante atrativo para os trabalhadores do comércio popular quando se trata do maior acesso a crédito e à possibilidade de emissão de notas fiscais. Não que sejam emitidas notas para todas as transações, ou para a maioria delas, mas a possibilidade de fazê-lo é um diferencial e impede que o comerciante perca vendas pela ausência de nota. O MEI não tem obrigação de emitir nota nas operações de venda de mercadorias para o consumidor final, ou quando o destinatário estiver inscrito no CNPJ e emitir nota fiscal de entrada (§ 1º do artigo 106, da resolução CGSN n. 140, de 2018). Além disso, o microempreendedor individual não paga imposto pela emissão de notas. No entanto, o comerciante consegue descontos na compra de mercadorias sem nota fiscal junto ao fornecedor, o que pode gerar um conflito contábil na emissão de nota ao cliente.

Em uma das entrevistas, Davi explica por que é importante ter a possibilidade de emitir a nota, tendo a vista a fiscalização dos ônibus de viagem dos sacoleiros. Entretanto, visto que apenas parte das mercadorias que ele compra adquirida com nota fiscal, evita-se ao máximo emitir os comprovantes aos clientes, uma vez que parte do lucro vem justamente do não pagamento dos impostos, no caso, no momento da aquisição das mercadorias.

Até mesmo porque se a gente for tirar nota de tudo, a gente não ganha nada. Porque o lucro da gente que trabalha aqui no atacado é bem pouco. Então a gente tem que ganhar no que gira. Se a gente for tirar nota, fica tudo na nota e não ganha nada. [...] mas não é todo cliente que pede nota. Só alguns que pedem. Mas eu dou um jeito. A gente vai dando um jeitinho para não tirar muita nota. Eu converso com eles. Mas aí, chegando o fim de ano, eu vou dar nota. Para os clientes que quiserem nota, eu vou dar nota para todos. Porque é mais perigoso para eles viajarem. Tem mais fiscalização. Então é perigoso você perder a mercadoria. (Davi, comerciante na Feirinha da Madrugada)

A realidade do trabalho no comércio popular é mais complexa do que supõe a imagem construída por um arquétipo de economia popular centrado na subsistência. Sendo assim, outro fator que pode ter contribuído para o aumento da adesão desses trabalhadores ao MEI foi a ampliação do teto de rendimento anual estabelecido para o enquadramento nessa figura jurídica. Inicialmente, quando da criação do MEI, ficou estabelecido que o faturamento anual do microempreendedor individual não poderia ultrapassar os R\$36 mil; em 2011, esse valor foi alterado para R\$60 mil e, mais recentemente, a partir de 2018, o teto anual foi ampliado para R\$81 mil.⁶ Tendo em vista o aumento expressivo dos limites estabelecidos à renda do microempreendedor, pode-se dizer que o MEI visa a incidir sobre uma definição mais ampla de informalidade, que dissocia a categoria

6 Dados sobre a inflação no mesmo período.

do tema específico da marginalidade, incorporando tanto formas de “viração” quanto profissionais mais qualificados que atuam sem registro (Colbari, 2015).

De fato, através do MEI, muitos trabalhadores antes considerados informais adquiriram estatuto legal para seus negócios. No entanto, como foi verificado, isso não significa a plena inserção das atividades em bases formais. O MEI, na prática, estabelece outros parâmetros para as conexões praticamente indissociáveis entre empresa formal e práticas informais/ilegais, fórmula que talvez possa ser expandida para praticamente todas as formas de trabalho no Brasil contemporâneo. Em qual estatuto formal inserir um comerciante MEI que vende artigos piratas? Ou que comercializa mercadorias produzidas em condições análogas à escravidão? O MEI formaliza aspectos de determinadas atividades inseridas em relações socioeconômicas informais e ilegais e que têm esses elementos como condições para o seu funcionamento. Na prática, numa escala um pouco mais distante, o que ocorre é a definição em um universo determinado daquelas práticas que serão mais ou menos criminalizáveis. Ou seja, uma versão situada da “gestão diferencial dos ilegalismos” (Foucault, 2010).

É preciso dizer também que, apesar da grande adesão dos comerciantes a essa estratégia de formalização, não se pode pensar seu “sucesso” sem considerar a dimensão da coerção e do diferencial de poder (econômico e político). Atualmente, muitos dos shoppings populares da região exigem que os comerciantes tenham empresa aberta. Assim, registrar-se como MEI ou abrir empresa sob alguma outra figura tornou-se uma pré-condição para trabalhar nos principais espaços de comércio do Brás. Se lembrarmos que a repressão ao comércio de rua foi importante para o êxito e multiplicação dos shoppings e galerias, é possível então traçar uma conexão entre o uso da força estatal, estímulo ao capital (via investimento nos shoppings) e aumento da formalização.

Para além dos benefícios econômicos do MEI, também estão presentes aspectos simbólicos que impulsionaram a formalização

dos trabalhadores. É um aspecto importante da distinção simbólica entre camelôs e comerciantes,⁷ ainda que não seja o critério definitivo. A formalização – aqui através do MEI – surge como a chancela institucional de um novo perfil de trabalhador do comércio popular. A formalização, ainda que mantenha determinados ilegalismos fundamentais para o funcionamento da atividade, aponta para o caráter mais moderno e empresarial que se quer imprimir ao comércio popular. O que não se encerra na figura jurídico-institucional, mas demanda um novo tipo de “modo de vida”, outra forma de se engajar e experienciar esse trabalho. Esta é outra dimensão do processo de empresarialização do comércio popular.

Novas formas de engajamento no comércio popular

As transformações recentes no comércio popular, analisadas aqui a partir do caso paulistano, têm se materializado em reordenamentos dos espaços de comércio, na formalização de aspectos dessas atividades e, conseqüentemente, em novos modos de perceber, experienciar e construir expectativas nesse trabalho, que cada vez mais se mostra distante da mera busca pela sobrevivência.

Considerando essa conjuntura, vale traçar as semelhanças com aquilo que foi observado por Kopper em Porto Alegre, onde a empresarialização do comércio, com a construção de um novo camelódromo, teve a intenção de “promover uma nova instilação econômica, tratando de reconduzir a classe média – em permanente expansão – para esses espaços” (Kopper, 2015, p. 593).

7 Os camelôs representam a imagem clássica do vendedor de rua, conhecidos também, entre outros termos, como marreteiros, toreros e vendedores ambulantes, sendo esta última a denominação oficial utilizada pelos poderes públicos. Estes são os que comercializam seus produtos nas ruas e nas calçadas, expondo as mercadorias sobre lonas, carrinhos, tripés ou bancas mais estruturadas.

Aqueles a quem chamo aqui de comerciantes representam a face mais contemporânea do comércio popular. Não porque não existissem antes, mas pelo protagonismo que têm adquirido nesses mercados, tanto em termos de uma atividade que tem se mostrado atraente para diferentes perfis de trabalhadores quanto pelo relativo incentivo que têm recebido de instituições públicas e privadas. Eles representam a categoria “integrável” no modelo de comércio popular idealizado pelo Estado e operadores de mercado. São os que trabalham em boxes nos espaços fechados, como os shoppings populares.

Kopper observa que isso também promoveu a ascensão de um novo perfil de comerciante, “arrojado, atento às tendências da moda e do consumo atuais, preocupado com as oportunidades do momento e em estar à frente de seus colegas” (ibid., p. 594). Com efeito, novas hierarquias foram estabelecidas entre os comerciantes, no caso, entre aqueles dotados de maiores habilidades comerciais dentro desse novo paradigma e “aqueles que, sem essa sensibilidade, deveriam se contentar com lucros menores, sonhos de expansão mais pacatos” (ibid.).

Temos assistido então à produção de um modelo de mercado mais adequado à lógica neoliberal, entendida aqui como um modo de governo fundamentado no “princípio universal da concorrência” (Dardot e Laval, 2016). Consequentemente, ao fazer dos princípios concorrenciais do mercado e da legitimidade última da lei da oferta e procura o critério principal da modernização do comércio popular, efeitos sobre as possibilidades de permanência ou não de antigos comerciantes já podem ser sentidos, assim como a atração de novos perfis de trabalhadores.

Esse modelo idealizado para os mercados de comércio popular, além dos discursos de revitalização, justifica-se publicamente como caminho para a formalização das atividades ali desenvolvidas. No entanto, tem ficado explícito que, apesar do discurso de desenvolvimento social que por vezes é mobilizado no processo de empresarização, formalizar as atividades do comércio não é o mesmo que formalizar os trabalhadores ali engajados. Além dos já mencionados deslocamentos dos comerciantes das ruas para os shoppings e a exclusão daqueles que não podem pagar os aluguéis, ao longo da pesquisa pude verificar outro importante movimento nesse mercado: a entrada massiva de pessoas nessas atividades sem que haja uma trajetória anterior no comércio popular.

São pessoas que vieram de outras ocupações, muitas vezes saindo de empregos formais, e se engajaram no comércio popular com expectativas de melhores rendimentos. Nesse sentido, pode-se considerar que o processo de empresarização tem construído um cenário em que essas atividades se tornam plausíveis para trabalhadores

com perfis sociais diferentes daqueles identificados nos tradicionais camelôs. Esse novo perfil de comerciantes parece estar mais adequado objetiva e subjetivamente ao novo modelo de mercado. São trabalhadores que contam com maior capital para investimento, maior escolaridade e um forte discurso empreendedor, justapondo ao processo de empresarização do comércio popular um outro que chamarei aqui de “gentrificação do trabalho”.

Quando falo de gentrificação do trabalho aqui, não me refiro exatamente ao processo de substituição de classes populares pelas classes médias. A ideia é evocar a imagem e o sentido desse movimento, visto que, no caso em questão, ocorre a expulsão de trabalhadores com menos capital à disposição por trabalhadores também instáveis, inclusive pertencentes a classes populares, mas com maiores possibilidades de investimento, habilidades administrativas e mais afinados subjetivamente com a lógica empreendedora. Marcos é um representante desse perfil.

Marcos tem 37 anos. Nascido em São Paulo, mora de aluguel com a esposa na zona Leste da cidade. Na época da entrevista, em março de 2016, o casal trabalhava junto em um box na Feirinha da Madrugada. Ambos são formados em Administração de Empresas e, antes de chegarem ao comércio popular no Brás, trabalhavam como assalariados no setor de compras em empresas diferentes.

Em meados de 2006, Marcos foi demitido da empresa em que trabalhava. “Foi aí que eu decidi montar meu próprio negócio. A gente sempre quis ter o nosso negócio. Aplicar o que a gente aprendeu em benefício próprio”. Nessa época, seu cunhado trabalhava no ramo de confecções, produzindo informalmente artigos de vestuário e comercializando através da ainda promissora Feirinha da Madrugada.

Eu nunca tinha pensado que ia acabar trabalhando num lugar que nem esse. Uma vez eu vim aqui, uma vez só, para comprar um vestido junto com a minha irmã. Achei horrível! Muita gente se esbarrando, uma confusão. Jurei que nunca mais voltaria aqui. E cá estou eu! [risos]

Na época, ele decidiu alugar um ponto dentro de um pequeno *shopping* popular, próximo ao largo da Concórdia. Mesmo já trabalhando ali, continuou indo duas vezes por semana à Feirinha para se inscrever nos sorteios de boxes. *“Ah, era melhor, né. Naquele tempo aqui era muito movimentado. O povo estava ganhando muito dinheiro. E tem também o aluguel. Eu estava pagando uns R\$1000,00 de aluguel lá no shopping popular. Aqui [na Feirinha] era uns R\$300,00”*.

No período da pesquisa, o movimento na Feirinha não era mais como antes. Marcos não apresenta valores, mas garante que o lucro do negócio é cerca de um terço do que era no início da empreitada. *“Vamos dizer que hoje dá para pagar as contas”*, diz ele, com um sorriso indicando que a frase pode estar exagerando a restrição da renda.

Um aspecto interessante da entrevista com Marcos é o contraste que ele sempre destaca quando compara os ambientes das empresas em que trabalhou e aquele do cotidiano da Feirinha. Nesse sentido, diz ter enfrentado muitas dificuldades com a sociabilidade entre os comerciantes dali, sobretudo no início.

Aqui, fora o impacto visual, o que estranhei mais foi o contato com as pessoas. Na empresa é civilidade, essa é a regra. Roubo, briga, grito, isso não fazia parte do meu cotidiano. [...] eu trabalhava com compra. Tinha como se fosse uma regra de etiqueta entre as partes. Aqui tem ameaça, grito. Antes eu nunca tive que lidar com isso. [...] já fui ameaçado de morte. Eu não vendia e não consegui pagar a mercadoria. O cara ficou puto e falou que ia mandar uns caras aqui. Em geral, o povo aqui é rústico. São brutos.

Depois de quase dez anos na ocupação, ele diz que já aprendeu a lidar com os conflitos que eventualmente acontecem naquele ambiente de trabalho. *“Eu aprendi que você pode escolher com quem você vai se relacionar. Hoje eu tenho meu fornecedor, meus clientes e só converso aqui na Feirinha com quem é gente boa”*.

Ele reconhece que existe um diferencial que hierarquiza os tipos de trabalho, de forma que, independentemente das possibilidades de lucro, o trabalho no comércio popular é socialmente inferiorizado em relação ao emprego que tinham na empresa.

Muitos dos nossos amigos não entendem até hoje porque a gente veio para cá. A empresa te congela, congela seu modo de agir. [...]antes eu nunca pensei que viria trabalhar aqui. Depois eu vi que é diferente. Assim, para mim era tudo camelô. Aí eu vim e descobri que era diferente, que tem comerciantes e camelôs. (Marcos)

Muitos, como Marcos, nunca pensaram que um dia trabalhariam no comércio popular. Sua formação educacional e inserção profissional apontavam para o lado oposto dessa ocupação. As redes que estabelecia desenhavam um registro do que era concebível, que não incluía ser de alguma forma associado aos camelôs. De fato, as novas possibilidades de inserção na ocupação têm oferecido as balizas para as diferentes formas de identificação nesse mercado, sendo a mais evidente aquela operada entre os camelôs mais antigos (em geral, ambulantes) e “aqueles que vieram depois” (como me foi dito, várias vezes), os novos empreendedores do comércio popular. Principalmente no caso destes últimos, como observado, o comércio popular acaba se mostrando uma atividade que oferece maiores possibilidades econômicas e expectativas de “realização pessoal” do que muitas outras inserções econômicas socialmente mais valorizadas.

Se é fato que tanto os camelôs quanto esses novos empreendedores do comércio popular estão engajados nas mesmas cadeias de produção e circulação de mercadorias que animam a globalização por baixo e os circuitos financeiros hegemônicos, também é verdade que as diferenças nos modos de exercício e estatuto formal das atividades, nas perspectivas desses trabalhadores e mesmo no perfil social dos sujeitos, fazem constituir formas de trabalho praticamente distintas. É considerando essas distinções – produzidas pelas tentativas de empresarização do comércio – que tem se operado o reordenamento

do comércio popular, através da seleção das atividades e sujeitos que devem desaparecer e aquilo que deve ser incentivado e integrado no novo modelo de mercado.

Considerações finais

Já, há pelo menos três décadas, a região do Brás constituiu-se como um importante centro de comércio popular. No entanto, vale observar sua maior expansão e reconhecimento nacional e internacional após a consolidação, nos anos 2000, do comércio realizado na madrugada. O que tem catalisado e expandido o escopo do dispositivo comercial ali operante, em termos de escala, mas também no que se refere a uma nova configuração política, econômica e social, expressa através das disputas em torno da produção contemporânea de um novo modelo de mercado, com traços mais “empresariais”.

É a partir disso que podemos entender a entrada de pessoas com diferentes perfis nesse mercado, que hoje tem se mostrado uma forma de ganhar a vida diferente daquela circunscrita a uma economia de subsistência, como historicamente foi construída a imagem do camelô.

Considerando esses processos, entendo que o engajamento dos trabalhadores nesses mercados não pode mais ser explicado apenas pelas “ausências” (falta de educação, qualificação, capacidades, oportunidades), o que convida a análises sobre a positividade dessas experiências e os sentidos que esse trabalho adquire para os sujeitos ali inseridos. Ao mesmo tempo, para entender esse processo, é preciso também considerar as mudanças nas práticas estatais em relação ao comércio popular e a concepção desses mercados como uma nova fronteira de investimentos privados.

Com efeito, o projeto que tem se efetivado para a modernização do comércio popular expressa interesses diversos, mas não contraditórios – como requalificação urbana, combate à informalidade, gestão de determinados ilegalismos e exploração econômica da cidade em geral e do comércio popular em particular. O discurso da

eliminação da informalidade do comércio popular vem com o incentivo ao empreendedorismo do comerciante formal, que estaria adequado a um modelo de organização do comércio popular virtuoso e que, supostamente, traria benefícios a todos os envolvidos: comerciantes, Estado e mercado.

Pode-se constatar que, hoje, o comércio popular tem atraído gente com muito mais capital e com estratégias comerciais diferentes daqueles camelôs que trabalhavam nas ruas ou daqueles comerciantes que ingressaram e permaneceram no comércio popular por falta de alternativas. Estes, inclusive, tem encontrado mais dificuldade para competir na lógica de comércio de shopping, e sua paulatina expulsão parece ser um efeito desejável no processo de construção desse novo modelo de mercado.

Referências

- ARAÚJO FILHO, Tarcísio (2018). Os toreros de Belo Horizonte: construindo caminhos na contramão das ruas da cidade. *Cadernos CERU*, série 2, v. 29, n. 2.
- ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO (1994). Camelôs: subsídios para o equacionamento do problema do comércio informal de rua e sua solução. Documento final do workshop O Comércio Informal de Rua e a Requalificação do Centro de São Paulo.
- BROMLEY, Rosemary (2002). Informal Commerce: expansion and exclusion in the historic centre of the Latin American city. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 22, n. 2, pp. 245-263.
- BROMLEY, Rosemary e MACKIE, Peter (2009). Displacement and the New Spaces for Informal Trade in the Latin American City Centre. *Urban Studies*, v. 46, n. 7, pp. 1485-1506.
- CARNEIRO, Cristianne (2017). *Os fios (in)visíveis do comércio informal: um estudo sobre os shoppings populares no Nordeste*. Tese de doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro, UFRJ.
- COLBARI, Antônia (2015). Do Autoemprego ao Microempreendedorismo Individual: Desafios Conceituais e Empíricos. *RIGS revista interdisciplinar de gestão social*, v.4, n.1.

- CROSSA, Veronica (2009). Resisting the Entrepreneurial City: Street Vendors' Struggle in Mexico City's Historic Center. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 33, n.1, pp. 43-63.
- DARDOT, Pierre e LAVAL, Christian (2016). *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo, Boitempo.
- DURÃES, Bruno (2013). *Camelôs globais ou de tecnologia: novos proletários da acumulação*. Salvador, EDUFBA.
- FOUCAULT, Michel (2010). *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis, Vozes.
- FREIRE DA SILVA, Carlos (2014). *Das calçadas às galerias: mercados populares do centro de São Paulo*. Tese de doutorado. São Paulo, FFLCH-USP.
- FRÚGOLI JR., Heitor (2001). Conflitos e Negociações em torno da requalificação do Centro de São Paulo: a Associação Viva o Centro. *Plural*, v. 8, n. 8, pp. 29-62.
- GAGO, Verónica (2018). *A razão neoliberal: economias barrocas e pragmática popular*. São Paulo, Elefante.
- GEORGES, Isabel e RIZEK, Cibele (2016). Práticas e dispositivos: escalas, territórios e atore. *Contemporânea*, v. 6, n.1, pp. 51-73
- GONZÁLES, Sara e WALEY, Paul (2013). Traditional Retail Markets: The New Gentrification Frontier? *Antipode*, v. 45, n. 4, pp. 965-983.
- GUERREIRO, Alexandre (2000). *Pop Center do Brás: de comerciantes nas ruas a inseridos no comércio popular*. Dissertação de mestrado. São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- HIBOU, Béatrice (2012). *La bureaucratisation du monde à l'ère néolibérale*. Paris, La découverte.
- HIRATA, Daniel (2014). Street commerce as a problem. *Vibrant*, v.11, n. 1, pp. 96-117.
- KOPPER, Moisés (2015). De camelôs a lojistas: a transição do mercado de rua para um shopping em Porto Alegre. *Caderno CRH*, v. 28, n.75, pp. 591-605.
- LIMA, Jacob (2010). Participação, empreendedorismo e autogestão: uma nova cultura do trabalho? *Sociologias* (UFRGS. Impresso), v. 12, pp. 158-198.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antônio A. (2002). Da informalidade à empregabilidade: reorganizando a denominação do mundo do trabalho. *Caderno CRH*, v. 37, pp. 81-109.
- MISSE, Michel (2006). *Crime e violência no Brasil contemporâneo: estudos de sociologia do crime e da violência urbana*. Rio de Janeiro, Lumen Juris.

- ODLOAK, Eduardo (2013). *A feira da madrugada*, 5 de junho de 2013. Disponível em: <http://www.eduardoodloak.com.br/a-feira-da-madrugada>. Acesso em: 15 maio 2019.
- OLIVEIRA, Francisco de (2003). *Crítica à razão dualista*. São Paulo, Boitempo.
- PAMPLONA, João Batista (2013). Mercado de trabalho, informalidade e comércio ambulante em São Paulo. *R. bras. Est. Pop.*, Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, pp. 225-249, jan./jun.
- PINHEIRO-MACHADO, Rosana (2004). “A garantia soy yo”: *etnografia das práticas comerciais entre camelôs e sacoleiros nas cidades de Porto Alegre (Brasil) e Ciudad del Este (Paraguai)*. Dissertação de mestrado. Porto Alegre, UFRGS.
- RABOSSI, Fernando (2004). *Nas ruas de Ciudad del Este: Vidas e vendas num mercado de fronteira*. Tese de mestrado. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- RAMIRES, Francisco (2001). *Severinos na metrópole: a negação do trabalho na cidade de São Paulo*. Dissertação de mestrado. São Paulo, FFLCH-USP.
- RANGEL, Felipe. (2017). Novas experiências, outros significados: repensando o trabalho no comércio popular. *Revista Colombiana de Sociología*, v. 40, n. 2, pp. 67-85.
- (2019). Problem and Power: Informal Commerce Between Repression and Enterprisation. *Journal of Illicit Economies and Development*, (No prelo).
- RIBEIRO, Gustavo Lins (2010). A globalização popular e o sistema mundial não hegemônico. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 25, n. 74.
- RIZEK, Cibele (2012). Trabalho, moradia em cidade. Zonas de indiferenciação? *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 27, n. 78, pp. 41-49.
- ROY, Ananya (2010). *Poverty Capital: Microfinance and the Making of Development*. Nova York, Routledge.
- . (2012). Subjects of Risk: Technologies of Gender in the Making of Millennial Modernity. *Public Culture*, v. 24, n. 1, pp.105-108.
- SPECTOR, Regine (2008). Bazaar Politics The Fate of Marketplaces in Kazakhstan. *Problems of Post-Communism*, v. 55, n. 6, pp. 42-53.
- VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto (2013). “O Polo de Confecções do Agreste de Pernambuco: elementos para uma visão panorâmica”. In: VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto; SANTANA, Marco Aurélio (orgs.). *Trabalho em territórios produtivos reconfigurados no Brasil*. João Pessoa, Editora da UFPB.

Pontos para uma análise sobre a legislação da mobilidade urbana de São Luís, MA

José O. Alcântara Jr.

Apresentação

O presente texto é a parte introdutória da investigação de mesmo título. Aqui introduzo contribuições afinadas ao conceito de mobilidades e, em um segundo momento, relaciono alguns ângulos das legislações e demais procedimentos legais envolvendo aspectos da mobilidade urbana na cidade de São Luís, o universo no qual se desenvolve a pesquisa.

Para uma primeira conceituação de mobilidade, apresento a contribuição de John Urry.

The mobility turn connects the analysis of different forms of travel, transport and communications with the multiple ways in which economic and social life is performed and organized through time and across various space. Analyses of the complex ways that social relations are “stretched” across the globe are generating theories, research findings and methods that “mobilize” or assemble analyses of social ordering that are achieved in part on the move and contingently as processes of flow. (Urry, 2007, p. 6)¹

1 Tradução livre: “As mudanças na mobilidade têm um impacto na análise de várias formas de viagem, transporte e comunicação, com as diversas possibilidades como a vida econômica e social é gerenciada e organizada em termos de tempo e espaço. Análises da maneira complexa como as relações sociais são

O autor usa o conceito de mobilidades. Neste texto, entretanto, usamos o termo mobilidade urbana para a restrição de um município. Essa discussão será iniciada no item 1 deste trabalho, com um levantamento de contribuições correlatas à questão.

Compilo as principais políticas públicas pretéritas referentes aos sistemas de movimentações de pessoas e objetos dessa cidade. Um primeiro passo rumo à busca de uma compreensão acerca dos seus sentidos e objetivos, com a qual pretendemos colaborar com a reflexão, para contribuir com a afirmação da lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a qual define:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Como a referida cidade estudada ressenete-se da ausência de uma lei do Plano Diretor de Mobilidade Urbana, a reflexão dessa temática será consubstanciada com uma relação de documentos dos séculos XIX, XX e XXI correspondentes ao tema aqui considerado, os quais foram criados para regulamentar os trânsitos sociais da vida cidadina, ao longo da história na cidade. A legislação editada em séculos, anteriores aos aqui tratados nesta revisão, será considerada em momentos futuros.

Introdução

Apresento, neste trabalho, os primeiros resultados do levantamento da legislação referente à questão da mobilidade urbana em São Luís – especificamente a legislação passada de trânsito e transportes

‘expandidas’ em todo o mundo geram teorias, resultados de pesquisa e métodos que ‘mobilizam’ ou compõem análises da ordem social, algumas das quais são alcançadas em um processo de transformação e condicionalmente como processos de fluxo.”

dessa cidade –, os quais requerem reflexão acerca de suas elaborações e implantações, fase não concluída neste texto. O inventário aqui apresentado, tão somente, relacionou os principais documentos dessas políticas públicas, as quais são aqui entendidas como:

intervenções planejadas do poder público com a finalidade de resolver situações sociais problemáticas. [...] no que diz respeito às intervenções planejadas, [...] quanto à definição do que sejam situações problemáticas, ampliou-se – para além das estruturas e dos órgãos do Estado – a capacidade coletiva, disseminada na sociedade, de problematizar e participar da formulação de agendas públicas, com a intensificação do exercício da cidadania e do desenvolvimento de uma cultura política compatível. [...] além da visão mais restrita e tecnicista. [...] As políticas públicas são um tipo específico de ação política. (Di Giovanni e Nogueira, 2015, pp. 18-19)

E, no caso em apreço, a questão da mobilidade urbana se trata de uma concessão e permissão do município, conforme o disposto no artigo 3º, da lei n. 3.430, de 31 de dezembro de 1996. Vale repetir: a implantação de planos dessa natureza é recomendação da lei n. 12.587, a qual afirma que os municípios com população superior a 20 mil habitantes – art. 24º, inciso XI, parágrafo 1º – são obrigados a disporem desse tipo de ordenamento jurídico. Entretanto, passados mais de um lustro, a indicada legislação, ainda, não foi implantada. Mesmo que, esse município conte com uma quantidade considerável da legislação sobre os movimentos de pessoas e veículos, ressalta-se a sua relevância social, na medida em que ela é um dos componentes da organização social da cidade.

Dessa forma, ao relacionar parte da legislação urbana da mobilidade urbana da capital do Maranhão, destaco os principais documentos pertinentes aos transportes e à mobilidade urbana em si, mais adiante apresentados neste texto. A catalogação não alcançou a identificação de regularidades comparativas, mas, por meio dela, pode-se constatar ser uma cidade farta de documentos legais

pertinentes à temática. Dessa forma, o presente inventário é um passo para obter-se indicações com as principais legislações, tais como: leis, decretos, planos, projetos, requerimentos, pareceres e demais textos escritos, de São Luís, em relação às quais se objetiva, ao longo da presente pesquisa, considerar algumas perguntas: “por quê?”, “como?” e “a quem?” interessava a produção de tais documentos legais e como estes se constituíram ao longo desses séculos.

Com a coleção disponível e no futuro desenvolvimento da investigação, almeja-se com a compilação, alcançar pistas interpretativas acerca das ideias, sentimentos, representações, fatos sociais e políticos de importância na formulação do ordenamento jurídico urbanístico nessa urbe.

O procedimento metodológico adotado se constituiu na localização, identificação e catalogação dos documentos do ordenamento urbanístico da cidade de São Luís, os quais foram recolhidos nos arquivos

[...] os arquivos enquanto fundos arquivísticos. [...] o acervo das instituições arquivísticas é a somatória de seus arquivos; [...] a maioria dos pesquisadores estuda um ou mais arquivos guardados em uma instituição, e não a instituição em si [...]. (Castro, 2008, p. 28)

Especificamente, vasculhei a hemeroteca da Biblioteca Benedito Leite e no Arquivo Público do Estado do Maranhão.

Dessa forma, ao adentrar esse campo disciplinar, tenho o interesse de introduzir a discussão no campo das Ciências Sociais, já que se trataria de estudos de tradição consagrada às engenharias (Pinheiro, 1994, pp. 93-105) e pelo urbanismo nesses últimos cem anos.

Nessa perspectiva, a revisão na literatura começa a destacar os traços do componente social, apontados como interferentes na qualidade de vida de uma cidade.

Propedêutica para a mobilidade urbana

Alguns teóricos da sociologia e da antropologia, desde o fim da primeira metade do século XIX, até os dias atuais, trataram da temática, e essa discussão é resgatada nas obras de teóricos sociais clássicos e contemporâneos, tais como: Friedrich Engels, Karl Mark, Emile Durkheim, Max Weber, Manuel Castells, Norbert Elias, Walter Benjamim, John Urry, dentre outros, ao apresentarem análises pertinentes à mobilidade no contexto da vida social.

Na obra-prima de Engels, *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*, no capítulo “As grandes cidades”, temos descrições acerca das condições de transportes em algumas cidades na Inglaterra; os serviços de transportes coletivos urbanos em Manchester, no século XIX, eram destacados devido a sua perenidade (Engels, 2010, p. 89).

Na obra, *O capital*, de Karl Marx, encontramos considerações sobre o impacto dos novos movimentos efetivados desses veículos mecânicos. Essa inovação tecnológica produziu alterações nas locomoções, que inovavam e ampliavam a capacidade de circulação de pessoas e objetos (Marx, 1983, p. 187). Com os novos contatos sociais, intensificar-se-iam as relações sociais – dentro e inter praças mercantis; rearranjar-se-ia e ampliar-se-iam novas relações sociais entre aglomerados humanos. A mobilidade agregaria um novo valor aos indivíduos e objetos. A nova equivalência é resultante do ato de movimentar pessoas e coisas. O deslocamento infunde uma nova aferição valorativa sobre sujeitos e objetos. A ação de transportar metamorfoseia os valores sociais e materiais. Entretanto, essa análise alcançou tão somente o transporte de valores inanimados: os produzidos e os negociados (ibid., pp. 108-110).

Na obra *A divisão do trabalho social*, o sociólogo Émile Durkheim destaca o processo e as primeiras consequências geradas pelos serviços de transportes nas cidades europeias, em relação à formação da cidade moderna. Atribuir a importância das vias de comunicação e transmissão e, os efeitos decorrentes do aumento

das densidades, da ampliação do mercado com os novos veículos para efetivarem deslocamentos no processo decorrente da divisão do trabalho (Durkheim, 1999, pp. 255, 266 e 270).

Max Weber foi outro sociólogo clássico a considerar a importância da questão da circulação na formação das cidades. Para ele, os transportes são os principais responsáveis pela formação da cidade moderna, na medida em que esse equipamento viabilizaria as trocas entre os seus membros. O novo instrumento de locomoção permitia chegar a outros lugares sob os auspícios da velocidade por ele propiciada. A sociedade moderna consigna uma nova potência imprimindo novos movimentos territoriais e alhures (Weber, 1999, p. 414).

O sociólogo Georg Simmel, também, aprecia a questão da mobilidade como intensificadora das interações sociais nas metrópoles do século XIX. Grifo a palavra alemã *verkehrslebens* – vida de trânsitos – utilizada na sua argumentação na formação das grandes cidades, para destacar o significado do verbete: vida social como composta pelos constantes movimentos do tráfego de pessoas e objetos, na constituição da modernidade urbana (Simmel, 1995, p. 120).

Podemos tratar da concepção de mobilidade urbana valendo-nos do conceito de Fato Social Total, formulado por Marcel Mauss (Mauss, 2003, pp. 185-210). Esse procedimento pode ser destacado devido à elasticidade conceitual e abrangente nos dias atuais. Essa é a mesma perspectiva, considerada por Kaufmann e Montulet (2008, pp. 37-55), na medida em que, segundo eles, amplo leque de precondições é requerido no ato de locomoção de pessoas, sejam condicionantes sociais, econômicas, de planejamento urbano ou de decisões políticas administrativas – municipal, estadual ou federal, etc. – necessárias. Um marco conceitual com base nessas pistas supracitadas são indicações para um enquadramento desses sujeitos transitivos.

Teóricos contemporâneos, como Manuel Castells, em 1972, desenvolveu uma análise sobre o elemento troca, quando da formação do “sistema circulação intraurbano”, por viabilizar trocas e fluxos

formados pelo trânsito na manutenção da vida cidadina: “tão importante socialmente quanto relegada pela análise sociológica” (Castells, 1983, pp. 236-255), mas que, produzem regularidades sociais.

Já, o sociólogo Norbert Elias (1993, p. 196), destacava, em seus estudos, os movimentos dos indivíduos, quando lhes atribuía importância para a formação das ligações e para os respectivos impactos à organização do cotidiano; ao imputar importância dessas movimentações às integrações sociais.

O veículo ônibus é tipo automóvel e, decorrente disso, lembraria a ponderação feita por Roland Barthes (2007, p. 217), que lhe atribui um referencial social semelhante ao atribuído às catedrais católicas na Idade Média. Atualmente, o transporte coletivo seria um signo e um símbolo de espoliação urbana, conforme Lúcio Kowarick (1979, passim), quando se constatam a precariedade da infraestrutura e os reflexos danosos à situação social nos seus usuários.

Desde os anos 1990, há uma forte discussão na sociologia urbana, principalmente, na europeia, sobre as transformações verificadas no espaço público. Nesse ensejo, destaco a perspectiva de Martin Gegner (2006), ao apresentar o transporte público como uma das últimas formas de natureza nas cidades alemãs. Entretanto, observar-se-ia um leve declínio quanto a sua utilização como meio de locomoção nas cidades alemãs (Gegner, 2006, p. 83).

Os passageiros reproduzem, nas cidades, movimentos por meio de frenéticos fluxos transeuntes, é o império da dromocracia, conforme a reflexão elaborada por Paul Virilio, no conceito social de *dromocrático* (Virilio, 1996, passim). São constantes movimentos de pessoas e veículos em deslocamentos formando a urbe.

Devido à condição anteriormente apontada, destacaria com Walter Benjamim, os primórdios das novas formas de sociabilidade em decorrência da circulação urbana, quando descreve as novas configurações sociais na sua utilização, ao apontar os novos atores sociais circulantes nas cidades europeias (Benjamim, 2006, pp. 461-498). Ao registrar as novas convivências sociais decorrentes da utilização desse tipo de veículo.

Carme Miralles-Guasch faz uma descrição retrospectiva acerca da evolução da utilização dos meios de deslocamentos e de seus impactos, com as diversas formas configuradas na história da mobilidade no ocidente (Miralles-Guasch, 2002).

Recentemente, a temática da mobilidade foi, substancialmente, desenvolvida na obra *Mobilities*, de John Urry, que apresenta, por exemplo, uma importante definição de mobilidade. Refiro-me e destaco, no caso, “*interspaces*” (Urry, 2007, p. 12), que poderia ser compreendido como os acontecimentos sociais existentes entre espaços, quando convivências sociais são formadas nesse ínterim – aquelas que transcorrem entre um ponto de partida a um ponto de chegada em veículos em deslocamentos territoriais. Os estudos dessas novas formas de convivências podem gerar um novo paradigma para a sociologia, na medida em que essa realidade pode ser configuradora da constituição de um novo microespaço social, o que se forma no interior dos veículos do tipo ônibus, por exemplo. Essa condição poderia ser associada a uma contribuição de Edmond Preteceille, que afirma ser:

[...] equipamento coletivo ultrapassa, com efeito, a esfera unicamente do consumo, na medida em que designa um conjunto de valores de uso onde encontramos, ao mesmo tempo, meios de produção, ou suporte da circulação e da troca, e meios de consumo. (Preteceille, 1983, p. 42)

E, tendo em vista ser o veículo ônibus um equipamento de consumo coletivo, requer uma interpretação dos arranjos sociais decorrentes de estar juntos nesses espaços coletivos reprodutores de valores sociais, fundamentados na construção conceitual da investigação na vida social cinética.

A socióloga portuguesa Emilia Rodrigues Araújo (2004, passim) indica essa questão para ser incorporada à sociologia, que é um dos seus campos de especialização, e chega a propor um “projecto de criação de um paradigma para a mobilidade”, uma abordagem dela como um dos objetos da sociologia. Para Araújo, “actualmente,

não existindo enquanto pessoas, não existimos em relação aos objetos e a tecnologia. [...] há a necessidade de se entender esse *discurso andante*,” o transitivo, como requisito às maneiras da construção de relações sociais. Dessa maneira, ela propõe a criação da *sociologia da mobilidade urbana*, através da qual poderia ser entendido o *in flux* da vida social.

No Brasil, a abordagem sociológica envolvendo meios de transportes foi apontada por Gilberto Freire. Ele identificava o cotidiano dos passageiros de bondes da cidade do Rio de Janeiro como passível de uma reflexão. No artigo “A sociologia do bonde”, já apontava os componentes sociais gestados nas interações fugazes processadas naquele transporte coletivo, nos meandros criados quando das convivências sociais efêmeras (Freyre, 1959 apud Stiel, 1984, pp. 62-63).

Nos anos de 1990, Eduardo Alcântara Vasconcellos investiga a questão da mobilidade urbana, a partir de uma ótica sociológica e política: a segregação. Para ele, a mobilidade urbana requer um parâmetro explicativo. Isto é, “quanto [n]as formas segundo as quais as pessoas se apropriam das vias e dos meios de transporte” (Vasconcellos, 1996, p. 6) produzem um repartido social. E, dessa forma, a sociologia precisaria analisar as condições sociais dos padrões de viagens dessas pessoas. Somente as análises técnicas quantitativas não desnudam o aspecto social. A contribuição de Vasconcellos (ibid., pp. 39-64), apontava a necessidade de criação de uma *sociologia da circulação*, para interpretar a dimensão social do ato de transportar-se; uma abordagem que iria além da questão da engenharia de tráfego. Para esse autor, é necessário analisar os conflitos existentes no trânsito de uma cidade, considerando seus usuários cativos em um meio coletivo de consumo (ibid.). Assim, as situações dos sujeitos envolvidos no contexto da mobilidade urbana carecem de uma interpretação social.

No Brasil, em 2003, a discussão sobre a mobilidade urbana adquiriu um novo *status*: o estatal, quando foi criado o Ministério das Cidades, que contava, em seu organograma, com a Secretaria Nacional de Trânsito e Mobilidade. Importante instituição a contribuir com a discussão e elaboração da lei n. 12.587, a Política Nacional

de Mobilidade Urbana, com sanção presidencial em abril do ano de 2012. Esses apontamentos, portanto, podem fazer parte de uma revisão dessas contribuições ao traçar elementos sobre a mobilidade urbana na vida moderna.

Levantamento das principais leis referentes à mobilidade urbana da cidade de São Luís

A capital do estado do Maranhão está localizada a 2° ao sul do Equador, com uma altitude de 24 metros acima do nível do mar, espalhada numa área de 828,01 Km². Em 2010, segundo dados do Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o município possuía 1.011.943 habitantes (Censo IBGE, 2010).

A Ilha do Maranhão, ao longo do século XVII, interessou aos empreendimentos coloniais. Conforme a obra do padre francês Cláudio d'Abbeville, publicada em 1614, esse território era recomendado para acesso ao continente sul-americano (D'Abbeville, 2002, p. 183). Além dos povos originários, esse local sofreu com regulares movimentações de pessoas estranhas à Ilha desde o século aludido.

No início do século XVII, a ocupação do território se dava por 27 aldeias (ibid.) estabelecidas umas próximas às outras. Assim, para a população autóctone, os grandes deslocamentos eram evitados nas atividades cotidianas dos seus habitantes. Para os nativos, a questão da locomoção era viabilizada de duas maneiras: caminharem a pé ou trafegarem num sistema de transporte hidroviário nessa ilha. Os índios tupinambás, os primeiros habitantes, navegavam por entre rios em “canoa-de-um-pau, casquinho e biana” (Andrès, 1998, pp. 14, 56, 74 e 108). As pequenas embarcações locomoviam pessoas do centro da cidade às “seguintes plagas: Carnaupió, Itapary e Timboú, [...] Junipará, [...] Maioba e Coieup” (D'Abbeville, 2002, pp. 131, 135, 145).

O movimento de transportes coletivos e particulares no século XVIII e no início do século XIX é apontado em um estudo de Meireles (2015, p. 222):

O primeiro meio de transporte urbano que tiveram nossos avós, diz Jerônimos de Viveiros (1992, p. 371), foi a taboca, ou seja, a rede pendente de uma taboca levada aos ombros de dois escravos, um à frente e outra atrás, veículo exclusivo das sinhás e privilegiados ou doentes, pois que os homens preferiam o cavalo até meado do século XIX. Depois vieram os palanquins ou cadeirinhas, ainda levadas por escravos, e as traquitanas, puxadas por parilha de cavalos e, por fim, a partir de 1811, as carruagens ou seges, todas de tração animal [sic].

Uma apreciação sobre a qualidade desse tipo de serviço: os palanquins, serpentinas e liteiras (Barbuy, 1996, p. 19), utilizados na locomoção de senhores e senhoras por dentro da cidade colonial, foi considerada em uma cena descrita por Aluísio Azevedo, no romance *O mulato* (Azevedo, 1998, p. 79), quando destaca algumas contradições entre seus moradores. Toda a carga daquele tipo de veículo recaía sobre os ombros dos seres escravizados e maltratados, como informa a descrição do escritor maranhense. Primitivos tipos de veículos devido ao fato de eles não incorporarem a roda em sua estrutura.

Início a retrospectiva de apontamentos das legislações, com os primeiros códigos das posturas, aqui entendidos como: “[...] um mecanismo de controle social durante o século XIX” (Gebara, 1986, pp. 168-169).

Na primeira metade do século XIX, tivemos a instituição do primeiro Código de Posturas da cidade de São Luís do Maranhão, aprovado em 25 de abril de 1842, quando a Província do Maranhão estava sob o comando do vice-presidente, Francisco de Paula Pereira Duarte. Ele é constituído por 113 artigos sem divisão sistemática de partes ou de capítulos. Os assuntos privilegiados no Código foram dispostos de forma aleatória, sem regra específica que pudesse aglutinar as matérias. De maneira geral, os artigos podem ser classificados em quatro grandes áreas: construções, comportamento, trânsito e segurança.

Do Código de Posturas de 1842, no seu artigo 19, constava a restrição ao trotar dos cavalos em marcha de corrida no interior da urbe. A restrição pretendia evitar acidentes com crianças e velhos moradores da cidade. Tratava do:

[...] trânsito dos cavalos e mulas, cães errantes, [...] transitar com gado solto, [...] construir porteiras em caminhos públicos e limpeza dos estrumes. [...] procuravam evitar o impedimento do trânsito nos passeios e ruas, [...] jogos de parar no meio do trânsito.

Fator de grandes sanções aos infratores.

Posteriormente, temos o Código de Postura de 1866, instituído, praticamente, um quarto de século após a aprovação do primeiro Código de Posturas. Na época, era presidente da Província do Maranhão o jurista Lafayette Rodrigues Pereira e coube, à Câmara Municipal da Capital do Maranhão, a aprovação do segundo texto, bem mais amplo e detalhado. Editado através da lei n. 775, de 4 de julho de 1866, com 211 artigos divididos, pela primeira vez, em partes e títulos, regulamentando três grandes temas: regularizações e aformoseamento urbano, segurança e salubridade. O primeiro tema – regularizações e aformoseamento urbano – regularizava questões como: “[...] transporte, construir, [...] ruas e calçadas [...]”.

O segundo tema dizia respeito à segurança pública. Com o título de *Commodo e Seguridade*, trazia regulamentações acerca de “[...] estradas e terrenos urbanos [...]”. No quesito trânsito, incluído nesse segundo tema, o Código procurava impedir que o ir e vir fosse prejudicado devido a obras, grades nas construções, janelas e portas que abriam para fora, objetos nas janelas, leilões em praça pública, carregamento de volumes, vendas nas calçadas, frituras nas ruas, animais, carruagens, construções sem licença, mourões no porto, construção de porteiras nas estradas, etc. Proibia, também, o livre andar de alienados e exigia que motoristas trafegassem preferencialmente pela esquerda nas estradas e que registrassem os seus veículos nos órgãos competentes.

Na década de 70 do século XIX, a tração humana era substituída por um novo tipo de transporte público; no caso, os veículos sobre trilhos, os primeiros serviços de transportes coletivos, com os pioneiros bondes puxados por parselhas de burros (Marques, 2008, p. 875). O serviço de bonde de tração animal foi inaugurado em 1874 e existiu até 1923; somente foi substituído pela força elétrica em 1924, durante o governo de José Maria Magalhães de Almeida. Os recentes bondes elétricos eram implantados pela empresa norte-americana Ulen Management Company. Entretanto, o governo do Estado fez um outro contrato, em 13 de outubro de 1924, com a empresa norte-americana Brightman & Company Incorporation, de acordo com o decreto n. 869, de 9 de outubro de 1924, para administrá-la. Os bondes foram operados até outubro de 1966 (Stiel, 1984, pp. 444-446).

No final do século XIX, temos o Código de Posturas de 1893, aprovado pela lei n. 8, de 20 de julho do mesmo ano, após a proclamação da República. E seria o Maranhão, conforme, Meireles (2015, p. 360), um Estado federado da nação, com sua Constituição estadual promulgada em 28 de julho de 1892.

O terceiro Código de Postura foi organizado em 5 títulos, 25 capítulos e 237 artigos. Basicamente, dividia os assuntos em três grandes temas: salubridade, segurança e construções.

No título III, capítulo XVI, dos artigos 123 ao 138, esse documento regulamentava os “[...] veículos, condutores e tráfego da cidade”.

O Título IV tratava da parte estética da cidade, arrabaldes e povoações, das estradas e caminhos públicos do município, compreendendo dois capítulos contendo 26 artigos. O capítulo XXIV, do art. 202 ao 216, definia abertura e largura de ruas, praças e estradas, construção e reforma de prédios; e o capítulo XXV, do art. 217 ao 228, tratava sobre conservação dos passeios, ruas, estradas, rios, igarapés e edifícios públicos.

Na primeira metade do século XX, teremos o Código de Posturas de 1936, instituído pelo decreto n. 205, de 3 de novembro

de 1936, dois anos após a promulgação da Constituição de 1934, pelo governo de Getúlio Vargas. À época governava o estado do Maranhão, desde 15 de agosto de 1936, o bacharel maranhense Paulo Martins de Sousa Ramos. Em seu mandato, providenciou, entre outras medidas, a revisão da Constituição estadual “para ser expurgada dos vícios nela introduzidos pelos subalternos interesses político-partidários que os haviam ditado e com as medidas que então sofreu”, publicada a 12 de novembro de 1936” (ibid., p. 331). Após 43 anos, o Código de Postura de 1893 foi revogado sob a justificativa de estar obsoleto e não mais satisfazer as necessidades reclamadas pelo progresso da cidade, pois havia elementos que entravam na composição da cidade: modificação, quer na sua composição, quer na sua finalidade. Para tanto, o engenheiro civil José Otacílio Saboya Ribeiro, prefeito municipal, declarava ser “indeclinável a necessidade de se dotar a cidade de São Luís de um novo Código compatível com as exigências do progresso do Brasil” (Maranhão, *Diário Oficial*, 11/11/1936, p. 9).

O Código foi dividido em 27 títulos, totalizando 508 artigos. A disposição das matérias seguia uma determinada ordem de assuntos, que, no entanto, não divididos em áreas, simplesmente eram dispostos nos títulos. Como de praxe, o primeiro assunto tratado pelo Código eram infrações e as penas (Título I, art. 1 a 18). Dos Títulos II ao VIII, dos artigos 19 ao 85, , apresentavam-se as questões urbanas.

A “modernidade” trará os seus primeiros veículos, componentes do novo serviço de transporte por ônibus a diesel, que surgem no final da década de 1940, quando, em 4 de abril de 1949, foi sancionada a lei n. 107, que dispunha sobre o licenciamento em caráter precário de veículos destinados ao transporte coletivo urbano e rural de passageiros da capital maranhense.

Na segunda metade da década de 1950, a meia passagem para estudantes é implantada por meio da lei n. 807, de 8 de agosto de 1957, com uma nova redação em alguns artigos na lei n. 107, sendo o de maior relevância social o artigo 1º, ao criar o passe escolar para abatimento de 50% no valor das tarifas dos transportes para os estudantes.

No fim dessa década, em 1958, o engenheiro Ruy Ribeiro Mesquita, diretor geral do departamento de Estradas e Rodagem – DER-MA, formula o Plano de expansão da cidade de São Luís, tal plano induz um novo direcionamento da expansão territorial na cidade para o sentido norte. Fator de grande relevância quando são indicados novos logradouros para a cidade.

Logo após a implantação do Regime Militar, ocorrerá uma situação socioeconômica muito importante, no caso, a retirada do instituto da meia passagem, um direito reservado aos estudantes para abatimento de 50% no valor da passagem de ônibus urbano. A data exata, ainda, não foi localizada.

Em 8 de junho de 1965, cria-se o Departamento Municipal de Trânsito Urbano por meio da lei n. 1.566, dessa mesma data.

Na administração do prefeito Epitácio Cafeteira Afonso Pereira, há uma reformulação da legislação, um novo Código de Postura, instituído pela lei n. 1.790, de 12 de maio de 1968, que, segundo Meireles (2015, p. 489), disputava “a liderança política na Ilha”. Nele, são definidos instrumentos de “polícia” administrativa a cargo do município em matéria de higiene, de ordem pública e funcionamento dos estabelecimentos comerciais e industriais, ao estatuir as relações entre o poder público local e os munícipes (São Luís, 1997, pp. 221-239). É estruturado em quatro títulos, com respectivos capítulos (reiniciando numeração a cada novo capítulo) e seções, comportando 187 artigos. O Código subdivide-se, basicamente, em três áreas: higiene, segurança e atividades comerciais. Estabelecia, no Título II, “higiene das vias públicas”, entre os artigos de 24 a 32 [...] Título IV, “trânsito público” entre os artigos 86 a 93; e sobre o [...] “empachamento das vias públicas” no Título VII, entre os artigos 110 a 122.

A prefeitura municipal reelabora o regulamento do serviço de transporte coletivo por ônibus, através do decreto n. 1.688, em julho de 1970, definindo todos os direitos e deveres dos operadores e do órgão competente, no caso, as empresas de transporte coletivo e o Departamento Municipal de Trânsito (DMT), para a operação e a fiscalização desses serviços, respectivamente. Um diagnóstico do

sistema de transporte coletivo da cidade de São Luís, nos anos de 1970 e 1980, pode ser avaliado como deficiente e ineficaz sob a operação da iniciativa privada (SIT, 2001, p. 7).

Devido à futura implantação dos projetos Carajás e a Siderúrgica do Itaqui, mobilizam-se as forças políticas na formulação de novas diretrizes para a cidade; em decorrência dessa nova conjuntura, via-se a necessidade de um novo Plano Diretor para São Luís, a lei n. 2.155, de 26 de junho de 1977(?). Esse novo documento formula diagnóstico e prognóstico para os transportes.

No final da década de 1970, a cidade de São Luís assistirá a um fato social de ampla envergadura, que precisará de melhor investigação: a greve da meia passagem, questão esta de grande repercussão local, que transcorreu no ano de 1979.

Na década de 1980, o serviço público dos transportes coletivos será considerado, no novo reordenamento constitucional brasileiro, a Constituição Federal de 1988, como um serviço essencial. E esse critério refletirá em mais um novo instrumento legal na cidade de São Luís: a nova lei orgânica do município, de 5 de abril de 1990. Essa lei destacará, no Capítulo VI – Dos transportes, do artigo 207 ao 215, o as diretrizes para organização, disciplinamento e direitos dos usuários.

Como consequência, em 1992, durante a administração do prefeito Jackson Lago, a Secretaria Municipal de Obras e Transportes (Semot), órgão responsável pelas questões referentes aos transportes de São Luís, produz um diagnóstico desse serviço público municipal, intitulado: *Plano de reorganização do sistema de transporte público de São Luís*. No início da década de 1990, a política dos transportes públicos era, mais uma vez, contemplada com um novo Plano Diretor para a cidade de São Luís, no caso, a lei n. 3.252, publicada em 29 de dezembro de 1992, que indicava, no título VIII: política de transporte.

Em 1996, é mais uma vez considerada a legislação do sistema de transportes coletivos quando é sancionado mais um novo reordenamento institucional, no caso específico, o Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano do Município de São Luís, instituído por meio da lei n. 3.430, de 31 de janeiro de 1996, que atribui a

Secretaria de Municipal de Transportes Urbanos m– Semtur – a responsabilidade de administrar o sistema de transporte coletivo de São Luís, conforme o artigo 2º, que definia as atribuições de

gerir, planejar, supervisionar, fiscalizar, operar e executar a política do serviço público de transporte coletivo urbano e tráfego na área do município de São Luís, com as atribuições da organização, controle de todos os fatores de infraestrutura viária, das condições de trânsito, dos aspectos institucionais e da estrutura empresarial.

Na mesma época, era instituído um Fundo Especial Municipal de Transportes Urbanos, através da lei n. 3.429, do mesmo dia, mês e ano, para viabilizar a concretização do serviço de transportes.

Em 2001, o sistema de transporte coletivo de São Luís ganharia novo projeto, denominado Sistema Integrado de Transporte – SIT, consolidado com base no “Plano de Reorganização do Sistema de Transporte Público de São Luís”. Uma das principais características é o modelo tronco-alimentado, ou seja, “as linhas troncais serão implantadas ao longo dos eixos estruturais, com a função de transportar passageiros aos terminais de integração, mediante transbordo, ao passar pelo sistema sem pagar outra tarifa” (SIT, 2001, p. 9). Um sistema composto de cinco terminais de ônibus para operar de forma integrada as 196 linhas de ônibus existentes, especificamente: Praia Grande, com 63 linhas; Cohab/Cohatrac, com 50; São Cristovão, com 44; Cohama/Vinhais, com 25; e o Distrito Industrial com 14. Esses cinco equipamentos de consumo coletivo (conforme Preteceille, 1983) serviriam à reestruturação do então saturado sistema de transporte. Os documentos oficiais afirmavam se tratar de uma nova política visando à melhoria da qualidade do transporte coletivo da cidade.

Em 2006, a política municipal de mobilidade urbana, mais uma vez, foi revista por meio do Plano Diretor do município de São Luís, institucionalizado através da lei n. 4.669, de 11 de outubro do mesmo ano, no “Título V – Da política de acessibilidade e mobilidade”.

A falta de um planejamento de longo prazo faz-se perceber quando da elaboração de mais um novo documento do município, o qual se propõe ser respeitoso ao exercício da mobilidade para conferir acesso e oportunidades de trabalho, estudo, consumo e lazer e que seria contemplado no Plano Diretor de Mobilidade e Acessibilidade Urbana da Área Central de São Luís, desenvolvido pelo Consórcio Seteplá-Urbaniza para a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT) da prefeitura de São Luís, em 2011. Trata-se de mais uma iniciativa tecnocrática para um plano especificamente restrito à área Central da cidade, diga-se, o seu Centro Histórico, uma abstração urbanística.

Essa realidade é, atualmente, um “nó górdio” na cidade. Não há bem-estar para os seus passageiros. Há um grande impacto no orçamento familiar, devido ao comprometimento da compra das “passagens” da vida diária. O serviço de transporte é uma integral de ineficiências, por exemplo, quando da aquisição dos bilhetes eletrônicos das passagens, muitas vezes, encontram-se os equipamentos de recarga do cartão magnético em constantes panes. As condições dos veículos da frota de ônibus são inconvenientes à acomodação no seu interior e são agravadas com as constantes superlotações de passageiros; a falta de acomodação digna no interior dos veículos os torna afronta à rotina das viagens, uma situação geradora de quadros conflituosos entre semelhantes; a falta de conforto ambiental agrava-se devido à inadequada climatização; enfim, são estruturas veiculares desrespeitosas aos princípios ergonômicos. Some-se a falta de pontualidade, de regularidade e, em casos extremos, com a interrupção, suspensão ou paralisação devido a greves e *lockouts*.

Por fim, resta, aos seus usuários, microquadros de expressões de sociabilidade marcados por situações conflituosas, recentemente, verificadas com a insegurança entre os seus usuários, devido aos casos de assaltos, ao se constituírem com intervenções recorrentes nas vivências nesse palco da vida pública da cidade avaliada.

Conclusão

O presente trabalho agrupou dimensões conceituais e das peças da legislação da mobilidade urbana da cidade de São Luís, Maranhão. É uma compilação de referências agrupadas de duas dimensões, para produzir derivações quando dos seus tratamentos teóricos e empíricos. Tais elementos classificam aspectos macros e micros dessa realidade cinética comum aos moradores das cidades. Com o material das referências empíricas relacionadas aqui, conseguiremos qualificar um aprofundamento da problemática-guia no desenvolvimento da presente investigação. Enfim, é um inventário de referências conceituais e da legislação referentes à mobilidade urbana. Um primeiro passo para uma sistematização da problemática abordada neste trabalho.

Referências

- ALCÂNTARA JR, José O. (2011). *Sociabilidades em ônibus urbano*. São Luís, EDUFMA.
- ANDRÊS, Luiz Felipe (org.) (1998). *Embarcações do Maranhão: recuperação das técnicas construtivas tradicionais populares*, São Paulo, Audichromo.
- AZEVEDO, Aluísio (1998). *O mulato*. Porto Alegre, L&PM.
- BARTHES, Roland (2007). *Mitologias*. Lisboa, Portugal, Edições 70.
- BARBUY, Heloisa (1996). *Acervos do Museu Paulista: veículos*. São Paulo, Museu Paulista, Universidade de São Paulo.
- BENJAMIN, Walter (2006). *Passagens*. Belo Horizonte, Ed. UFMG/São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.
- BERCITO, Sônia de Deus Rodrigues (1999). *O Brasil na Década de 1940: Autoritarismo e Democracia*. São Paulo (Série Princípios).
- BÖTTIGER, Helmut (2007). *Die Mobilität des Menschen: Über Wege, Bahn und Grenzen hinaus*. Petersberg, Alemanha, Michael Imhof Verlag GmbH & Co. KG.
- CARVALHO, Heitor Ferreira de (2005). *Urbanização em São Luís: entre o institucional e o repressivo*. Dissertação de mestrado São Luís, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Maranhão.
- CASTELLS, Manuel (1983). *A questão urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.

- CASTRO, Celso (2008). *Pesquisando em arquivos*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- D'ABBEVILLE, Claude (2002). *História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e suas circunvizinhas*. São Paulo, Siciliana.
- DURKHEIM, Émile (1999). *Da divisão do trabalho social*. São Paulo, Martins Fontes.
- DI GIOVANNI, Geraldo e NOGUEIRA, Marco Aurélio (orgs) (2015). *Dicionário de políticas públicas*. São Paulo, Editora da Unesp e Fundap.
- ELIAS, Norbert (1993). *O processo civilizador*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, vol. 2.
- ENGELS, Friederich (2010). *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*, São Paulo, Boitempo.
- GEBARA, Ademir (1986). *O mercado de trabalho livre no Brasil*. São Paulo, Brasiliense.
- GEGNER, Martin (2006). A decadência da cidade europeia – tendência social ou repetição de uma figura retórica. *Revista Pós Ciências Sociais da UFMA*, n. 5.
- GURVITCH, Georges (org.) (1977). *Tratado de Sociologia*, vol. 1, São Paulo, Martins Fontes.
- HABERMAS, Jürgen. (1980). Técnica e ciência enquanto ideologia, In: *Textos Escolhidos/* Walter Benjamin, Max Horkheimer, Theodor W. Adorno, Jürgen Habermas, São Paulo: Abril Cultural. (Os pensadores)
- HELLER, Ágnes (1987). *Sociología de la vida cotidiana*. Barcelona, Espanha, Ediciones 62.
- KAUFMANN, Vicent e MONTULET, Bertrand (2008). “Between social and Spatial Mobilities: The Issue of Social Fluidity”. In: CANZLER, Weert; KAUFMANN, Vicent e KEESLRING, Sven (eds). *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Grã-Bretanha, Ashgate Publishing Limited.
- KOWARICK, Lúcio (1979). *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- LOPES, José Antônio Viana (2013). *São Luís, capital moderna e colonial: Antonio Lopes da Cunha e a preservação do patrimônio cultural ludovicense*. São Luís, Fundação Municipal de Cultura.
- . (2016). São Luís, cidade radiante: O plano de expansão da cidade de São Luís do Eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958). São Luís, Fapema e Sete Cores.
- MARQUES, César Augusto (2008). *Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão*. São Luís, Edições AML.
- MARX, Karl (1983). *O capital: crítica da economia política, processo de circulação do capital*, volume 2, livro segundo. São Paulo, Abril Cultural.

- MAUSS, Marcel (2003). *Sociologia e antropologia*. São Paulo, Cosac & Naify.
- MEIRELES, Mário (2015). *História de São Luís*. São Luís, Edições AML.
- MENDONÇA, Sônia Regina de e FONTES, Virginia Maria (2001). *História do Brasil Recente: 1964-1992*. São Paulo, Ática, (Série Princípios).
- MIRALLES-GUASCH, Carme (2002). *Ciudad y transport: el binômio imperfecto*. Barcelona, Espanha, Ariel.
- MOISÉS, José Álvaro e MARTINEZ-ALIER, Verena (1978). A revolta dos suburbanos ou “Patrão, o Trem Atrasou”. In: *Contradições Urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- MONTENEGRO, Antonio Torres, CARVALHO, Maria Michol Pinho de e COSTA, José Ribamar Franco (orgs.) (2001). *A construção da modernidade: memórias de engenheiros do CREA-Maranhão*. São Luís, Lithograf.
- MOTA, Antonia da Silva (2001). *Cripto maranhense e seu legado*. São Paulo, Siciliana.
- PINHEIRO, Márcia Barone (1994). Mapeamento da pesquisa social em transporte: caminho da multidisciplinaridade de enfoques. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, – ano 16, pp. 93 a 105.
- PRETECEILLE, Edmond (1983). Equipamentos coletivos e consumo social. *Revista Estudos FUNDAP*, ano 1, n. 1, março.
- RODRIGUES, Emilia Araujo (2004). *A mobilidade como objecto sociológico*. Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/3913/1/A%20Mobilidade%20como%20objecto%20sociologico.pdf>. Acesso em 21 abr. 2020
- ROLNIK, Raquel (1999). *A cidade e a lei: legislação, política e território na cidade de São Paulo*. São Paulo, Studio Nobel e Fapesp.
- SIMMEL, Georg (1995). *Aufsätze und Abhandlungen – 1901-1908 – Band II*. Frankfurt am Main, Alemanha, Suhrkamp.
- (2005). As grandes cidades e a vida do espírito. *Revista Mana*, v. 11, n. 2, Rio de Janeiro.
- STIEL, Waldemar Correa (1984). *História do transporte urbano no Brasil*. Brasília, DF, EBTU e Pini.
- URRY, John (2007). *Mobilities*. Cambridge, Reino Unido, Polity Press.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara (1996). *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo, Editoras Unidas.
- VIRILIO, Paul (1996). *Velocidade e política*. São Paulo, Estação Liberdade.

- VIVEIROS, Jerônimo (1992). *História do comércio do Maranhão*, vol. I. São Luís, Associação Comercial do Maranhão.
- WEBER, Max (1999). *Economia e Sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*, volume 2. Brasília, DF, Editora da Universidade de Brasília.
- WEERT Canzler, KAUFMANN Vicente e KESSELRING, Sven (eds) (2007). *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective*. Grã-Bretanha, Ashgate Publishing Limited.

Documentos legais

- BRASIL – Presidência do Brasil, Política Nacional de Mobilidade Urbana, lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012.
- MARANHÃO. Diário Oficial do Estado. Prefeitura Municipal de São Luiz. *Decreto n. 205* de 3 de novembro de 1936. Manda pôr em execução o novo Código de Posturas do Município de São Luís e dá outras providências. São Luís, Tip. do Diário Oficial, 11/11/1936, pp. 8-19.
- SÃO LUÍS – Regimento da relação da cidade de São Luiz, 1833.
- SÃO LUÍS – Câmara Municipal de São Luís – Código de postura de São Luís, 1842.
- SÃO LUÍS – Câmara Municipal de São Luís – Código de postura de São Luís, lei n. 775, de 4 de julho de 1866.
- SÃO LUÍS – Câmara Municipal de São Luís – Código de postura de São Luís, lei n. 8, de 23 de julho de 1893.
- SÃO LUÍS – Governo do Estado – Código Sanitário – Lei n. 358, de 9 de julho de 1906.
- SÃO LUÍS – Prefeitura Municipal de São Luís – Código de postura, decreto n. 205, de 3 de novembro de 1936.
- SÃO LUÍS – Prefeitura Municipal de São Luís, Plano Diretor de São Luís, lei n. 2.155, de junho de 1977.
- SÃO LUÍS – Câmara de Vereadores de São Luís, Lei Orgânica do Município de São Luís, de 5 de abril de 1990.
- SÃO LUÍS – Prefeitura Municipal de São Luís, Lei do Plano Diretor, lei n. 3.252, de 29 de dezembro de 1992.
- SÃO LUÍS – Prefeitura Municipal de São Luís, Fundo Especial Municipal de Transportes Urbanos de São Luís, lei n. 3.429, de 31 de janeiro de 1996.

- SÃO LUÍS – Prefeitura Municipal de São Luís, Serviço Público de Transporte Coletivo urbano do Município de São Luís, lei n. 3.430, de 31 de janeiro de 1996.
- SÃO LUÍS – Secretaria Municipal de Terras, Habitação e Urbanismo (SEMTHURB) – Assessoria de Planejamento da SEMTHURB – Legislação urbanística básica de São Luís, 1997.
- SÃO LUÍS – Prefeitura Municipal de São Luís, Diretor do Município de São Luís, lei n. 4.669, de 11 outubro de 2006.
- SÃO LUÍS – Secretaria de Trânsito e Transportes – Plano de Mobilidade e Acessibilidade urbana da Área Central de São Luís – Processo administrativo n. 050.22447/2010, 2011.
- SÃO LUÍS – Secretaria Municipal de Governo – Lei complementar n. 5, de 3 de dezembro de 2015.
- SÃO LUÍS – Prefeitura Municipal de São Luís – Lei n. 6.292, lei da de mobilidade urbana de São Luís, de 28 de dezembro de 2017.
- SIT – SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (2001). *Diagnóstico e Análise das Demandas, Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes do Município de São Luís*. São Luís, Vertran.

André de Pieri Pimentel

Graduado em Ciências Sociais e mestre em Sociologia, ambos pela Universidade Federal de São Carlos. Atualmente cursa o doutorado em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas. Etnógrafo urbano, desde a graduação têm desenvolvido pesquisas sobre a estética, a política e a gestão do urbano, com particular interesse pela mobilização da estética, enquanto elemento produtor de dissenso político nas cidades, e também pelas interfaces e rupturas entre a produção de ordenamentos urbanos e a ruptura desses ordenamentos, a partir das formas como os cidadãos se apropriam nas cidades no plano do cotidiano. E-mail: andre.pierip@gmail.com

Andreia Coutinho e Silva

Mestre em Administração pela Fucape, graduada em Administração com ênfase em Comércio Exterior pela Estácio de Sá, especialista em Comércio Exterior e Negócios Internacionais pela Fundação Getúlio Vargas. Atualmente é coordenadora dos cursos de Administração e Marketing, na modalidade presencial, Gestão de Recursos Humanos, Administração, Marketing e Processos Gerenciais, na modalidade a distância, na Universidade Vila Velha (UVV-ES). É professora pesquisadora do Observatório Cidade Porto (OCP); pesquisa principalmente os temas: complexo portuário, eficiência portuária e cidades portuárias. E-mail: andreia.silva@uvv.br

Clarissa dos Santos Veloso

Cientista social e professora adjunta na PUC Minas. Graduada, mestre e doutora em Ciências Sociais pela PUC Minas. Suas principais áreas de pesquisa e atuação nas Ciências Sociais englobam Sociologia Urbana, Sociologia da Cultura, Sociomuseologia, Teoria Sociológica, Estratificação Social e Estilos de Vida. Pesquisadora associada ao Observatório das Metrópoles – Núcleo Belo Horizonte. Integrante de projetos de pesquisa que contam com financiamentos do CNPq, Capes e Fapemig e abordam temas como mobilidade residencial, renovação urbana, gentrificação e resistências em bairros centrais de Belo Horizonte, MG. E-mail: clarissaveloso25@gmail.com

Ewerthon Clauber de Jesus Vieira

Professor do Colégio de Aplicação da Universidade Federal de Sergipe (Codap-UFS) e docente colaborador do curso de Ciências Sociais da UFS. É licenciado em Ciências Sociais, mestre e doutor em Sociologia pela UFS, com estágio doutoral na Universidade de Coimbra, PT, junto ao Centro de Estudos Sociais (CES). É pesquisador e vice coordenador do Laboratório de Estudos Urbanos e Culturais da Universidade Federal de Sergipe (Labeurc/PPGS/UFS). Tem experiência de pesquisa em Educação do Campo e Sociologia na Educação Básica, com atuação mais enfática no campo da Sociologia Urbana, principalmente nos seguintes temas: políticas urbanas e imagens das cidades, segregação e desigualdades socioespaciais, sociabilidade, mercantilização cultural e espaço público.

E-mail: ewerthonclauber@yahoo.com.br

Felipe Rangel

Pós-doutorando (PNPD-Capes) no Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). É doutor em Sociologia pela UFSCar e atua na área de Sociologia do Trabalho, com ênfase nos estudos sobre informalidade e cultura do trabalho. Participa do Laboratório de Estudos Sobre Trabalho Profissões e Mobilidades (Lest-M). Nos últimos anos, tem desenvolvido pesquisas acerca das transformações do trabalho e das formas de gestão empresarial dos mercados populares urbanos.

E-mail: feliperangelm@gmail.com

Fernando Kulaitis

Doutor em Sociologia pela UFPR, é docente adjunto do departamento de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Londrina, com vínculo ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Principais interesses de pesquisa: Sociologia da Imigração e da Integração, Sociologia Urbana, Teoria Sociológica e Multiculturalismo. Desenvolve atualmente o projeto de pesquisa “Sociologia de Londrina: o urbano e as múltiplas dimensões das dinâmicas sociais”.

E-mail: fernandok@uel.br

Fernando Coelho Madeira de Freitas

Mestre em Sociologia Urbana pela UVV-ES, especialista em Direito Individual e Coletivo do Trabalho, Processo do Trabalho e Direito Previdenciário pela Universidade Estácio de Sá e graduado em Direito pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Conselheiro estadual da Ordem dos Advogados do Brasil, seccional do Espírito Santo. Experiência em Direito e Processo do Trabalho, com atuação profissional na Companhia Siderúrgica de Tubarão de 1984 a 1992 (ArcelorMittal), assessor jurídico de diversas entidades sindicais sediadas no Estado do Espírito Santo. Possui larga experiência profissional em Direito Individual e Coletivo do Trabalho, inclusive na área de negociação coletiva e greve. É pesquisador do Observatório Cidade e Porto. E-mail: fernando@madeiradefreitas.com.br

Flavia Nico Vasconcelos

Doutora em Ciências Sociais pela PUC-SP e pós-doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Ufes; é mestre em Relações Internacionais pela PUC-RIO e Graduada em Ciências Econômicas pela Ufes. Teve duas experiências internacionais como *visiting scholar*: no curso de Engenharia do Território do Instituto Superior Técnico, de Lisboa, e no Urban Studies Program da Simon Fraser University, em Vancouver. É consultora, palestrante e professora do curso de graduação em Relações Internacionais e Gestão Portuária e dos mestrados em Sociologia Política e em Arquitetura & Cidades, na Universidade Vila Velha (UVV-ES). Fundou e coordena o Observatório Cidade e Porto, plataforma de produção de conhecimentos sobre as conexões entre cidades e portos.

E-mail: email@flavianico.com

Francisco Fonseca

Bacharel em Ciências Sociais, mestre em Ciência Política e doutor em História Social. É professor de Ciência Política (graduação e pós-graduação) na PUC-SP e na FGV/Eaesp. É autor, entre outros livros e artigos, do livro *O Consenso forjado – A grande imprensa e a formação da agenda ultraliberal no Brasil* (São Paulo, Hucitec, 2005).

E-mail: franciscocpfonseca@gmail.com

Gabrielle Oliveira de Araújo

Doutoranda em Sociologia e mestra em Sociologia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Atua como pesquisadora no Grupo de Pesquisa Sociologia Urbana e Internacionalização de Cidades (GPSUIC/UFRGS). Desenvolve pesquisas nas áreas de Sociologia Urbana e Política, com ênfase no debate contemporâneo sobre cidades e políticas urbanas na relação global-local.

E-mail: gabie.araujo@gmail.com

Gustavo Cruz de Sousa Júnior

Graduado em Comunicação Social com habilitação em Jornalismo pelo Centro Universitário de Brasília (Ceub) e MBA em Comércio Eletrônico pela Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM). É mestre e doutorando em Ciências Sociais pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos). Foi assessor de comunicação do Ministério da Ciência e Tecnologia e atualmente chefia a Assessoria de Imprensa da Liderança do PSB na Câmara dos Deputados. Como docente, ministra cadeiras nas áreas de Jornalismo, Publicidade, Marketing, Gestão, Planejamento, Estratégia e Teorias da Comunicação para cursos de graduação e pós-graduação, além de ser tutor e conteudista de EAD com uso da plataforma Moodle.

E-mail: gustavo.sousa@gmail.com.

Helder Freitas do Bomfim

Sociólogo, doutorando e mestre em Ciências Sociais do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal da Bahia. Especialista em Gestão de Projetos, pela Universidade do Estado da Bahia. Professor substituto do departamento de Ciências Humanas e Tecnologias do *Campus* Bom Jesus da Lapa da Universidade do Estado da Bahia. Atualmente é um pesquisador vinculado ao Grupo de Pesquisa CiMov – Cidades e Movimentos, do Centro de Pesquisas de Humanidades (CRH). É editor chefe da Revista *Encantar: Educação, Cultura e Sociedade*.

E-mail: helder.textos@gmail.com

José Odval Alcântara Júnior

Professor titular. Possui graduação em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Ceará; é mestre em Sociologia pela Universidade Federal do Ceará e doutor Ciências Sociais pela PUC-SP. Pós-doutorado realizado no departamento de Sociologia da USP. Coordenador do Grupo de Estudos e Pesquisas Formas Sociais (GEPFS), do Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais. Tem experiência na área de Sociologia, com ênfase em Sociologia Urbana, atuando principalmente nos seguintes temas: mobilidade urbana, sociologia e artes plásticas.

E-mail: josealcantarajr@uol.com.br

Leticia Figueira Moutinho Kulaitis

Doutora em Sociologia pela UFPR, tem como principais interesses de pesquisa: juventude, segurança pública, políticas públicas, criminalização e controle social e violência de gênero. Atuou como professora colaboradora no departamento de Ciências Sociais na Universidade Estadual de Londrina. Atualmente cursa doutorado no Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva da Universidade Estadual de Londrina.

E-mail: leticia.kulaitis@gmail.com

Luciana Teixeira de Andrade

Doutora em Sociologia pelo IUPERJ; professora do departamento de Ciências Sociais e do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da PUC Minas. Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles, bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq e pesquisadora da Fapemig. E-mail lucianatandrade@gmail.com

Lúcio Hanai Viana

Doutor em Ciências Sociais pela PUC-SP, mestre em Administração Pública e Governo pela Eaesp-FGV e bacharel em Ciências Sociais pela PUC-SP. Atualmente é Secretário Adjunto da SMDE – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico de Cajamar, pesquisador do Observatório das Metrôpoles – São Paulo e revisor da *Revista de Direito da Cidade*, da *Revista Íconos* e da *Revista Café com Sociologia*.

E-mail: luciohanai@hotmail.com

Luiz Henrique Apollo

Mestre em Sociologia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, possui graduação em Relações Internacionais pela Escola Superior de Propaganda e Marketing e especialização em Estudos Estratégicos Internacionais pela UFRGS. É pesquisador vinculado ao Grupo de Pesquisa em Sociologia Urbana e Internacionalização de Cidades (GPSUIC) e faz parte do Observatório das Metrôpoles – Porto Alegre. Possui experiência de pesquisa em Sociologia Urbana, de desenvolvimento, economia criativa, política externa, abordagem crítica à financeirização e internacionalização de cidades.

E-mail: luizhapollo@gmail.com

Rafael de Aguiar Arantes

Graduado em Ciências Sociais, com bacharelado em Sociologia, pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Mestre e doutor em Ciências Sociais pela mesma Universidade, com estágio de doutoramento no Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales da Pontificia Universidad Católica de Chile. Atualmente é professor adjunto do departamento de Sociologia, do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e do Mestrado Profissional em Segurança Pública, Justiça e Cidadania da UFBA. É pesquisador associado ao Centro de Estudos e Pesquisas em Humanidades (CRH/UFBA) e ao núcleo Salvador do INCT/Observatório das Metrôpoles.

E-mail: rafaelarantes13@gmail.com

Vanessa Marx

Professora do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) e do departamento de Sociologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Tem pós-doutorado em Ciência Política pela UFRGS, doutorado em Ciência Política e Administração pela Universidad Autònoma de Barcelona, reconhecido no Brasil pela Universidade de São Paulo (USP). Coordenadora do Grupo de Pesquisa Sociologia Urbana e Internacionalização das Cidades (GPSUIC) do PPGS, membro do Conselho Científico e coordenadora do grupo de trabalho Democracia Participativa, Sociedade Civil e Território do Centro de Estudos Internacionais sobre Governo (Cegov) da UFRGS. Participa como pesquisadora da rede nacional do Observatório das Metrôpoles – Núcleo Porto Alegre. Desenvolve pesquisa nos seguintes temas: sociologia urbana, ativismo urbano, internacionalização das cidades e movimentos sociais.

E-mail: vanessa.marx@ufrgs.br