



Fundação

CECIERJ

Consórcio **cederj**

Centro de Educação Superior a Distância do Estado do Rio de Janeiro

Geografia Urbana

Volume Único

Gilmar Mascarenhas
Leandro Dias de Oliveira



**GOVERNO DO
Rio de Janeiro**

**SECRETARIA DE CIÊNCIA,
TECNOLOGIA, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO SOCIAL**

**UNIVERSIDADE
ABERTA DO BRASIL**

**MINISTÉRIO DA
EDUCAÇÃO**



Apoio:



FAPERJ

Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo
à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro

Fundação Cecierj / Consórcio Cederj

www.cederj.edu.br

Presidente

Carlos Eduardo Bielschowsky

Vice-presidente

Marilvia Dansa de Alencar

Coordenação do Curso de Geografia

UERJ - Gláucio José Marafon

Material Didático

Elaboração de Conteúdo

Gilmar Mascarenhas

Leandro Dias de Oliveira

Direção de Design Instrucional

Cristine Costa Barreto

Coordenação de Design Instrucional

Bruno José Peixoto

Flávia Busnardo da Cunha

Paulo Vasques de Miranda

Design Instrucional

Gabriel Ramos Gomes da Costa

Ian Queiroz

Lívia Tafuri Giusti

Fernanda Felix

Biblioteca

Raquel Cristina da Silva Tiellet

Simone da Cruz Correa de Souza

Vera Vani Alves de Pinho

Diretoria de Material Impresso

Marianna Bernstein

Revisão Linguística

Anna Maria Osbornne

Beatriz Fontes

José Meyohas

Maria Elisa Silveira

Rosane Lira

Ilustração

Renan Alves

Capa

Renan Alves

Programação Visual

Mario Lima

Núbia Roma

Produção Gráfica

Fábio Rapello Alencar

Ulisses Schnaider

Copyright © 2018, Fundação Cecierj / Consórcio Cederj

Nenhuma parte deste material poderá ser reproduzida, transmitida e/ou gravada, por qualquer meio eletrônico, mecânico, por fotocópia e outros, sem a prévia autorização, por escrito, da Fundação.

M395g

Mascarenhas, Gilmar.

Geografia urbana. Volume único / Gilmar Mascarenhas,
Leandro Dias de Oliveira. – Rio de Janeiro: Fundação Cecierj, 2018.

444 p.; 19 x 26,5 cm.

ISBN: 978-85-458-0097-2

1. Geografia urbana. 2. Geografia humana. 3. Urbanismo - Meio ambiente.
4. Urbanismo - Desenvolvimento sustentável. 5. Urbanização turística.
I. Oliveira, Leandro Dias de. 1. Título.

CDD: 902

Referências bibliográficas e catalogação na fonte, de acordo com as normas da ABNT.
Texto revisado segundo o novo Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa.

Governo do Estado do Rio de Janeiro

Governador

Luiz Fernando de Souza Pezão

Secretário de Estado de Ciência, Tecnologia, Inovação e Desenvolvimento Social

Gabriell Carvalho Neves Franco dos Santos

Instituições Consorciadas

CEFET/RJ - Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca

Diretor-geral: Carlos Henrique Figueiredo Alves

FAETEC - Fundação de Apoio à Escola Técnica

Presidente: Alexandre Sérgio Alves Vieira

IFF - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense

Reitor: Jefferson Manhães de Azevedo

UENF - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro

Reitor: Luis César Passoni

UERJ - Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Reitor: Ruy Garcia Marques

UFF - Universidade Federal Fluminense

Reitor: Sidney Luiz de Matos Mello

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

Reitor: Roberto Leher

UFRRJ - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Reitor: Ricardo Luiz Louro Berbara

UNIRIO - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Reitor: Luiz Pedro San Gil Jutuca

Sumário

Aula 1 • A cidade, o urbano e a urbanização	7
<i>Gilmar Mascarenhas</i>	
Aula 2 • Natureza e romantismo, empiria e patriotismo: a cidade na Geografia Tradicional	41
<i>Gilmar Mascarenhas</i>	
Aula 3 • A abordagem pragmática: uma geografia ativa	67
<i>Gilmar Mascarenhas</i>	
Aula 4 • A Geografia Urbana Crítica	91
<i>Gilmar Mascarenhas</i>	
Aula 5 • As subjetividades no urbano: a Geografia Humanística	119
<i>Gilmar Mascarenhas</i>	
Aula 6 • A cidade e a problemática ambiental contemporânea	149
<i>Leandro Dias de Oliveira</i>	
Aula 7 • Cidade e indústria	173
<i>Leandro Dias de Oliveira</i>	
Aula 8 • Os tempos da cidade: elementos de geografia histórica	197
<i>Gilmar Mascarenhas</i>	
Aula 9 • Rede urbana	227
<i>Gilmar Mascarenhas</i>	
Aula 10 • A cidade e o modelo de desenvolvimento sustentável.....	261
<i>Leandro Dias de Oliveira</i>	
Aula 11 • A nova geografia das cidades médias.....	287
<i>Leandro Dias de Oliveira</i>	
Aula 12 • Ordem e progresso: o planejamento urbano	311
<i>Gilmar Mascarenhas</i>	
Aula 13 • A urbanização turística.....	349
<i>Gilmar Mascarenhas</i>	

Aula 14 • Cultura e espaço urbano: os sentidos e as representações da cidade	381
---	------------

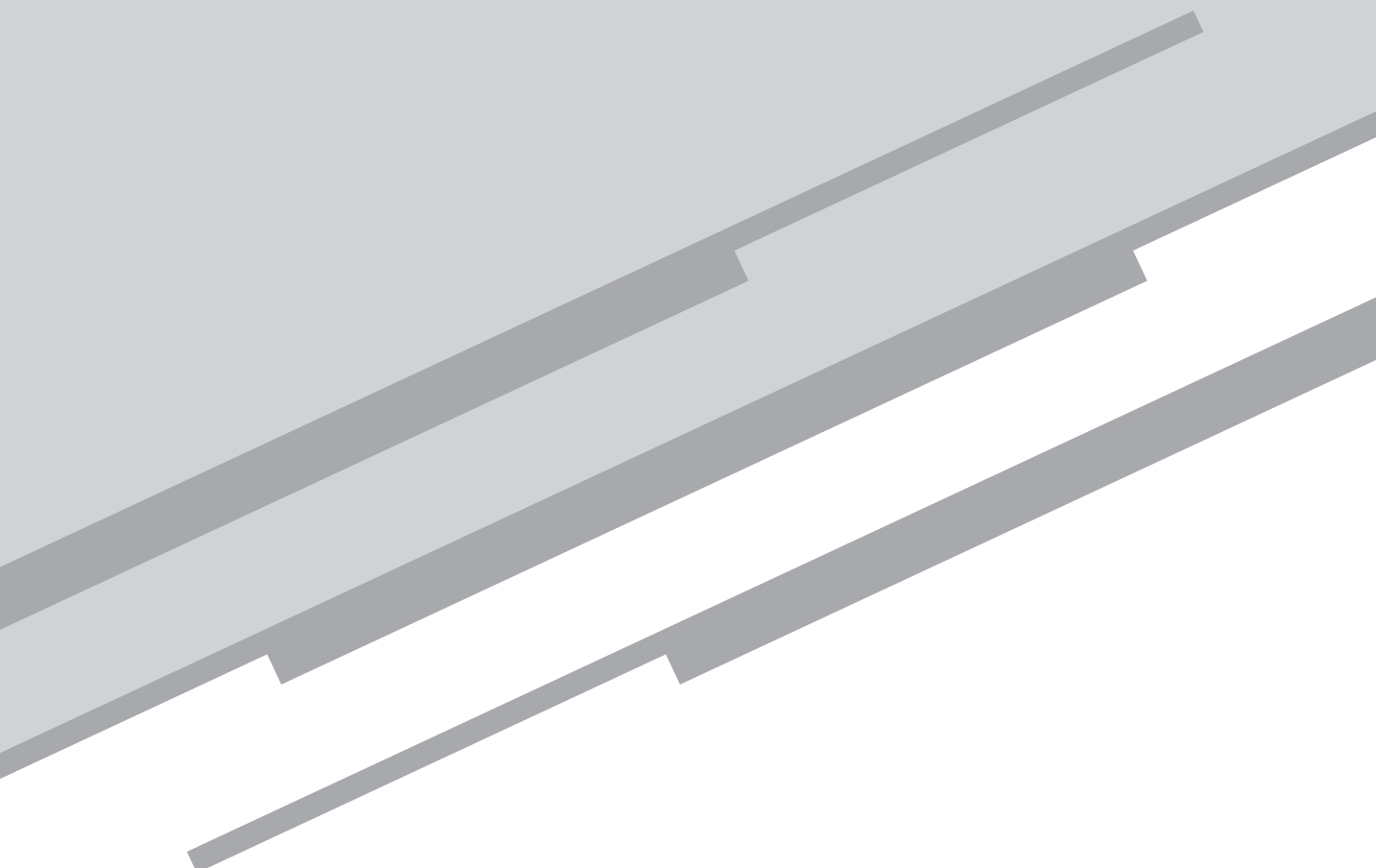
Gilmar Mascarenhas

Aula 15 • O direito à cidade	421
---	------------

Leandro Dias de Oliveira

Aula 1

A cidade, o urbano e a urbanização



Gilmar Mascarenhas

Meta

Oferecer uma introdução ao curso de Geografia Urbana, apresentando conceitos básicos e a orientação teórica geral do conteúdo programático.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. identificar os conceitos clássicos de urbanização;
2. definir as noções de cidade e urbano no âmbito da Economia Política;
3. identificar a urbanização como relação dialética entre o urbano e a cidade;
4. reconhecer a natureza conflituosa da produção do espaço urbano, expressa no confronto entre estratégias e táticas de seus agentes.

Introdução: o que é cidade?

A pergunta parece remeter a uma resposta óbvia. À primeira vista, qualquer um responderia, por exemplo, que cidade é justamente o que não é campo. Em outras palavras, o oposto da zona rural: uma concentração de muita gente morando, comprando e trabalhando em atividades que não são rurais. E se quiser estender a resposta, enumerando características da cidade, diria que nela se observa o contrário da tranquilidade reinante no campo: a cidade seria o lugar da agitação, do tempo acelerado e do tráfego intenso.

No que tange à fisionomia, diferente da paisagem rural, caracterizada pela horizontalidade, a cidade seria marcada pela imagem dos altos edifícios, isto é, da verticalização. Em suma, para o senso comum, a cidade é um fenômeno tão óbvio e tão reconhecido que dispensaria definições.



Susana Freixeiro

Figura 1.1: Imagem que simboliza bem as noções preconcebidas de campo e cidade, colocando lado a lado a pequena cidade de Trancoso, em Portugal, e Madrid, na Espanha.

Fonte: <http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:MadridCTBA.jpg>
<http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Trancoso2.jpg>

No entanto, para a Geografia, a cidade é um objeto de estudo, e não um tema banal. Também o é para outras ciências sociais. E sendo um objeto de estudo científico, passa a ser tratado de forma especial, bem diferente do olhar oferecido pelo senso comum. Para o cientista, tudo aquilo que parece óbvio para a maioria das pessoas deve ser encarado sempre com cuidado, com atitude de quem não se satisfaz com definições

simples, com aquelas noções banais compartilhadas por todos. Aliás, este é um dos papéis da ciência: problematizar, isto é, construir indagações, hipóteses, testar essas hipóteses ou submeter indagações ao exercício reflexivo e, assim, adquirir um entendimento mais complexo da realidade, para além da aparente simplicidade das coisas.

Pois bem, voltemos, então, a nossa pergunta inicial. A primeira dificuldade que surge em respondê-la é dar-se conta de que aquilo que chamamos de cidade pode corresponder não a um único fenômeno, mas abrigar um conjunto extremamente heterogêneo de situações. Em outras palavras, são chamados de cidade os mais diferentes núcleos urbanos, desde aqueles minúsculos (de aparência quase rural), de poucas centenas de habitantes, até as grandes metrópoles, que aglomeram milhões de pessoas. Portanto, definir cidade é algo muito complicado, devido à heterogeneidade dos fenômenos geográficos que representam o entendimento do que é cidade.

Veremos, ao longo desta aula, que existem vários obstáculos à busca de um conceito de cidade. Mas isso não nos desanima, ao contrário, estimula-nos. É justamente a complexidade de um determinado fenômeno que faz despertar no estudioso a busca por novas respostas e novas formas de compreensão. Por enquanto, o que você precisa saber é que estamos iniciando um curso de Geografia Urbana e que esse ramo da Geografia tem como foco o estudo das cidades e dos fenômenos a elas associados, que podemos chamar de fenômenos urbanos.

Além do conceito de cidade, outros dois são fundamentais: o urbano e a urbanização. Começemos por este último, a urbanização, por ser menos complicado.

Conceitos de urbanização

Para iniciar a conversa, devemos admitir que existem definições distintas, em vez de uma única verdade universal. Quando o assunto é urbanização, nem sempre estamos falando precisamente da mesma coisa. Há, pelo menos, três formas de conceber o fenômeno da urbanização:

1. crescimento superior da população urbana (aquela residente nas cidades) sobre a população rural. Nesse sentido, diz-se que um país está se urbanizando quando a população do campo cresce a um ritmo inferior ao da população urbana. Note-se que essa concepção, embora ainda muito presente nos livros didáticos de Geografia, tornou-se banal, pois

desde a segunda metade do século XX praticamente todas as sociedades do mundo estão em processo de urbanização.

2. intervenção do Estado em áreas já ocupadas ou em vias de ocupação, para provê-las de infraestrutura básica (eletrificação, abastecimento de água, rede de esgoto, asfaltamento etc.). Essa concepção encontra-se muito em voga no senso comum, pois é aquela divulgada amplamente na imprensa, quase sempre direcionada às políticas recentes de urbanização de favelas.

3. processo mais amplo de transformação, que abrange não apenas as mudanças na configuração territorial (expansão das cidades e implantação de infraestrutura), mas também o funcionamento geral da sociedade. Tal funcionamento inclui as relações sociais, os comportamentos, os valores culturais etc. Esse conceito de urbanização, que é justamente aquele com o qual trabalhamos nesta aula, pressupõe que urbanizar é transformar espaços e sociedades.

Comentaremos cada uma dessas três definições. A primeira é a mais difundida e a mais simples de todas; baseia-se no princípio (ou critério) demográfico: quantas pessoas residem na cidade e no campo.

A dimensão demográfico-quantitativa

Estudando Geografia no ensino fundamental e médio, você deve ter se deparado diversas vezes com esta forma de conceituar a urbanização: pela dimensão demográfico-quantitativa. Por exemplo, quando apareciam gráficos indicando o ritmo de urbanização do Brasil, o ritmo acelerado ao longo do século XX é quase sempre explicado pelo processo de industrialização. Tais gráficos demonstravam que, até o início do século XX, o país era essencialmente rural e foi progressivamente se urbanizando, através do deslocamento maciço de populações do campo para a cidade (movimento denominado êxodo rural), de forma que, na década de 1960, enfim, o país se tornou mais urbano que rural.

Esse processo de urbanização, embora apresente natural desaceleração ultimamente, continua ocorrendo de modo que hoje o índice de urbanização do Brasil atinge a marca de 85% de sua população. Isso significa que, em cada grupo de vinte brasileiros, 17 vivem em situação urbana, ao passo que apenas três moram no campo. O censo de 2010 acusou 84% de nossa população como urbana, enquanto o censo

anterior, o de 2000, registrava 81%, conforme podemos ver no gráfico a seguir.

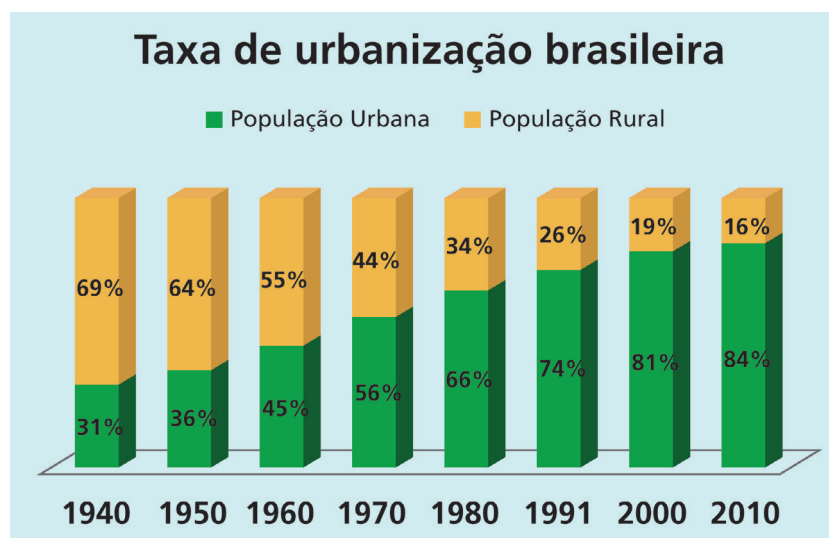


Figura 1.2: Gráfico indicativo do crescimento da população urbana brasileira. Atente-se para o fato de que a população urbana supera a rural no decorrer da década de 1960, consolidando-se na década de 1970.

Fonte: <http://goo.gl/l2maF9>



A urbanização não é um processo que ocorre apenas no Brasil; trata-se de um fenômeno mundial. Nos países periféricos, ele é mais intenso, pois os países centrais (ou mais desenvolvidos) já vivenciaram, no passado, esse processo de urbanização e hoje tendem a apresentar um quadro de estabilidade, isto é, de consolidação da distribuição da população entre campo e cidade. Nesse sentido, a África apresenta, atualmente, os mais elevados ritmos de urbanização.



Figura 1.3: Avenida 4 de fevereiro, em Luanda (Angola).

Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marginal_Avenida_4_de_Fevereiro_Luanda_March_2013_05_\(cropped\).JPG#mediaviewer/Ficheiro:Marginal_Avenida_4_de_Fevereiro_Luanda_March_2013_05_\(cropped\).JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marginal_Avenida_4_de_Fevereiro_Luanda_March_2013_05_(cropped).JPG#mediaviewer/Ficheiro:Marginal_Avenida_4_de_Fevereiro_Luanda_March_2013_05_(cropped).JPG)

Ainda tratando dessa primeira definição, você deve se lembrar de que também teve contato nos livros didáticos de Geografia com tabelas que comparavam os índices percentuais de urbanização de cada região do Brasil, ou de diferentes países do mundo. Essas tabelas quase sempre vinham acompanhadas de explicações sobre os níveis de desenvolvimento de cada país ou região. A associação era simples e direta: quanto mais desenvolvido, mais urbanizado. Essa associação persiste ainda que, cada vez mais, note-se um crescimento urbano expressivo nos países menos desenvolvidos.

Neste momento, você precisa compreender que esse conceito de urbanização, embora válido e importante como indicador mais geral da situação territorial de um país, continente ou região, é um conceito limitado. É limitado por ser meramente quantitativo: ele recorre aos números, ao contingente demográfico que habita as áreas urbanas, comparando-o ao contingente rural. E a urbanização é algo muito mais complexo do que isso. Para ampliar nossa compreensão da cidade, passemos ao segundo conceito aqui apresentado, aquele referente à infraestrutura urbana.

A dimensão infraestrutural

Você já deve ter lido nos jornais ou visto na televisão algum noticiário abordando *projetos de urbanização* como, por exemplo, a reforma da Zona Portuária do Rio de Janeiro, denominada Porto Maravilha. Geralmente, são projetos empreendidos pelo poder público: municipalidades em sua maioria, governos estaduais ou federais, em parceria com a iniciativa privada. Você também pode ter ouvido falar em projetos de *reurbanização*. Um dos mais famosos projetos de reurbanização no Rio de Janeiro é o de urbanização de favelas. De que urbanização se está falando?

Essa forma de definir urbanização foca sua atenção na infraestrutura básica (eletrificação, abastecimento de água, rede de esgoto, asfaltamento, alocação de equipamentos em praças, calçadas etc.), isto é, no conjunto de equipamentos necessários ao bom funcionamento de uma cidade. Em princípio, todos os bairros, todas as áreas urbanas, deveriam ser dotadas de tais serviços e equipamentos. Todavia, numa sociedade capitalista nem sempre isso ocorre.

Nos países de economia avançada, dita mais desenvolvida, tais como Canadá, Japão, Austrália, Noruega e Suécia, praticamente todos os espaços urbanos estão servidos com plena infraestrutura, incluindo transporte público de massa nas metrópoles. Por outro lado, nos países menos desenvolvidos, é muito comum uma clara e profunda divisão dualista no interior do espaço urbano, entre uma zona bem servida e outra completamente desprovida de equipamentos de infraestrutura. Tal dualismo reflete, sobretudo, o quadro socioeconômico profundamente desigual, mas se explica também pela forma de atuação do poder público, que quase sempre beneficia com investimentos as zonas residenciais das classes altas, em detrimento dos bairros pobres.



Figura 1.4: Vista da favela da Rocinha, que evidencia o dualismo urbano na cidade do Rio de Janeiro, onde o bem estruturado e o precário convivem lado a lado.

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:1_rocinha_favela_panorama_2010.jpg#mediaviewer/Ficheiro:1_rocinha_favela_panorama_2010.jpg



Desigualdade socioeconômica

A desigualdade socioeconômica existe em todos os países, sendo ela um dado inerente ao sistema capitalista. No entanto, o grau de desigualdade varia amplamente na escala planetária. Determinadas sociedades, sobretudo após a Segunda Guerra Mundial, vivenciaram um processo de desenvolvimento caracterizado pelo investimento público maciço no aspecto social. Esse modelo de desenvolvimento ficou conhecido como *Estado de bem-estar social*. Os governos promoveram investimentos constantes na instalação de infraestrutura urbanística, de modo a garantir condições básicas de cidadania e vida digna. E assim, mesmo na periferia mais pobre de cidades como Oslo (Noruega) e Genebra (Suíça), encontraremos ruas calçadas, serviços de água e esgoto, iluminação pública, transporte público, praças com equipamentos de lazer e esporte etc.

Em países como o Brasil, o rápido processo de urbanização (aqui no sentido primeiro que foi apresentado, de crescimento demográfico das cidades) promoveu intenso êxodo rural, imensos contingentes aportaram nas cidades a partir da década de 1930. Esse movimento migratório foi acompanhado de um contexto hostil, de desenvolvimento de um capitalismo agressivo baseado na busca de lucro rápido ou fácil, que alguns chamam de *capitalismo selvagem*.

Em suma, os migrantes (em sua maioria formada por analfabetos ou semianalfabetos) encontraram cidades onde se pagava muito mal pelas atividades que não exigem escolaridade, tais como serviços domésticos e construção civil. Ao mesmo tempo, fruto também desse capitalismo selvagem, as cidades apresentavam um cenário de intensa especulação imobiliária, ou seja, terrenos muitos caros, portanto, de acesso vedado ao empobrecido contingente oriundo do êxodo rural.

O crescimento das favelas nas grandes cidades brasileiras é resultado claro e direto desse quadro, dessa conjugação de salários baixos e terrenos urbanos caros. A favela foi, então, a solução encontrada por

aquelas pessoas para cumprir seu papel no processo de urbanização e industrialização do Brasil.

Outra solução, também muito precária, encontrada pelos pobres foi se deslocar para a periferia mais distante, na chamada franja da cidade, para ocupar lotes baratos e viver sem nenhuma infraestrutura, tendo, por exemplo, de buscar água em poços, numa situação extremamente degradante.



Capitalismo selvagem

A expressão *capitalismo selvagem* não é científica. Trata-se de uma expressão informal que, por expressar muito bem uma condição da realidade dos países menos desenvolvidos, difundiu-se bastante, figurando, por exemplo, em letras de músicas de sucesso, como no refrão “Homem primata, capitalismo selvagem”, da canção “Homem primata”, da banda Titãs, nos anos 1980. *Selvagem* é o oposto de *civilizado*. *Civilizado* refere-se a algo que atingiu elevado grau de consciência e organização social, no sentido de contenção de nossos impulsos (ou instintos básicos) violentos, portanto, *civilizado* é aquele indivíduo que reconhece e pratica as normas de respeito ao outro, aos direitos alheios. Nesse sentido, *capitalismo selvagem* seria aquele que não controla sua natureza violenta (de exploração do trabalho humano) e não respeita os direitos do trabalhador. No alvorecer da industrialização, o capitalismo era bastante *selvagem*, submetendo homens, mulheres e crianças a jornadas de trabalho penosas, de 12 a 14 horas, com salários de fome. Com o tempo, foi evoluindo, incorporando direitos trabalhistas.

Por que estamos falando de favelas e lotes periféricos? Justamente porque é a vasta existência dessas áreas desprovidas de infraestrutura e de serviços básicos que torna tão comum o uso do termo urbanização no sentido que estamos tentando explicar: o de provimento de serviços,

de equipamentos. Essas áreas são muito extensas no cenário urbano brasileiro, de forma que continuaremos ainda ouvindo muito falar em políticas de urbanização, pois as carências são enormes.

Mesmo nos dez últimos anos, em que o Brasil vem apresentando mudanças positivas no tocante à distribuição de renda, diminuindo a distância imensa que separa ricos e pobres e reduzindo visivelmente a miséria, o panorama urbano evoluiu muito pouco. Os pobres passaram a consumir maior quantidade de bens materiais. Os que já possuíam bens passaram a gozar de bens de melhor qualidade, como aparelhos de televisão de tela plana e maior. Passaram a consumir vestuário de melhor qualidade, frequentar salões de beleza (é notável a presença maciça desses serviços nas favelas e periferias) e desfrutar de outros benefícios da modernidade. Todavia, os bairros em que os pobres residem não apresentaram melhoria urbanística: prevalecem a precária situação de saneamento, as ruas sem calçamento, o transporte coletivo de baixa qualidade que, em muitos casos, até piorou, devido à privatização que encarece as tarifas sem oferecer melhorias no serviço, para não citar o tempo gasto com deslocamento, cada vez maior devido à multiplicação do número de automóveis em circulação.

Portanto, se por um lado, é inegável que as camadas populares passaram a desfrutar de maior acesso ao consumo de bens e serviços no Brasil, por outro, sua condição urbana continua precária, podendo até apresentar agravamento de situações, como no caso do transporte e da segurança.



Cidades sem saneamento básico

O jornal *O Globo*, no dia 19 de março de 2014, publicou em sua primeira página o resultado de um estudo que classifica o Brasil como o 112º país do mundo em termos de saneamento básico, num conjunto de duzentas nações avaliadas. Tal classificação contrasta diretamente com o fato de sermos a sétima economia do planeta. Na América do Sul, o Brasil se posiciona atrás do Equador, e, evidentemente, muito distante do Cone Sul, formado por Argentina, Uruguai e Chile. Para o ano de 2012, o estudo registrou a existência de 26,5 milhões de domicílios no Brasil sem

acesso à rede coletora de esgoto, o que representa 40% do conjunto. O pior é que esse índice vem apresentando crescimento constante, ao invés de caminhar no sentido da redução do problema.



Figura 1.5: Esgoto a céu aberto.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:EsgotoCeuAbertoValterCampanatoAgenciaBrasil.jpg#mediaviewer/Ficheiro:EsgotoCeuAbertoValterCampanatoAgenciaBrasil.jpg>

Para concluir o debate em torno desse segundo conceito de urbanização, podemos afirmar que o povo brasileiro vem conquistando direitos fundamentais nos últimos anos (acesso a escolaridade avançada, consumo geral etc.), mas, no tocante à condição urbana, a situação se encontra, na melhor das hipóteses, estacionada. Vimos o caso do saneamento no Brasil: hoje as pessoas mais humildes podem até se vestir e se alimentar melhor que antes, mas podem adoecer mais, pela contaminação geral da água em suas zonas de residência. Por isso, cresce o debate em torno do chamado direito à cidade, o que inclui o direito a condições dignas de habitação.

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

A partir dos dois conceitos de urbanização aqui apresentados, faça uma reflexão e comente a seguinte afirmativa: quanto maior o grau de urbanização (no sentido do primeiro conceito) de um país capitalista, mais urbanizadas (conforme o segundo conceito) serão as áreas habitadas pela população urbana. Concordando ou discordando, apresente sua justificativa.

Resposta comentada

Você deve perceber que um maior grau de urbanização capitalista geralmente não proporciona melhores condições urbanas. Se levarmos em conta o primeiro conceito, que trata urbanização como crescimento populacional nas cidades, perceberemos que, ao contrário de um crescimento urbano infraestrutural (como no segundo conceito), o que ocorre é o desenvolvimento de favelas e periferias escassamente urbanizadas, isto é, desprovidas de equipamentos e serviços essenciais.

Vejamos agora a terceira e última concepção de urbanização, aquela que é mais qualitativa e menos empírica que as demais e está relacionada ao modo de funcionamento de uma determinada sociedade, sendo, portanto uma visão estrutural, ampla. Também corresponde a uma abordagem que valoriza o processo histórico e seus conflitos de classes, tendo sido produzida a partir da crítica marxista da Economia Política. Em outras palavras, é um conceito de urbanização centrado no conteúdo das relações sociais, que tem como autor principal **Henri Lefebvre**, além de David Harvey e, no Brasil, Paul Singer, Milton Santos, Ana Fani Carlos e muitos outros.



Henri Lefebvre
(1901-1991)

Filósofo francês marxista que muito contribuiu para uma reflexão profunda sobre a urbanização moderna e contemporânea. Sua vasta obra iluminou a abordagem crítica, trazendo novas perspectivas ao estudo geográfico da cidade, em especial ao entendimento das estruturas da vida cotidiana, sempre vendo a cidade como processo, como devir. Propôs pensarmos a urbanização como processo social e cultural de tão largo alcance que pode acontecer até mesmo no ambiente rural.

A dimensão estrutural da economia política

O terceiro e mais importante conceito de urbanização provém da visão macroestrutural da Economia Política, que consiste em uma tentativa de entender a economia para além de seu âmbito tradicional (de produção, consumo e finanças), incorporando a ciência política. Assim, a Economia Política nos ajuda a entender que a economia não é racional, pois é condicionada pelo jogo político e social, isto é, pelas relações humanas num plano mais geral. Incorporando tal perspectiva, mas de forma crítica, Karl Marx demonstrou como o capitalismo se move a partir de contradições e como o Estado acaba quase sempre atuando em favor da classe dominante. Trata-se de uma *visão holística* da sociedade e de suas relações com a natureza.

Esse conceito de urbanização apresenta um fundamento essencial: a necessidade de diferenciar a cidade do urbano.



Importante notar que o termo urbano é normalmente utilizado nos livros como adjetivo e não como substantivo como estamos propondo aqui. Como adjetivo, ele serve para designar tudo que se refere à cidade. Nesse sentido, um parque urbano é um parque localizado necessariamente numa cidade. Do mesmo jeito que uma política urbana é uma política pública voltada para os espaços da cidade, podemos falar em economia urbana, cultura urbana etc. Mas, quando tomado como substantivo, o urbano é algo bem diferente.



Milton Santos
(1926-2001)

Considerado por muitos o mais importante geógrafo brasileiro de todos os tempos. Produziu uma vasta e fecunda obra, trabalhou em diversos países (da Europa, da América e da África), muito contribuindo para a teorização do espaço geográfico e da urbanização.

O termo cidade é um substantivo e se refere ao conjunto de objetos e pessoas que habitam o espaço urbano. Por objetos, a partir da perspectiva oferecida por **Milton Santos**, entendemos todos os equipamentos urbanos (as redes, a infraestrutura) e todas as edificações contidas em determinada cidade. A cidade é um acidente geográfico: ocupa um lugar preciso na superfície terrestre, bem como uma determinada extensão. Logo, enquanto fato empírico, a cidade é perfeitamente passível de mapeamento.

Já o urbano é algo bem menos palpável e pode ser definido como um conjunto de forças e de tendências que estruturam a cidade.

Forças e tendências formam o urbano. A cidade é um corpo vivo, que pulsa, que acolhe, a cada instante, inúmeros corpos em movimento. São diversos os agentes sociais em ação. Todas essas ações revelam a existência de forças que colocam em movimento pessoas e objetos. Que forças são essas? A resposta é complexa, mas, basicamente, podemos considerar que, numa sociedade capitalista, a força essencial que move a cidade é de natureza econômica: a busca pelo lucro. Já para os trabalhadores em geral, a força que os move é a luta pela sobrevivência. Lucro ou sobrevivência material, ambos se encontram no campo da economia – da economia política, para ser mais preciso.

O exemplo do futebol

Para exemplificar essa força econômica, podemos recorrer aos mais variados exemplos. Vejamos o caso do futebol. Ele chega a nossas cidades no final do século XIX como nobre novidade europeia e, durante algum tempo, será uma atividade de lazer, uma prática de sociabilidade que, como qualquer outra, tendia a separar as distintas classes sociais (e mesmo raças).

Com o tempo, essa atividade foi despertando enorme interesse, a ponto de os clubes perceberem a possibilidade de cobrar ingressos daqueles que gostavam de acompanhar os jogos. E, assim, uma atividade lúdica vai se transformando em espetáculo.

O resultado geográfico dessa transformação é a expansão em número e no porte dos estádios, que inicialmente continham apenas um pequeno pavilhão social para acolher exclusivamente sócios e beneméritos, além de eventuais convidados.

Com a popularização do futebol, no final dos anos 1930, Rio de Janeiro e São Paulo já possuíam estádios de grande porte (São Januário e Palestra Itália), com capacidade para 50 mil pessoas, quando a municipalidade paulista decidiu edificar o primeiro estádio estatal do Brasil: o Pacaembu. Naquele contexto, o futebol já deixara de ser um esporte amador: o público presente aos jogos queria assistir a espetáculos vibrantes, com alto grau de qualidade técnica e de empenho dos atletas. Estes, por sua vez, eram pagos pelos clubes (note que essa palavra perdera completamente o sentido original: clube é uma associação espontânea

de indivíduos para praticar alguma atividade de interesse comum; com o assalariamento dos atletas, o clube de futebol começa a se assemelhar a uma empresa). Chegara o profissionalismo no futebol, movido, claro, por interesses econômicos.

O Rio de Janeiro respondeu rapidamente à iniciativa paulistana e edificou o maior estádio do mundo, o Maracanã, inaugurado em 1950. Um pouco depois, durante o regime militar (1964-1985), diversos estádios de grande porte foram espalhados pelo território nacional.

O Brasil se tornou o país dotado do maior parque de estádios do mundo já no final dos anos 1970. Podem dizer alguns que não apenas o interesse econômico movia essa febre construtiva, pois o interesse governamental era usar o futebol como “ópio do povo”, desviando assim a atenção das massas para fora do cenário político. Essa afirmação está correta, mas mesmo o interesse político traz, na verdade, a supremacia do interesse econômico, afinal, o regime militar surge e se mantém no Brasil para manter a estabilidade do capitalismo e conservar os lucros, ao reduzir radicalmente a capacidade de protesto popular e de organização sindical. Portanto, a força que transformou o futebol em importante atividade sociocultural no Brasil foi essencialmente a força econômica. Essa força gerou uma nova paisagem urbana, repleta de grandes estádios.

Nos últimos anos, percebemos uma onda de debates em torno da reforma dos estádios brasileiros. O tradicional “estádios das massas” que se espalhou em nossas capitais é considerado hoje obsoleto, devendo, assim, ser modernizado. Tal modernização consiste em tornar as arenas mais seguras e confortáveis. Todavia, tais qualidades são obtidas por meio da elitização dos estádios: o custo dos ingressos aumentou, nos últimos dez anos, muito mais do que qualquer índice inflacionário.

Qual força movimentou esse debate? É fato que o futebol se tornou uma atividade milionária: os atletas medianos de hoje faturam muito mais do que os grandes craques de um passado recente. Existe um público consumidor disposto a pagar caro para assistir aos jogos, desde que em condições novas, de conforto e segurança. Para os clubes, do Brasil e do exterior, é muito mais lucrativo operar essa substituição de público: sai o pobre trabalhador, entram as famílias de classe média e média-alta. Sai o torcedor exaltado para entrar um público bastante comportado.

No Maracanã, um marco importante dessa mudança foi a destruição do setor popular conhecido como Geral em 2005: nele se aglomeravam

os mais pobres, em pé, pagando ingressos a preços muito baixos. A Copa do Mundo de 2014 serviu para acelerar esse processo de transformações na paisagem urbana brasileira.



Figura 1.6: Maracanã no tempo da Geral.

Fonte: <http://novomaraca.blob.core.windows.net/195007/EM161120110702-300x265.jpg>



Figura 1.7: Maracanã modernizado para o Pan-Americano de 2007, já com as cadeiras azuis no lugar onde antes ficava a Geral.

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Est%C3%A1dio_do_Maracan%C3%A3_-_panorama.jpg#mediaviewer/Ficheiro:Est%C3%A1dio_do_Maracan%C3%A3_-_panorama.jpg

O velho “estádio das massas” tinha seus problemas, sobretudo, decorrentes da falta de investimento em manutenção adequada de suas estruturas, mas era um espaço mais alegre, onde a multidão inventava formas de torcer e de vibrar, criando uma atmosfera de carnaval.

Mas a Federação Internacional de Futebol, a FIFA, estabeleceu que todos os lugares nos estádios devem possuir cadeiras com recosto, impondo aos espectadores uma atitude inteiramente diferente, condicionada, vigiada, cerceando seus movimentos individuais e coletivos. Para ilustrar essa mudança, recorremos ao escritor britânico Nick Hornby (2000, p. 75-76), que escreveu um belo livro sobre torcedores de futebol:

Portanto, é claro que é triste: as torcidas de futebol talvez ainda sejam capazes de criar um novo ambiente que seja eletrizante, mas jamais poderão recriar o antigo, que exigia vastos números e um contexto no qual esses números pudessem se unir num único e imenso corpo reagente. [...] Os grandes clubes parecem ter se cansado de suas torcidas, e sob certo aspecto, quem pode culpá-los? [...] as famílias de classe média – o novo público alvo – não só irão se comportar bem, como pagar muito mais para fazê-lo.

Outra mudança que tem ocorrido é que os espaços para jogar livremente o futebol estão escasseando em nossas cidades, em função também de interesses econômicos. Entre as décadas de 1940 a 1970, havia nas metrópoles brasileiras muito mais campos de várzea (espaços livres) do que em nossos dias.

O processo de valorização do solo urbano, incluindo a especulação imobiliária, reduziu a extensão de tais espaços. Muitos indivíduos hoje têm que pagar para poder praticar esse esporte. É fato consumado que as gerações atuais praticam muito menos futebol que as anteriores: a forma de vivenciar essa paixão nacional é cada vez mais *passiva*, isto é, diante da televisão ou de um computador. Esse processo incide negativamente na saúde individual (sedentarismo e obesidade crescentes) e na saúde psicossocial da coletividade: a dimensão das relações comunitárias, das sociabilidades que reforçam laços afetivos e identitários no interior de comunidades e grupos sociais.



Figura 1.8: Campo de Futebol Society. Espaços assim costumam ser privados e alugados para que as pessoas possam jogar futebol com os amigos – uma forte evidência da especulação imobiliária na redução dos campos de várzea.

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Partida_de_Futebol_Society.jpg#mediaviewer/Ficheiro:Partida_de_Futebol_Society.jpg

Em todo esse processo de transformações, temos a cidade e o urbano. A cidade se apresenta em suas formas geográficas visíveis: os estádios e os campos de futebol informal. O urbano, por sua vez, transparece nas forças (invisíveis) que atuam sobre essa realidade material, transformando-a – forças (interesses econômicos) que transformam o estádio das massas em sofisticado equipamento excludente e que reduzem a superfície outrora ocupada por campinhos de futebol; forças que, cada vez mais, nos convidam a permanecer como meros consumidores diante da televisão ou do computador. Um novo urbano vai se impondo gradativamente. E nesse processo a cidade vai sendo reformada constantemente.

O exemplo do patrimônio histórico-arquitetônico

Vários outros exemplos poderiam ser dados nesta aula. Um deles é a tendência de valorização do patrimônio histórico-arquitetônico, marcante nas últimas décadas, gerando políticas urbanas voltadas para tombamento e restauração de centros e zonas históricas, por exemplo. Antes de 1980, muitas agressões eram cometidas contra esse patrimônio, como por exemplo, a tentativa de demolição dos Arcos da Lapa em 1962;

ou a completa e absurda destruição do morro do Castelo, berço da cidade do Rio de Janeiro, ocorrida em 1922; ou, ainda, a demolição, nos anos 1970, da casa onde viveu nosso maior escritor, Machado de Assis (1839-1908), no bairro Cosme Velho, Rio de Janeiro. Naquela época, considerava-se um *atraso* a sobrevivência de certos edifícios e monumentos. A cidade tinha que se modernizar, e o progresso deveria ser implacável, destruindo aquela *velharia* que insistia em permanecer na paisagem da cidade. Podemos dizer que, se a cidade hoje prefere preservar certo casario histórico, é porque existe um novo urbano composto de forças e tendências que valorizam o patrimônio histórico.



Thad Roan

Figura 1.9: Arcos da Lapa.

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Arcos_da_Lapa.jpg#mediaviewer/Ficheiro:Arcos_da_Lapa.jpg

Você pode estar se perguntando: onde entra o interesse econômico nesse caso? Ele sempre estará presente. Um dos interesses mais evidentes está associado ao turismo cultural: os governantes sabem o quanto um monumento histórico tem poder de atrair turistas e investimentos. Outro interesse é a valorização da cidade, seu *marketing* urbano. Em algumas situações, existem interesses imobiliários, de proprietários fundiários que percebem ganhos fabulosos na recuperação de zonas históricas, onde estes detêm terrenos que até bem pouco tempo teriam pouco valor imobiliário. É o caso da Zona Portuária do Rio de Janeiro.

O exemplo do enclausuramento

Mais um importante processo merece ser citado: a concentração espacial e a tendência ao enclausuramento (ou insularização) verificadas no comércio varejista. Tínhamos antes um modelo de comércio caracterizado por milhares de pequenos agentes capitalistas, em quitandas e feiras livres. Nos anos 1950, despontou o supermercado, expressão do surgimento de grandes empresas no setor. Nos anos 1970, difundem-se os *shopping centers*. O resultado desse processo foi a redução drástica do número de feiras e de feirantes no Rio de Janeiro, bem como de quitandas, peixarias, armazéns e outros pequenos estabelecimentos. Assim, o comércio de rua sofreu forte impacto. Bairros de tradição comercial, como o Méier, na Zona Norte carioca, apresentam hoje um cenário desolador, de desertificação, com várias lojas fechadas há décadas. O varejo, antes espalhado, tende a se concentrar e quase sempre a se fechar em grandes equipamentos, como os hipermercados e *shopping centers*. Por isso, falamos em insularização: são verdadeiras ilhas, separadas das residências, isoladas da vida urbana tradicional da rua. Aplicando nossos conceitos, temos uma cidade em transformação (do pequeno comércio tradicional de rua para os grandes estabelecimentos), movida por um urbano que expressa claramente interesses capitalistas, de concentração de capital na mão de grandes agentes econômicos.

Esse mesmo processo de insularização, que também pode ser chamado de formação de enclaves espaciais, ocorre no âmbito da produção do espaço habitacional. Testemunhamos a proliferação de condomínios fechados como reação à difusão do medo urbano, através da propagação da ideia de que a melhor forma de combater ou escapar da violência urbana é viver dentro de muros, isolando-se do restante da cidade – algo que o geógrafo Marcelo Lopes de Souza chamou de *agorafobia*, isto é, aversão ou medo dos espaços públicos. A colocação (em geral ilegal) de cancelas na entrada de ruas para controlar o acesso a elas faz parte desse processo. Os promotores imobiliários percebem (e até estimulam) essa sensação geral de insegurança e, por isso, investem nesses projetos habitacionais. Mais uma vez, a dimensão econômica fala mais alto no processo de urbanização.

Para concluir essa explicação sobre a cidade e o urbano, vimos até aqui que a cidade (a base material) é movida pelo urbano (as forças e as tendências). É importante registrar que essa dinâmica não é igual para o conjunto das cidades: umas são afetadas antes ou mais rapidamente que outras pelo novo urbano. O motivo desse quadro de heterogeneidade é

simples: as forças econômicas não se manifestam com a mesma intensidade em todas as cidades. Essa variação decorre das diferenças de potencial de mercado, ou seja, de capacidade de o público local pagar pelas modificações. Nesse sentido, o novo modelo de estádio chega primeiro nas grandes metrópoles. Não há perspectivas de chegar a cidades menores, de economia menos dinâmica, como, por exemplo, Pirai, Saquarema e Itaperuna. É verdade que esse modelo já chegou a Volta Redonda, por meio do Estádio da Cidadania, motivado pelo interesse (e capacidade econômica) da cidade em melhorar sua imagem, marcada pela siderurgia pesada (e poluente) e após os graves conflitos de 1989. Mas, em geral, a difusão desse modelo será lenta e, certamente, incompleta.

O mesmo podemos dizer de inovações como o *shopping center*: ele primeiro chegou às duas principais metrópoles nacionais, para depois se difundir pelas demais capitais, atingir as cidades médias mais dinâmicas e, finalmente, a algumas cidades de menor porte. Todavia, nunca chegarão aos pequenos núcleos urbanos, aqueles com menos de cinco mil habitantes. Como afirmou certa vez Milton Santos, as novidades do urbano chegam a São Paulo primeiro, antes de qualquer outro lugar no Brasil. Em resumo, o urbano está *no ar*, como possibilidade, como potencialidade, mas, para se materializar em formas espaciais, é preciso que existam condições mínimas, condições concretas.

Atividade 2

Atende aos objetivos 2 e 3

Faça um texto que contenha, no mínimo, três parágrafos:

No primeiro, defina as noções de *cidade* e *urbano* conforme mostrado no texto; no segundo, identifique a urbanização como relação dialética entre o urbano e a cidade; e, por fim, no terceiro, comente algum processo de mudança de paisagem, mesmo que lento, em sua cidade, levando em conta os conceitos desenvolvidos nos dois primeiros parágrafos.

Resposta comentada

Tratamos até aqui da ideia de cidade como espaço visível, base material, e do conceito de urbano como força invisível, tendências.

Urbanização ocorre quando essas tendências passam a influir no espaço visível causando uma transformação na paisagem.

Você pode escolher qualquer processo, inclusive alguns dos aqui citados, e demonstrar a possibilidade de compreendê-los a partir das noções de cidade e urbano aqui desenvolvidas.

A produção do espaço urbano: uma dinâmica conflituosa

Estamos falando de forças dominantes (associadas geralmente à busca do lucro) e também de tendências dominantes, pois vimos que o urbano é formado por forças e tendências, que vão modificando a paisagem.

Retomemos o caso do futebol para perceber as duas tendências em curso: a elitização dos estádios e a redução dos espaços livres para a prática informal do futebol. A busca pelo lucro é uma constante na sociedade capitalista. O que varia, segundo os lugares, os setores e as épocas é a tendência dominante. No caso do futebol, observamos que, nos anos 1930, a força econômica implantou o profissionalismo como tendência geral, que primeiro aconteceu nos grandes centros (Rio e São Paulo) para então se espalhar pelo país. O advento do profissionalismo no futebol produziu outra tendência: a expansão física dos estádios, movimento que se acelerou nas décadas de 1960 e 1970. Todavia, hoje constatamos outra tendência: os estádios reduzem sua capacidade de público e sofisticam-se em busca de um público de maior poder aquisitivo.

Estratégias

Devemos introduzir aqui um terceiro conceito associado ao urbano: as estratégias. Por definição, estratégia é a ação ou o caminho mais adequado para se alcançar um objetivo. Para entender a cidade, temos que reconhecer as estratégias dos setores hegemônicos, isto é, dos grandes agentes de produção do espaço urbano, que são os capitalistas, os proprietários de terra e o Estado, este último muitas vezes (ou quase sempre) agindo em favor dos primeiros.

Exemplificamos: no caso do futebol, os setores empresariais atuantes no ramo e interessados na reforma e elitização dos estádios criaram suas estratégias para atingir o objetivo de transformação profunda desses espaços. Uma delas foi veicular, na grande mídia, todo um ideário contrário ao estádio das massas. Acusaram-no de inseguro quando, na verdade, a insegurança era proveniente de má gestão e falta de investimentos, e não do modelo em si de estádio.

Outra estratégia utilizada foi a Copa do Mundo de 2014 no Brasil: a FIFA considerava satisfatório o uso de oito estádios, mas o país utilizou 12, isto é, gastou muito mais que o necessário, incluindo a construção de estádios em cidades que não possuem mercado futebolístico suficiente para manter essas arenas. É o caso de Manaus, Cuiabá, Natal e Brasília, que são assim acusadas de terem investido em elefantes brancos.

O Brasil perdeu a Copa, com direito a vexame, mas as grandes empreiteiras saíram vitoriosas em suas estratégias de realizar bons negócios. Compomos assim um trinômio na produção do espaço urbano: forças, tendências e estratégias.

As estratégias que afetam mais diretamente a geografia da cidade são as estratégias locacionais, isto é, as que envolvem a escolha do local mais apropriado para determinado investimento. Por mais apropriado devemos entender, logicamente, algo mais lucrativo. Por exemplo, a estratégia da rede McDonald's é se instalar em locais de maior poder aquisitivo (podemos notar que são raríssimos os McDonald's em bairros periféricos) e em áreas de grande movimento de pessoas, como áreas comerciais consolidadas ou em beira de avenidas e autopistas.

Os empresários sempre agem com base em estratégias bem pensadas, para reduzir riscos de prejuízos em seus negócios. O conjunto das estratégias utilizadas pelos inúmeros empresários compõe um fator essencial para se entender a evolução de uma cidade e seu dinamismo.

E nos ajuda a responder uma das mais tradicionais perguntas da Geografia: por que as coisas estão onde elas estão?

Em breve, veremos em funcionamento o Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro, conectando as cidades de Itaguaí e Itaboraí, escoando parte expressiva do tráfego pesado em importantes vias já saturadas, tais como Presidente Dutra, Washington Luiz, Linha Vermelha e Avenida Brasil. Poderosas forças econômicas ligadas ao setor petrolífero e de gás estão associadas a essa grande obra viária, que, por sua vez, produziu tendências significativas, como a valorização do solo ao longo de seu percurso. Uma vez em funcionamento, este Arco atrairá investimentos diversos, por exemplo, em serviços (postos de gasolina, restaurantes etc.).

Percebemos várias estratégias aí presentes, desde a macroestratégia de construir essa via até as pequenas estratégias de natureza mais local, para oferecer os serviços que acabamos de citar. Em resumo, a produção do espaço urbano se faz, concretamente falando, a partir das diversas estratégias empresariais. Cabe sempre lembrar que, para entender cada estratégia, é preciso verificar seu contexto, ou seja, as tendências gerais em curso. Essas tendências são acionadas por grandes forças, que formam o chamado setor hegemônico da sociedade, composto pelo grande capital em parceria com o Estado.

Relação conflituosa: propriedade e apropriação

Até aqui falamos do urbano como um conjunto de forças e tendências, e a produção do espaço urbano como o desdobramento deste em estratégias que vão agindo sobre a cidade, modificando-a, acentuando os padrões existentes, mantendo as diferenças entre bairros, os contrastes etc. Entretanto, Lefebvre nos ajuda a perceber que a produção do espaço urbano não é acionada apenas pelos setores hegemônicos. Os pobres da cidade e os trabalhadores em geral também são agentes produtores do espaço urbano, embora bem mais tímidos que as forças hegemônicas e com impacto muito menor que o delas, pois não dispõem de recursos materiais nem força política para grandes intervenções sobre o espaço da cidade. Outros autores trataram desse assunto, mas justamente por prestar maior atenção à microescala da vida cotidiana, Lefebvre contribuiu decisivamente para compreendermos a natureza e o papel dos pequenos agentes.

Lefebvre pressupunha que a cidade se move de forma essencialmente conflitiva, o que é natural para um pensador marxista. Não se trata de um conflito qualquer, como entre vizinhos, entre candidatos que disputam o mesmo posto, entre familiares etc. Trata-se de um conflito estrutural, típico da sociedade capitalista. É um conflito inerente ao sistema capitalista, pois este coloca em situação de confronto potencial as elites e os pobres. Os interesses das elites, grandes proprietários de terra e empresários em geral é lucrar com a exploração da força de trabalho, com a especulação imobiliária e com outros artifícios que prejudicam a qualidade de vida dos trabalhadores. Resumindo, estamos falando de um tipo específico de conflito.

Uma das formas de expressão desse conflito seria o que Lefebvre denominou de confronto entre propriedade e apropriação. A propriedade, neste caso, designa as ações e os interesses daqueles que são proprietários. Proprietários de quê? De capital, de terras e de poder político, o que envolve as empresas e as instituições, o controle da máquina governamental, da produção e aplicação das leis etc. Já do outro lado do confronto, está a apropriação. Quem se apropria do quê? Certamente, Lefebvre se refere aos que estão em condição subalterna e que lutam para se apropriar de recursos, territórios, condições melhores de vida.

Essa luta pela apropriação pode ser individual, mas geralmente adquire força efetiva quando se organiza coletivamente, por meio dos diversos movimentos sociais urbanos, dos sindicatos e de várias outras formas de organização e luta social contra a propriedade em geral.

Um exemplo muito significativo de apropriação no espaço urbano são as favelas. Diante dos altos preços dos imóveis comparados ao escasso poder de compra da população pobre, esta encontrou sua solução se apropriando de terrenos para construir seu precário lugar de viver. Muitos terrenos onde surgiram favelas eram de propriedade estatal ou de latifundiários, porém em situação irregular ou indefinida do ponto de vista jurídico. O fato é que tais terras foram apropriadas para um fim social diante de um espaço urbano que se produz de forma extremamente desigual e injusta. Muitas favelas foram removidas em função de interesses imobiliários, e vivemos hoje uma nova era de remoções de favelas no contexto de produção da cidade olímpica. Do ponto de vista habitacional, podemos dizer que a paisagem urbana carioca é resultado de um longo e intenso embate entre propriedade e apropriação.

Outro exemplo de apropriação, este de forma mais individual, é a presença do comércio informal representado por camelôs. As leis urbanas

proíbem a colocação de estruturas, ainda que móveis e de pequeno porte, para a prática comercial em via pública. Por isso, os camelôs estão sempre correndo o risco de perder suas mercadorias, mas insistem em sua apropriação do espaço público para garantir sua sobrevivência.



Gaban

Figura 1.10: Camelôs na rua do Ouvidor, Rio de Janeiro.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:RuaDoOuvidor.JPG#mediaviewer/Ficheiro:RuaDoOuvidor.JPG>

Outra forma bastante conflituosa de apropriação é a disputa pelo uso da rua, entre automóveis e bicicletas, que, infelizmente, tem levado a muitos acidentes e, inclusive, mortes de vários ciclistas. A cidade capitalista, no Brasil, seguindo o modelo norte-americano, elegeu o transporte individual como prioritário, numa política de claro favorecimento das grandes montadoras de veículos.

O professor Maurício Abreu (1987) aborda a febre viária que se abateu sobre a cidade do Rio de Janeiro a partir dos anos 1950: o poder público investiu fortunas para construção de túneis, vias expressas (a primeira foi o Aterro do Flamengo), viadutos, elevados etc. Todo esse investimento mudou a paisagem urbana, promoveu demolições e numerosas desapropriações a fim de abrir caminho (literalmente) para o automóvel. Nossas ruas, que até então eram muito tranquilas e utilizadas socialmente para lazer, esportes, namoro, bate-papo na calçada, festas juninas, folguedo infantil etc., passaram a ser monopolizadas

por uma máquina que, além de poluente e barulhenta, pode matar ou aleijar pessoas.

Cumpra frisar que, em pleno século XXI, quando o mundo inteiro reconhece a necessidade de redução da circulação motorizada em favor do transporte coletivo e do uso de bicicleta, em prol da saúde e do meio ambiente, o Brasil caminha na contramão dessa tendência e cria políticas específicas para acelerar a produção e o consumo dos automóveis: a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados, o IPI.

Nenhuma lei afirma que o automóvel é proprietário da rua, ou que seu uso deve ser exclusivo para veículos motorizados, mas o pensamento hegemônico nos impôs esse modelo, de forma que o ciclista é sempre desrespeitado quando trafega em via pública. O automóvel no Brasil, de forma distinta do que ocorre nos países de economia desenvolvida e com avanços civilizatórios, é tratado como o *rei da rua*. Certamente, desde 1998 houve avanços na legislação, com a ampliação de penalidades e restrição de abusos, mas o automóvel ainda prevalece na disputa pelo sentido da rua. O ciclista busca se apropriar deste espaço, a via pública, mas encontra poucas ciclovias. Esse embate está se acentuando progressivamente, pois a quantidade de ciclistas aumenta sem parar, desafiando a propriedade e o modelo hegemônico, lamentavelmente, ao custo de vidas humanas.



Gilmar Mascarenhas

Figura 1.11: Luxemburgo, pequeno país europeu, oferece generosas ciclovias, largas, bem sinalizadas e protegidas enquanto os automóveis disputam uma estreita pista.

A apropriação pode ser também de natureza cultural, sem visar formas de sobrevivência material, como é o caso da Lavagem da Igreja do Bonfim, em Salvador. Num contexto histórico em que a Igreja católica se afirmava com a única religião legítima, os negros eram discriminados por praticarem uma religiosidade diferente.

No século XVIII, os escravos eram chamados para lavar o templo, preparando-o para a festa anual. Apostando no sincretismo, muitos negros e pobres tinham adoração pelo Senhor do Bonfim e no seu dia realizavam procissões até a igreja, mas encontravam as portas fechadas. Passaram, pouco a pouco, a fazer a lavagem da escadaria com todo um ritual afro-religioso, que, após ser condenado por muito tempo como uma afronta ao catolicismo, foi sendo gradativamente aceito, a ponto de ter se tornado hoje um evento turístico importante no calendário da capital baiana. Trata-se de um processo lento, mas que contribuiu, de alguma forma, para o reconhecimento de outras religiosidades, para além do catolicismo.

Há várias outras formas, inclusive bem mais sutis e temporárias, de apropriação. Uma manifestação numa praça central é uma apropriação, ainda que temporária, de um espaço que foi planejado para outros fins que não a contestação da ordem vigente. Nos novos estádios de futebol, a ordem é que todos fiquem sentados, para que ninguém invada o espaço visual do outro, mas alguns torcedores lutam pela preservação de sua tradição de permanecer em pé, saltar, cantar em coro e, assim, resistem aos pedidos e ordens dos funcionários dos estádios para permanecerem sentados durante o jogo. Essa desobediência é uma forma de apropriação, por menor que seja, que questiona esse novo modelo de estádio, frio e comportado demais para aqueles que se habituaram a um ambiente festivo e de elevado protagonismo do torcedor.



Figura 1.12: Propriedade x apropriação. Estádio Mineirão (Belo Horizonte), setembro de 2013: torcedores recusam ordens de permanecer sentados.

Subversão: estratégias x táticas

Na produção do espaço urbano, o importante é manter a noção de que, embora as classes dominantes detenham poder suficiente para determinar as formas de produzir a cidade, elas não estão sozinhas. Suas estratégias são poderosas, pois contam com muito dinheiro e apoio jurídico-político, sem falar no suporte oferecido pela grande mídia, mas também há grupos descontentes, por isso existe o enfrentamento cotidiano.

Podemos chamar de tática (de resistência) a atitude dos indivíduos e das camadas menos favorecidas, se optarmos pela proposta conceitual de Michel de Certeau (1925-1986). Teríamos, assim, o confronto batizado como estratégias x táticas, em vez do binômio proposto por Lefebvre. Nas palavras de Seabra (1996, p. 72), o conflito propriedade x apropriação promove “embates que se travam na textura fina da sociedade e têm de subverter formas de uso, revolver costumes”. São, portanto, fenômenos que tendem a transcorrer na vida cotidiana, na microescala da cidade, e que possuem uma natureza subversiva, mesmo que, na maioria das situações, seus agentes não disponham de um plano, de uma agenda de luta ou de uma organização política. Trata-se quase sempre de atitudes que apenas manifestam a recusa do poder, do comando, das injustiças, e que revelam a capacidade criativa (e por vezes lúdica) da população.

Conclusão

Esta primeira aula foi uma introdução geral ao curso de Geografia Urbana. As noções aqui trabalhadas serão retomadas em diversos momentos, por isso não se assuste se teve dificuldades em assimilar o raciocínio e os conceitos aqui apresentados.

Atividade final

Atende ao objetivo 4

Imagine uma situação, ou identifique uma em sua cidade, que sirva de ilustração (ou exemplo) para a frase a seguir: a produção do espaço urbano é um processo conflitivo, pois em muitos casos envolve o confronto de interesses opostos, decorrentes da própria estrutura social capitalista.

Resposta comentada

Você deve apresentar uma situação em que existe um conflito de interesses. Note que não cabem situações de conflitos entre iguais: entre vizinhos, entre empresários ou políticos concorrentes entre si etc. Mas, sim, entre agentes que se situam em polos sociais opostos.

Resumo

Vimos que a urbanização é um fenômeno complexo e que pode ser definido de, pelo menos, três maneiras distintas, sendo a terceira a mais completa, em nossa opinião. A partir de Lefebvre, percebemos o quanto a urbanização extrapola a mera consideração do espaço físico da cidade. O autor vai em busca dos conteúdos da urbanização para, então, entender as formas espaciais. Utiliza o recurso conceitual de diferenciar a cidade e o urbano, sendo o primeiro a dimensão mais local, material e palpável, e o segundo a dimensão mais geral e abstrata. Constatamos que o urbano corresponde a forças e tendências dominantes, e que se materializa em formas espaciais, resultantes de processos de produção do espaço urbano. Da relação dialética entre cidade e urbano, entre um ente local e um ente global, um ente físico e um ente abstrato, realiza-se a produção da cidade.

Para entender o que é cidade, é preciso compreender o que é urbanização, pois esta é o motor da cidade; ela abrange o conjunto de processos e movimentos que constroem a cidade. Vários atores entram em cena para produzir o espaço. Alguns são poderosos, outros não. Os poderosos utilizam estratégias para dominar o espaço urbano e dar direção e sentido ao processo de urbanização. Os despossuídos lançam mão de táticas de sobrevivência, de iniciativas de apropriação, para reduzir seus problemas e precariedades.

Referências

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar; IplanRio, 1987.

CARLOS, Ana F. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.

CORRÊA, Roberto L. Sobre agentes sociais, escalas e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação B. (Org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao “empresariamento”: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debate*, São Paulo, n. 36, p. 48-64, 1996.

HORNBY, Nick. *Febre de bola*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Trad. Margarida M. de Andrade e Sergio Martins. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2008.

_____. *Lógica formal, lógica dialética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

_____. *The production of space*. London: Blackwell, 1998.

MASCARENHAS, Gilmar. O lugar da feira livre na grande cidade capitalista: conflito, mudança e persistência (Rio de Janeiro: 1964-1989). Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1991.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 2002.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. A insurreição do uso. In: MARTINS, José de Souza (Org.). *Henri Lefebvre e o retorno da dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996.

Aula 2

Natureza e romantismo, empiria
e patriotismo: a cidade na
Geografia Tradicional

Meta

Apresentar os aspectos essenciais da abordagem da cidade pela Geografia Tradicional, sua importância e seu legado para a atualidade.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. contextualizar historicamente o patriotismo e a suposta neutralidade política na Geografia tradicional;
2. reconhecer o peso do empirismo e do romantismo na abordagem geográfica Tradicional da cidade;
3. identificar as principais características da “monografia urbana”.

Introdução: uma Geografia Tradicional

Cidade viva e alegre, com suas praças ajardinadas, ruas bem pavimentadas, próspero e movimentado comércio [...] presença de administrações operosas e dinâmicas, que contribuíram para a melhoria do aspecto e dos equipamentos urbanos.

(SANTOS, 1956, p. 71)

O parágrafo acima foi publicado em 1956 e se refere à cidade de Jequié, no interior da Bahia. Nesse trecho, é difícil reconhecer o famoso espírito crítico do professor Milton Santos, com sua obra marcada pela denúncia das desigualdades sociais e pela profundidade teórica no estudo do espaço. O relato descritivo e romanceado da cidade, recheado de elogios ao comércio e ao poder público, não combina em nada com seu estilo, marcado pela abordagem crítica da globalização e pelas causas em favor da justiça social. Mas combina plenamente com o estilo da Geografia Urbana Tradicional, tema desta nossa aula.

Primeiramente, devemos ressaltar que aquilo que se habituou denominar Geografia Tradicional, por recobrir um tempo abrangente na história de nossa disciplina (pois se estende desde o final do século XIX até, pelo menos, a década de 1950), abriga um campo vasto e relativamente heterogêneo de formas de estudar o espaço geográfico. No caso brasileiro, foi significativa a influência dos geógrafos franceses filiados à escola de Vidal de La Blache. Por esse motivo, optamos aqui pela abordagem proposta por Antonio Carlos Robert Moraes, professor da Universidade de São Paulo (USP), que enquadra sob este rótulo de Geografia Tradicional o conjunto de teorias e conceitos que nos foi legado, sobretudo, pela via lablacheana (a corrente que tem Vidal de La Blache como grande expoente e principal mentor), fortemente influenciada pelo **positivismo clássico**.

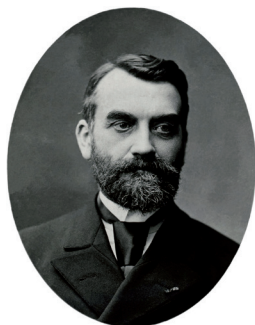


Figura 2.1: Vidal de La Blache

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Vidal_de_la_Blache,_Paul,_BNF_Gallica.jpg

Positivismo clássico

Pensamento positivista em sua forma original, amplamente divulgado no século XIX. Para as ciências, tem como importante característica a valorização da observação empírica dos fatos. Preconiza um método geral único para todas as ciências, sejam elas exatas, da natureza ou da sociedade.

Mas também consideramos a contribuição de Paulo César da Costa Gomes, professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em *Geografia e modernidade* (uma leitura altamente recomendada), que realça o romantismo como elemento marcante nas formulações de Vidal de La Blache. Essa atitude romântica e contemplativa diante dos lugares e regiões levou aqueles geógrafos a enaltecer os “feitos” da humanidade, isto é, sua cultura e capacidade inteligente de dominar e transformar o meio natural em paisagem civilizada. Tal contemplação estética das paisagens dificultava perceber o seu lado negativo, o da pobreza e da intensa exploração do trabalho.

A Geografia Urbana, construída pela escola lablacheana, focava diretamente a paisagem, tomada como resultado da relação homem \times meio e buscava identificar a “alma do lugar”; valorizava determinados aspectos da Natureza, da cultura e da vida cotidiana. Nesse sentido, produziu um acervo valioso de estudos urbanos muito peculiares e nos influencia até os dias de hoje. Compreender essa forma de abordar a cidade é importante não apenas para ampliar nossos conhecimentos geográficos, mas sobretudo para melhor identificar conceitos, preconceitos e procedimentos teóricos e metodológicos que ainda hoje estão presentes no imaginário geográfico e social sobre as cidades.

Veremos, no decorrer desta aula, como se formou a escola lablacheana, suas principais características e como esta aportou no Brasil. Também conheceremos os marcos gerais dos estudos urbanos aqui realizados, a partir do roteiro metodológico proposto por Pierre Monbeig, denominado “monografia urbana”.

A influência francesa: Vidal de La Blache

Não poderemos aqui, até mesmo por falta de espaço, resgatar todo um capítulo essencial da História do Pensamento Geográfico. Iremos apenas recuperar aspectos essenciais dessa escola tradicional, que muito influenciou a Geografia Brasileira.

Primeiramente, devemos levar em conta que a escola lablacheana foi construída na França, no final do século XIX, e que sua constituição está apoiada na criação formal da cátedra de Geografia na universidade. Esta, por sua vez, surgiu com a função de formar professores de Geografia para toda a rede escolar francesa, cabendo a esses professores a missão de estimular nos alunos o despertar de um intenso sentimento patriótico. Esse motivo em si já explica a ausência de criticidade, algo

bastante comum na abordagem lablacheana: para defender a pátria, exaltar seus feitos em favor da famosa “unidade nacional”, é preciso ignorar a existência de classes sociais e seus conflitos internos. Em suma, a Geografia lablacheana não enxerga na paisagem urbana as desigualdades sociais como expressão da sociedade capitalista, mas como uma desigualdade “natural” ou mesmo “casual”, fruto da capacidade e do esforço de cada indivíduo.



Apenas para exemplificar, o geógrafo tradicional vê a favela como resultado da incapacidade de prosperidade de seus próprios moradores ou como resultado provisório do excessivo êxodo rural (portanto, como um problema passageiro), e não como reflexo de uma sociedade capitalista que, ao mesmo tempo em que explora os trabalhadores e produz desemprego, promove também a especulação imobiliária desenfreada e, assim, “empurra” os pobres para a periferia distante e para situações de habitação precárias na cidade.

Também decorre do intenso apelo patriótico a ausência de atitude crítica em relação ao Estado. A pátria é tomada na perspectiva mais conservadora, ou seja, como a união consolidada de uma sociedade, e cumpre ao Estado o papel de manter essa coesão social. O trecho de Milton Santos que citamos aqui reflete bem esse posicionamento político que ignora o quanto o Estado, numa sociedade capitalista, é fortemente influenciado pelos grandes interesses econômicos. Assim, os problemas urbanos não seriam decorrentes da estrutura social capitalista, mas de fatores tais como:

- falhas no planejamento urbano;
- ausência de desenvolvimento econômico satisfatório;
- incapacidade ou mesmo “preguiça” dos indivíduos;
- problemas naturais.

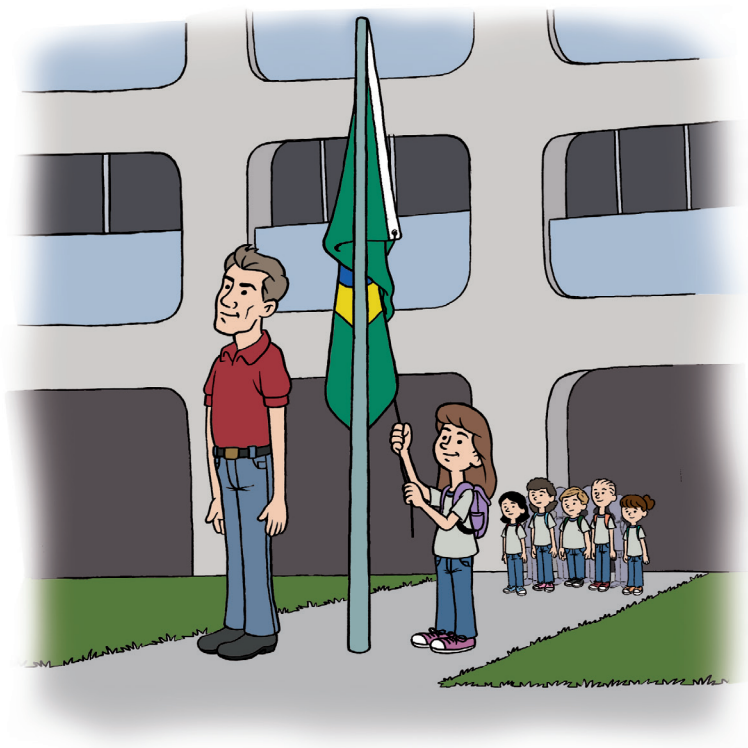


Figura 2.2: Intenso apelo patriótico pode acarretar ausência de atitude crítica em relação ao Estado.

Fonte: http://3.bp.blogspot.com/-1GFXkecTKMk/UUcSvaJw_vI/AAAAAAAAABRk/xSvL7KsK-DY/s1600/DSC00897.JPG

Em suma, se a Geografia acadêmica francesa nasce atrelada ao aparato estatal, com a função predominante de enaltecer os valores patrióticos, teremos então um conhecimento geográfico com toda uma narrativa que tende a inocentar o poder público. Aqueles geógrafos defendiam esse posicionamento, ao afirmar que procuravam manter uma atitude política de neutralidade, sendo que alguns mesmo falavam que eram apolíticos. Mas preferimos acreditar que ninguém (e nenhuma ciência) pode ser totalmente apolítico: viver em sociedade implica ações, relações; e tudo isso é política. Portanto, longe de alcançar a almejada neutralidade, a Geografia Tradicional acaba sendo uma defensora dos governos, mesmo os mais autoritários. Veremos mais adiante, na Aula 4, que a crítica sistemática ao Estado somente vai emergir entre os geógrafos com o advento da abordagem inspirada no materialismo histórico: a Geografia Crítica.

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

Realize uma breve pesquisa em *sites*, livros e artigos acadêmicos sobre a história do pensamento geográfico, para identificar o principal motivo pelo qual o governo francês decidiu, a partir de 1871, estimular o patriotismo através do ensino de Geografia.

Resposta comentada

A França perdeu a Guerra Franco-Prussiana (1870-1871) e, com ela, uma parte de seu território. O governo francês avaliou que um dos principais fatores dessa derrota foi o profundo diferencial de sentimento patriótico em relação aos alemães. E vislumbrou no ensino de Geografia um caminho fundamental para a difusão desse sentimento.

Relação homem/meio

Para construir esta abordagem que até omite o papel do poder público na produção do espaço, a Geografia Tradicional vai lançar mão de um recurso fundamental: afirmar que o essencial do estudo geográfico é verificar a relação do homem com o meio. Este “homem”, figura genérica e quase amorfa, tende a não ser especificado, embora saibamos todos que existem, numa sociedade capitalista, indivíduos em situações extremamente diferentes. Um grande empresário tem alto poder de impactar o meio, ao contrário de um simples trabalhador urbano, seja qual for o seu ramo de atividade. Além disso, temos que considerar que existem as instituições, as grandes corporações, os diversos órgãos governamentais – todos eles com poder elevado de transformar o espaço geográfico. Prevalece nessa abordagem uma atitude mais romântica do que realista. Propunha-se explicitamente uma “visão integradora entre razão e intuição” (GOMES, 1996, p. 209).



Filme: A Corporação (2003)

Se grandes corporações fossem pessoas e seus vizinhos, como você as avaliaria e definiria? Essa é uma das perguntas feita no filme “A Corporação”. Tenta-se diagnosticar uma corporação com base em sintomas de psicose. Será que as empresas se saem bem?

Assista, quando puder, a esse filme no *link* http://www.youtube.com/watch?v=Zx0f_8FKMrY, para ver o quanto de poder de transformação da sociedade e do espaço geográfico tem uma empresa ou corporação.

Em suma, definir a Geografia como o estudo das relações do homem com o meio é algo extremamente simplificador, que tende a mascarar as desigualdades sociais e os verdadeiros agentes produtores do espaço, seja ele urbano ou rural. Nas palavras de Gomes (1996, p. 210), nessa abordagem tradicional, “a explicação é uma descrição seletiva da paisagem”. Em outras palavras, o objetivo é explicar, mas o resultado é apenas uma descrição e que considera a paisagem o alvo principal da observação dos geógrafos.

Talvez por essa “opção metodológica”, isto é, a do estudo da relação homem/meio, a Geografia Urbana Tradicional tenha se tornado um dos ramos mais escassos na fase inicial da Geografia de inspiração lablacheana. Expliquemos: os geógrafos, até meados do século XX, deram ampla preferência ao estudo de espaços rurais e a pequenas cidades, pois ali era bem mais factível realizar seus estudos, uma vez que o “homem” é facilmente identificado na figura do lavrador, do pastor de rebanhos, do pescador, do garimpeiro, do colono etc. E sua ação sobre o “meio” também era muito mais evidente, pois se dava sobre o “meio natural”, diretamente, e com ferramentas e técnicas mais simples. Nas grandes cidades, ao contrário, a “ação humana”, ou “ação antrópica”, se realiza em ambientes de alta complexidade técnica.



Gareth Weeks



Bill Davenport

Figuras 2.3 e 2.4: O meio rural era o preferido dos geógrafos até meados do século XX.

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/1216054>

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/333970>

O pitoresco na *Revista Brasileira de Geografia*

A *Revista Brasileira de Geografia*, criada em 1939, corresponde ao maior registro da Geografia Tradicional no Brasil. Examinando os artigos de Geografia Urbana, percebemos claramente que prevalecem estudos individuais de cidades, em detrimento de trabalhos sobre rede urbana ou mesmo sobre bairros. Na famosa série “Tipos e aspectos do Brasil”, originalmente publicada na revista, é muito fácil verificar o quanto o meio urbano é raramente tratado, pois prevalece amplamente o registro (sempre pitoresco) das atividades tradicionais. Ao lado de “ocupações” diversas, tais como seringueiro, pescador de tarrafa, rendeira, cambiteiro, ervateiro, de carreteiro, vaqueiro, entre outras, poderiam constar atividades urbanas, tais como camelô, jornaleiro, condutor de bonde, amolador de facas, pipoqueiro, fotógrafo “lambe-lambe” nas praças, e tantas outras que caracterizam a paisagem urbana. Mas, conforme anunciamos anteriormente, a grande cidade não despertou muita atração no âmbito da Geografia Tradicional. As duas únicas ocupações urbanas encontradas em toda a extensa série são lavadeira e “negra baiana”.

Em “Tipos e aspectos do Brasil”, merece destaque o capítulo referente às favelas. O apelo empirista transparece já na primeira frase do texto: “No conceito atual, favela significa conjunto de habitações populares, toscamente construídas e desprovidas de recursos higiênicos” (FAVELAS, [19--], p. 65). Ou seja, o fenômeno é definido por sua forma-aparência, e não por seu conteúdo. Mais adiante, consta que:

As favelas constituem marca inconfundível no panorama atual do Rio de Janeiro, representando uma consequência de vários fatores: pressão das áreas criatórias e agrícolas do interior e do nordeste, secas e outros cataclismos, crescimento de população, inflação, horizontes de trabalho na cidade. (FAVELAS, [19--], p. 66)

Assim, a favela seria, além de uma paisagem pouco agradável aos olhares mais “civilizados”, o produto de fatores conjunturais (inflação, migração intensa, seca e outros cataclismos), e não de estruturas econômicas permanentes que geram a pobreza urbana.

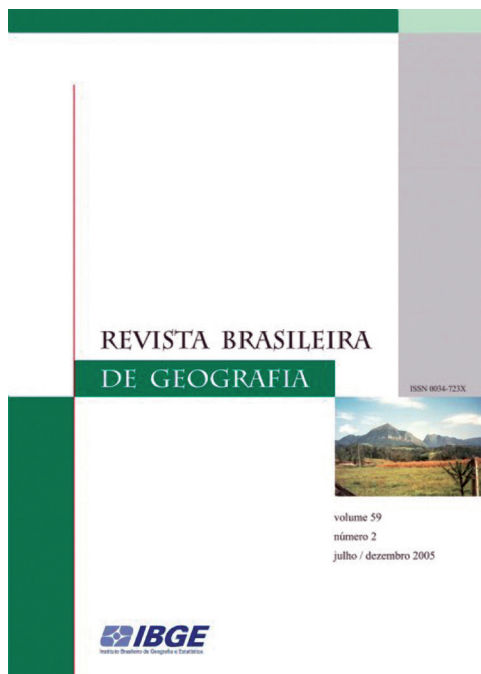


Figura 2.5: Revista Brasileira de Geografia.

Fonte: http://loja.ibge.gov.br/media/catalog/product/cache/1/image/600x600/9df78eab33525d08d6e5fb8d27136e95/c/a/capa_rbg_juldez2005.jpg



Figura 2.6: Geógrafo tradicional diante de uma metrópole.



Um dos poucos geógrafos que estudaram efetivamente as metrópoles antes da Segunda Guerra Mundial foi Elisée Reclus. Tal excepcionalidade se explica por seu total distanciamento em relação ao sistema universitário francês: anarquista assumido, perseguido e exilado pelo Estado francês, jamais pôde assumir um cargo universitário em seu país. Reclus propôs uma abordagem bastante distinta daquela desenvolvida por Vidal de La Blache e seus discípulos, recusando o patriotismo e qualquer pretensão de neutralidade política.

Um estudo de paisagens

Considerando a Revolução Industrial, podemos dizer que, com a urbanização acelerada e o advento das metrópoles modernas, a abordagem lablacheana já nascera com certo grau de obsolescência. Em outras palavras, já nasceu envelhecida, desprovida da capacidade essencial de compreender e mesmo enxergar as questões mais importantes de seu tempo. Todavia, indiferente ao mundo que se transformava velozmente ao seu redor, esta Geografia se manteve fiel aos seus princípios românticos e, por isso, atrelada a um universo rudimentar, tradicional, de vilarejos e de bucólicos ambientes rurais, longe das multidões urbanas, das agitações sindicais e do burburinho da metrópole.

Ao definir seu caminho metodológico pela investigação das relações entre homem e meio, sem aprofundar teoricamente esta relação, a Geografia Tradicional acabou privilegiando o estudo da paisagem. Para aqueles geógrafos, a paisagem pode ser definida como o resultado de toda uma longa história local, na qual um determinado grupo humano, diante de uma natureza determinada, desenvolveu um conjunto de técnicas. São técnicas de cultivo, pesca, caça, construção de moradia, vestuário, que no conjunto foram um “gênero de vida”, isto é, uma cultura material. Esse conjunto de técnicas, desenvolvido ao longo da história, vem impregnar a paisagem local, dando-lhe uma feição única – única, pois resultado do encontro entre um determinado grupo humano (uma “cultura”) e um determinado meio natural. Por ser única, inconfundível, a fisionomia de um

lugar seria também a sua “alma”. Esse modo de ver o espaço geográfico como dotado de um conjunto vasto de localidades cujas características essenciais não se repetem (que são “únicas”) é chamado de olhar “ideográfico”. Segundo Gomes (1996, p. 102), o que aqueles geógrafos buscavam era a exaltação do gênio humano, algo de excepcional mesmo, “contra a generalização e o comum, produtos da racionalização universal”.

Para detectar esse aspecto único de cada localidade, era preciso realizar visitas sistemáticas ao local. Assim, os trabalhos de campo, ou “excursões geográficas”, tornaram-se um procedimento habitual, bastante disseminado na Geografia Tradicional. Nessas excursões, o geógrafo deveria colher o maior número possível de impressões pessoais (visuais, sonoras, olfativas) do lugar visitado, o que gerava sempre um relato muito rico em detalhes e certamente muito “ao gosto individual do pesquisador”. Em outras palavras, cada um que vai a campo aciona seus próprios sentidos para captar a realidade. Essa aposta na capacidade subjetiva do geógrafo provém da adesão de Vidal de La Blache ao chamado “polo epistemológico” do romantismo, isto é, ao pensamento romântico, que criticava o excessivo rigor da ciência em busca de uma verdade única. Assim, o geógrafo iria a campo não para detectar a “verdade” objetiva única do lugar, mas para captar alguns aspectos de sua riqueza fenomênica através da subjetividade de suas impressões pessoais.

Atividade 2

Atende ao objetivo 2

Leia atentamente o relato a seguir. Sinalize no texto os trechos que considerar expressão do romantismo, justificando sua escolha.

O VER-O-PÊSO, misto de doca e mercado popular, constitui um dos aspectos mais característicos do porto e da cidade de Belém, com seu animado comércio de verdadeira feira-livre.

Às primeiras horas da madrugada, conduzidas por caboclos amazônicos, aportam embarcações de todos os tipos, repletas de peixes e outros gêneros alimentícios, a fim de abastecerem a capital. Vêm elas de fazendas e sítios das proximidades de Belém, ou de zonas afastadas, como Marajó e outras ilhas da região.

[...] No cais a freguesia já se agrupa para o primeiro contato com os vendedores. Um vozerio logo enche o local, repleto de pessoas de todas as categorias sociais.

[...] Dobre-se a esquina do mercado, seguindo o cais nos seus ziguezagues e a feira continua animada e pitoresca. (VER-O-PESO, [19--], p. 19-20)

Resposta comentada

Você deverá indicar como romântico o trecho final do texto, quando o autor faz alusão ao “vozerio” (impressão sonora) e ao aspecto animado e pitoresco da feira (impressão visual, muito pessoal).

Empirismo

Vimos que, a cada ida a campo, os geógrafos procuravam registrar todos os detalhes possíveis da paisagem e cada técnica utilizada. Esse árduo levantamento produziu, ao longo de décadas, um verdadeiro acervo histórico, conforme veremos no item seguinte desta aula, sobre a Geografia Urbana Tradicional no Brasil. Mesmo assim, esses geógrafos não deixaram de sofrer acusações de “empirismo exagerado”. Havia certa deficiência no debate teórico-conceitual, que se tentava compensar com excessivo levantamento de informações empíricas. No final, o resultado desse procedimento era um relato pormenorizado de paisagens, isto é, uma geografia mais descritiva do que explicativa, conforme apontamos no início desta aula, ao trazer um trecho da obra de Milton Santos. A seguir, veremos como essa corrente de pensamento chegou ao Brasil e construiu uma forma peculiar de estudar as cidades. Antes, realizemos outra atividade para fixar os conhecimentos adquiridos até aqui.

Atividade 3

Atende ao objetivo 2

Consulte o *site* do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e nele localize a *Revista Brasileira de Geografia*, cuja coleção completa lá

está disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br>. Examine, nos números que vão de 1942 a 1966, pelo menos dois artigos de Geografia Urbana. A partir desses artigos, retire trechos que demonstrem a presença do empirismo (da importância do trabalho de campo) na abordagem do autor.

Resposta comentada

Você deverá extrair trechos de artigos que sirvam para exemplificar o peso do empirismo na análise da cidade, ou seja, trechos que tragam informações detalhadas colhidas *in loco*, essenciais para a argumentação do autor. Por exemplo, no excerto sobre o mercado Ver-o-peso, da Atividade 2, você poderia destacar a seguinte passagem: “No cais a freguesia já se agrupa para o primeiro contato com os vendedores. Um vozerio logo enche o local, repleto de pessoas de todas as categorias sociais”. Nele, está evidente a descrição de fatos e situações (dados empíricos) verificados pessoalmente pelo autor.

No Brasil: as “monografias urbanas” e a contribuição de Pierre Monbeig

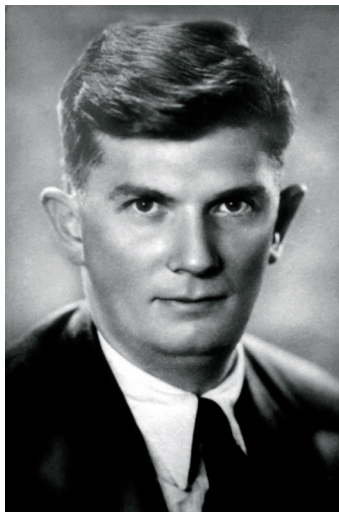
No início do século XX, a escola francesa (ou lablacheana) de Geografia já se manifestava no Brasil pelas mãos de autores como Carlos M. Delgado de Carvalho (1884-1980), filho de brasileiros, que nasceu e estudou na França. Com destacada atuação nas principais instituições geográficas nacionais, ele publicou, em 1941, o guia de trabalho de campo intitulado “A Excursão Geográfica”. Aliás, o trabalho de campo foi, para os geógrafos, o mais importante elemento distintivo de sua atuação profissional durante décadas. Os encontros nacionais de geógrafos, da década de 1930 até pelo menos os anos 1960, tinham nas “excursões” sua atividade central.

Um momento crucial para a consolidação da Geografia acadêmica no Brasil foi a criação do primeiro curso universitário regular, na Universidade de São Paulo, em 1934. Junto com ele, foi criada a Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB). No ano seguinte, a Universidade do Brasil, no Rio de Janeiro, também criou seu curso superior de Geografia, e não tardou para que o governo federal criasse, em 1938, o futuro IBGE. No discurso de criação desse importante órgão, o então presidente da República, Getúlio Vargas, afirmou que o Brasil era um país

“de pouca história e muita geografia”. Estava com isso querendo dizer que éramos uma jovem nação, porém muito extensa e diversa em vasto território, daí a importância de um novo profissional: o geógrafo. A ele caberia percorrer o país, fazer levantamentos minuciosos das riquezas e das culturas; enfim, “redescobrir” o imenso Brasil. A criação do IBGE (então denominado Conselho Nacional de Geografia) se encaixa plenamente no projeto político do Estado Novo, de integração do território nacional, e este, por sua vez, se alinha com os interesses de uma burguesia nacional desejosa de conquistar novos mercados internos pela ampliação da fluidez territorial.



No Departamento de Geografia da USP, como em outros departamentos acadêmicos, muitos franceses atuavam, devido à forte influência cultural francesa no Brasil, antes do predomínio da influência norte-americana que se consolidará após a Segunda Guerra Mundial. E assim, foi convidado para a área de Geografia Humana da USP o geógrafo francês Pierre Monbeig (1908-1987), que chegou a presidir a (AGB), e é considerado por muitos como o “pai da Geografia Urbana” no Brasil. Em 1940, no Congresso Brasileiro de Geógrafos, realizado na cidade de Florianópolis, os trabalhos de Geografia Urbana de seus orientandos foram tão elogiados que, a partir de então, foi incluída nesse evento bienal a Seção de Geografia Urbana, até então inexistente (ABREU, 1994, p. 208).



Domínio público (Acervo FFCL - USP)

Figura 2.7: Pierre Monbeig.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Pierre_Monbeig.jpg

Monbeig e seu roteiro

Discípulo de Vidal de La Blache, Pierre Monbeig trouxe não apenas o estudo dos “gêneros de vida”, mas também uma inovação metodológica: o estudo dos “modos de pensar” ou, em outras palavras, a “psicologia dos povos”. Sua principal contribuição prática para os estudos urbanos foi a publicação de “Estudo Geográfico das Cidades”, no qual traça uma espécie de roteiro de investigação, um guia de estudo da cidade, que atravessa três fases principais: 1) a posição da cidade; 2) a evolução urbana; 3) a função urbana.

Esse roteiro estabeleceu o caminho metodológico de produção das chamadas “monografias urbanas”, que muito se difundiram no Brasil. Uma monografia urbana trata de uma só cidade de cada vez (por isso o prefixo “mono”), e procura descrevê-la (e explicá-la, nos limites aqui já expostos) da forma mais completa possível, embora sem maiores teorizações.

Conforme apontou Gomes (1996, p. 209) sobre os fenômenos geográficos, “Não há necessidade de criar mecanismos de análises estruturais para explicá-los, trata-se somente de olhá-los, pois o que se mostra é o fato em sua complexidade e amplitude”.

Sendo herdeira da escola lablacheana, a monografia proposta por Monbeig conserva todo o empirismo dos trabalhos de campo, e o princípio da “ciência de síntese”. Explicamos: a Geografia Tradicional procura fundir numa só análise os fatores naturais e humanos, num esforço de “síntese”. Será a Geografia um elo entre as Ciências Naturais e as

Ciências Humanas. Portanto, ela não separa “Geografia Física” de “Geografia Humana”, como vemos em nossos dias. E, assim, o estudo geográfico da cidade envolve igualmente a Natureza e a sociedade: aspectos geológicos e geomorfológicos, clima e hidrografia são considerados da mesma forma que aspectos socioculturais e econômicos.



Em 1956, um dos mais importantes estudiosos da Geografia Urbana brasileira, Pedro Pinchas Geiger, publicou um artigo intitulado “Urbanização e industrialização na orla oriental da Baía de Guanabara”. Observe que o autor estuda a urbanização e a industrialização que se realiza nos municípios de Niterói e São Gonçalo, mas prefere enquadrá-los geograficamente a partir de um acidente natural, a Baía de Guanabara. Isso demonstra que, em sua abordagem, o contexto fisiográfico é importante, é definidor de uma situação específica (GEIGER, 1956). Essa forma de definir, no título, a espacialidade do fenômeno urbano com base no quadro natural é tão típica da Geografia Tradicional que jamais se repetiria desde então.

Posição da cidade

No roteiro proposto por Monbeig, começamos pelo estudo da “posição da cidade”. Essa fase da pesquisa envolve, sobretudo, o estudo do “sítio urbano”, ou seja, as condições fisiográficas do local onde se insere e onde se desenvolveu a cidade. Esse estudo visava a oferecer uma explicação para a origem da cidade, e não raramente padecia de certo “determinismo ambiental”. Um dos mais importantes geógrafos brasileiros, Orlando Valverde (1917-2006), afirmou que:

Onde o homem encontra obstáculo à sua marcha, lá ele cria uma cidade. Esse obstáculo tanto pode ser uma cadeia de montanhas, uma cachoeira, uma floresta, ou outro qualquer acidente geográfico que o obrigue a deter-se.

Pirapora é o caso típico de uma cidade cuja situação é devida ao obstáculo da cachoeira. (VALVERDE, 1944, p. 510).

Aos olhos do estudante contemporâneo, é difícil admitir que todo trabalho de Geografia Urbana tenha que incorporar estudos de geologia, geomorfologia, pedologia e climatologia. Havia um grande esforço de síntese na Geografia Urbana Tradicional.

Evolução urbana

Após reconhecer a posição da cidade, estudamos a “evolução urbana”, ou seja, a história territorial da cidade, desde sua fundação, sua expansão, até o momento presente. Ao tratar da cidade de Jequié, em 1956, Milton Santos dedicou boa parte de seu artigo ao estudo da evolução urbana local, desde as “raízes do povoamento”. O mesmo fez Valverde (1944), no artigo supracitado, sobre as cidades de Pirapora e Lapa. Nesse sentido, estamos diante do forte vínculo da Geografia Tradicional com os estudos históricos, conforme relatamos anteriormente, e que consideramos muito valiosos.

Função urbana

Por fim, concluímos o roteiro de Monbeig, quando adentramos no estudo da “função urbana”, isto é, das atividades que se realizam na cidade. O problema desse estudo é seu caráter superficial: uma lista das atividades econômicas, sociais e culturais que serve para atestar o grau de dinamismo da cidade e mesmo sua inserção no sistema urbano, mas que não indica as relações de poder que governam a produção do espaço urbano. Em outras palavras, ao ignorar o essencial do sistema capitalista, a Geografia Tradicional não consegue explicar a segregação socioespacial e a miséria existentes nem identificar os agentes hegemônicos locais e supralocais. A monografia monbeigeana oferece um quadro muito rico das práticas socioespaciais, mas não se aprofunda na lógica que rege tais atividades.

Vejamos, a seguir, um exemplo.

Ao estudar a cidade de São Paulo, nos anos 1940, Pierre Monbeig observou também a evolução da prática do futebol. Percebeu que o futebol informal, chamado de “futebol de várzea”, então amplamente disseminado, apresentava declínio pelo avanço da urbanização sobre os terrenos varzeanos. Ao mesmo tempo, o chamado “futebol espetáculo”, o futebol profissional dos grandes clubes, acabara de ser agraciado pelo poder público com a construção do estádio municipal Pacaembu. Sobre

esse quadro de transformações, Monbeig (1953, p. 66) referiu-se, em tom de lamentação, ao mato que cresce rápido nos terrenos baldios (“à espera dos urbanistas”), especialmente nas várzeas da capital paulista, que “resistem ao loteamento”. Para o autor, tais zonas eram “sobretudo, paraíso de cães vadios [...], refúgio para cabanas de miseráveis, terreno do futebol improvisado para moleques [...], verdadeiras *zonas* entre os bairros residenciais” (MONBEIG, 1953, p. 66). Mesmo assim, ele ressaltou sua fé no progresso implacável de São Paulo, afirmando, a seguir, que “tudo aquilo minguava ano após ano. No Pacaembu, a municipalidade construiu um estádio de linhas tão imponentes quanto harmoniosas”.



Heitor Carvalho Jorge

Figura 2.8: Pacaembu, São Paulo: “Imponência e modernidade”.

Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Pacaembu2.jpg>

Fica evidenciado que, para o autor, o futebol comparece na paisagem urbana de forma ambígua. Por um lado, como prática informal de entretenimento popular, ele representa o atraso e a pobreza persistentes; por outro, o estádio é a maravilhosa obra coletiva que encarna plenamente a modernidade paulistana.

Vemos assim que Monbeig nos oferece um relato importante do processo de mudanças na vida cotidiana da metrópole, mas não é capaz de perceber a ação de agentes hegemônicos na produção do espaço urbano. Estava em curso todo um processo de redução de espaços de lazer popular gratuito e de sociabilidades, em favor da “urbanização” das várzeas – urbanização entendida como valorização imobiliária,

conforme nos mostrou a brilhante tese de doutorado de Odette Seabra (1988). Por outro lado, emergia o circuito espetacular do futebol, atividade lucrativa subsidiada pelo poder público, que cumpre seu papel de alienação das massas urbanas: não por acaso, em nível nacional, o regime militar (1964-1984) repetiu a iniciativa paulistana e construiu ou incentivou grandes estádios estatais nas capitais estaduais, tais como Mineirão (Belo Horizonte), Castelão (Fortaleza), Rei Pelé (Maceió) e Vivaldão (Manaus).

Conclusão

No decorrer da década de 1960, a Geografia Tradicional foi suplantada no Brasil por outra abordagem, a Geografia Pragmática, que será tema da próxima aula. Vinte anos depois, outra corrente, a Geografia Crítica, se impôs como abordagem predominante. E hoje vivemos um período que pode ser definido como o de ausência de prevalescimento de uma corrente sobre as demais, de forma que alguns preferem denominar o momento atual de “ecletismo” teórico-metodológico.

Não obstante os cinquenta anos já decorridos desde que a Geografia Urbana Tradicional deixou de ser a corrente dominante no Brasil, ainda podemos encontrar numerosos vestígios de sua presença entre nós, sobretudo quando repetimos argumentos típicos dessa forma de compreender a cidade. Por exemplo, a noção de que o planejamento urbano, sendo coordenado pelo Estado, é uma técnica politicamente “neutra”, isto é, puramente o exercício de princípios racionais científicos sobre o espaço urbano. Sendo neutra, se erra em suas promessas de justiça social e melhorias ambientais, não seria por conter intencionalidades hegemônicas contrárias ao interesse público, mas tão somente por ter cometido algum equívoco, seja ele um diagnóstico errado, ou um procedimento incompetente. E, assim, muitas vezes estamos diante de políticas urbanas plenamente adequadas aos grandes interesses privados; portanto, em desacordo com o interesse coletivo, sem perceber isso, já que herdamos da Geografia Tradicional a concepção de neutralidade das ações humanas sobre o meio. O caso do automóvel, no Brasil, constitui um exemplo notável.

Nos últimos anos, o governo brasileiro adotou medidas de redução dos impostos no setor automobilístico, para aumentar o consumo desse bem. O resultado, muito favorável ao lucro das grandes montadoras, tem sido o aumento da poluição atmosférica e o agravamento das condições de mobilidade urbana, sem falar na apropriação privada do

espaço público, tornado-o barulhento e agressivo, reduzindo usos lúdicos informais e tradicionais – tais como o futebol, as brincadeiras diversas que usavam o chão da rua, as cadeiras na calçada para conversar com vizinhos etc. Muitos de nós preferimos não enxergar os poderosos interesses envolvidos e apenas admitir que houve um equívoco de planejamento. O mesmo ocorre em relação ao deslizamento de encostas em época de chuvas, produzindo mortes e prejuízos imensos: em vez de verificar a presença de interesses imobiliários e de um poder público conivente para com projetos de loteamentos em regiões impróprias, preferimos falar em erros de planejamento e investir no velho argumento de que “é preciso melhorar, aperfeiçoar nossos instrumentos de planejamento e monitoramento do território”.

Ainda hoje, o empirismo encontra-se entranhado em nossa formação. Temos dificuldade em teorizar certos aspectos da realidade, bem como formular problemas de investigação que tenham menos ligação com o plano empírico, material. Esse nosso apego à materialidade nos aprisiona, nos dificulta a ampliação de nosso horizonte de análise, de nossa “imaginação geográfica”.

Identificar esses e outros “vícios” herdados da corrente “positivista” em Geografia não significa negar seu valor e sua riqueza de análise. Vimos que a série “Tipos e aspectos do Brasil” e vários outros trabalhos nos legaram um acervo de valor incomensurável, ao registrar atividades e paisagens que foram extintas na velocidade do processo de modernização capitalista no Brasil. Também podemos citar diversos procedimentos metodológicos que ainda hoje nos inspiram, como a sensibilidade para com aspectos quase “invisíveis” da vida cotidiana. Portanto, essa abordagem, como qualquer outra, possui seus méritos e suas limitações. É preciso conhecê-la, para colher seus bons frutos, bem como para evitar repetir alguns erros do passado.

Atividade final

Atende ao objetivo 3

Com base no conteúdo desta aula, cite e comente duas características da “monografia urbana”.

Resposta comentada

Você poderá citar o empirismo reinante e a tentativa de produzir uma “síntese” de fatores naturais e humanos no estudo da cidade.

Resumo

Nesta aula, procuramos apresentar a contribuição da Geografia Tradicional ao estudo da cidade. Diante da amplitude do tema, elegemos alguns aspectos que consideramos mais importantes. Dentre eles, buscamos contextualizar historicamente o patriotismo presente nessa abordagem, bem como a perspectiva positivista de neutralidade política, uma pretensão muito difícil de ser alcançada. Também vimos o peso excessivo do empirismo e também certo grau de romantismo, que tornaram a abordagem geográfica tradicional da cidade bastante peculiar. Por fim, apresentamos as principais características da proposta metodológica de Pierre Monbeig, mais conhecida como “monografia urbana”.

Leitura recomendada

GOMES, Paulo C. Costa. *Geografia e modernidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

Referências

ABREU, Maurício A. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.) *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: EdUSP, 1994. p. 199-322.

BERNARDES, Nilo. O pensamento geográfico tradicional. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 44, n. 3, p. 391-413, 1982.

CARVALHO, Delgado de. A excursão geográfica. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 4, p. 864-873, out.-dez. 1941. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/colecao_digital_publicacoes.php>. Acesso em: ago. 2013.

FAVELAS. In: TIPOS e aspectos do Brasil. Rio de Janeiro: Seção de Áudio-Visuais, Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais – Inep; Ministério da Educação e Cultura, [19--]. p. 65-66. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/me002119.pdf>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

GAETA, Antonio Carlos. A cidade europeia na São Paulo de Pierre Monbeig. *Morpheus*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 10, 2007.

GEIGER, Pedro Pinchas. Urbanização e industrialização na orla oriental da Baía de Guanabara. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 4, p. 495-522, out.-dez. 1956.

GOMES, Paulo C. Costa. *Geografia e modernidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

MASCARENHAS, Gilmar. Semeando no deserto: a cidade e o futebol em Pierre Monbeig. In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DO PENSAMENTO GEOGRÁFICO, 1. Rio Claro. *Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico, eixos temáticos*. v. 1. Rio Claro: Unesp, 1999. p. 53-60.

MONBEIG, Pierre. Aspectos geográficos do crescimento de São Paulo. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, v. 12, n. 119, p. 139-153, 1954.

_____. *La Croissance de la Ville de São Paulo*. Grenoble: Institut et Revue de Géographie Alpine, 1953.

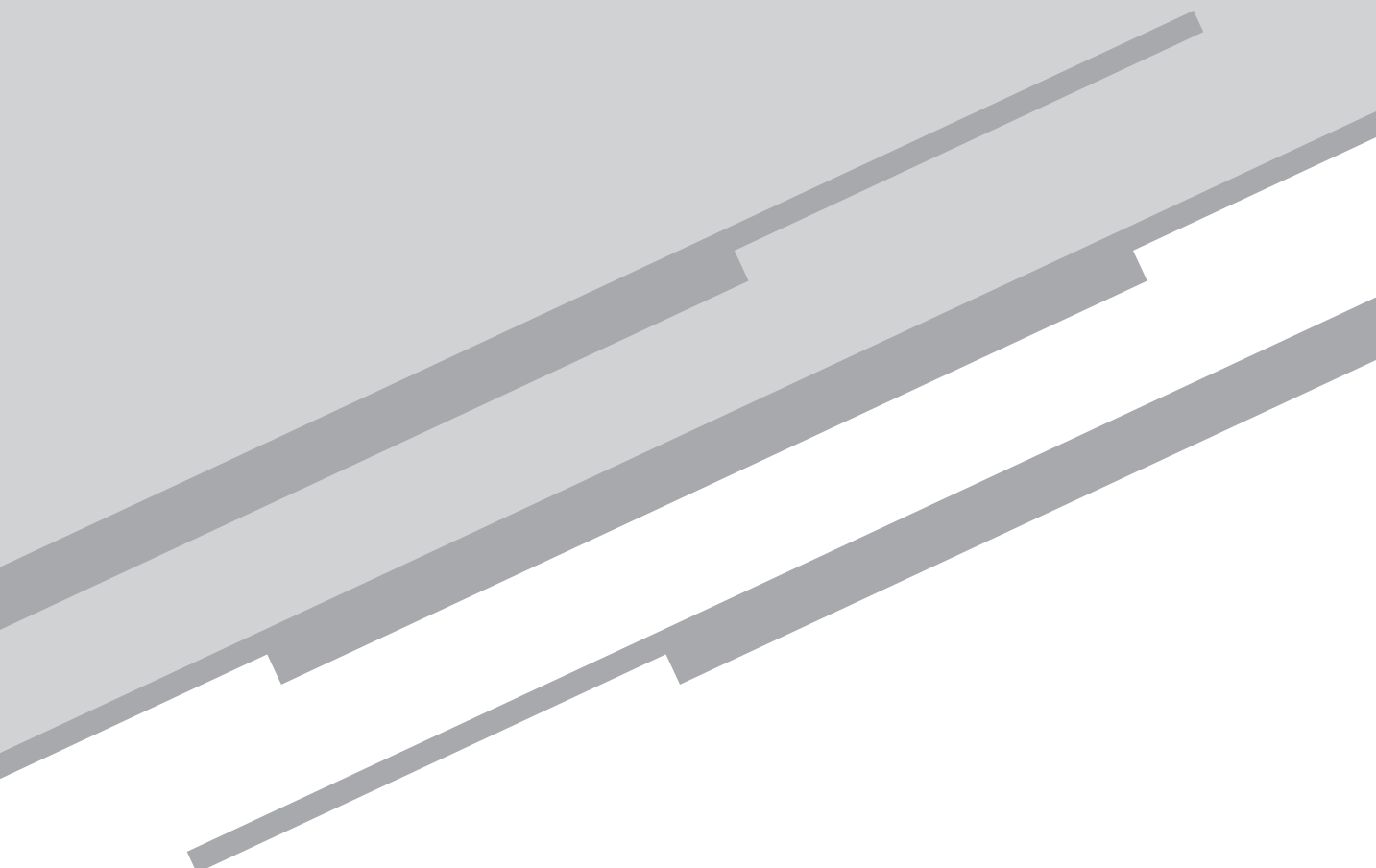
_____. O estudo geográfico das cidades. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 7, p. 7-29, 1943. [Publicado originalmente em 1941, na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo.]

SEABRA, Odette. *Meandros dos rios nos meandros do poder. Tietê e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo*. Tese (Doutorado em Geografia Humana) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

VALVERDE, Orlando. Dois ensaios de geografia urbana: Pirapora e Lapa. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 6, n.4, p. 509-536, out.-dez. 1944.

Aula 3

A abordagem pragmática:
uma geografia ativa



Meta

Apresentar os aspectos essenciais da abordagem da cidade pela Geografia Urbana Pragmática (ou Geografia Neopositivista), sua importância e seu legado para a atualidade.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. identificar a necessidade de profunda reformulação da Geografia para atender às demandas do Planejamento Urbano-Regional e das Políticas Territoriais;
2. contextualizar o advento do Estado Capitalista Planejador e sua influência decisiva na transformação do trabalho do geógrafo;
3. reconhecer o peso do desenvolvimentismo e do planejamento na abordagem neopositivista da cidade, geralmente em detrimento dos interesses populares;
4. identificar as principais características da Geografia Urbana Pragmática.

Introdução

Vimos, na aula anterior, como funcionava a Geografia Tradicional, e como a cidade era abordada segundo essa perspectiva. Falamos do romantismo, do empirismo, do patriotismo e de outros elementos que foram marcantes na construção de uma determinada forma de estudar a cidade. Nesta aula, vamos entender como tal abordagem foi se tornando velha, defasada, dando lugar a uma nova perspectiva geográfica. Isso ocorreu logo após o fim da Segunda Guerra Mundial.

Não por acaso, essa nova perspectiva foi batizada na época de *New Geography*, ou seja, Nova Geografia, de tão diferente que ela era da abordagem tradicional. E se prevalece agora o uso do inglês, em vez do idioma francês, isso também não é por acaso: não mais será a França o principal país a influir no pensamento geográfico brasileiro. Estamos agora diante da nova potência mundial do pós-guerra – os Estados Unidos – a influenciar nosso pensamento e nosso modo de vida.

Vimos, na aula anterior, o quanto foi determinante para o surgimento da Geografia Tradicional todo um contexto específico vivido pela França, na segunda metade do século XIX, marcado pela derrota contra a Alemanha e o forte movimento patriótico que lhe sucedeu como reação. Para compreender a Geografia Pragmática (também conhecida como “neopositivista”), é preciso entender o contexto histórico que determinou seu surgimento, pois ele explica bastante suas características. Veremos que a Geografia Pragmática é, antes de tudo, uma resposta adequada às demandas de determinada época: a do advento do Estado Capitalista Planejador. Em outras palavras, os geógrafos precisavam redefinir seus métodos de trabalho, seu campo de estudo e seus princípios teóricos se quisessem participar ativamente da nova sociedade que emerge após a Segunda Guerra Mundial. Por isso, dedicaremos, nesta aula, uma seção inteira focada na contextualização. No restante da aula, apresentaremos o funcionamento da Geografia Pragmática e suas principais características.

Planejar é preciso! O envelhecimento da Geografia Tradicional

A Nova Geografia se afirma no pós-guerra, mais efetivamente no transcorrer da década de 1950, mas suas origens remontam a um período um pouco anterior. Para melhor conhecer essa nova forma de entender

o espaço geográfico, precisamos recorrer a seus fundamentos teóricos e filosóficos (a Teoria Geral dos Sistemas, base importante para a renovação da Geografia Pragmática, vem dos anos 1930), bem como compreender o contexto histórico que propiciou o surgimento ou a maior aceitação de determinadas ideias e determinadas concepções de ciência.

Um marco importante é o ano de 1929, o da grande crise da Bolsa de Valores de Nova Iorque. Sabemos o quanto aquele momento foi dramático: diversas empresas faliram subitamente, gerando índices muito altos de desemprego; a fome se alastrou, pois houve crise no abastecimento de alimentos, levando muitas pessoas ao desespero, em meio ao pânico generalizado. Mas você deve estar se perguntando: ora, o que isso tem a ver com a Geografia?



Dorothea Lange

Figura 3.1: Crise de 1929: fome, desespero, mendigos na rua, fábricas fechadas, desemprego geral etc.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Poor_mother_and_children,_Oklahoma,_1936_by_Dorothea_Lange.jpg

A crise de 1929 desencadeou um profundo debate sobre as crises periódicas do sistema capitalista. Já se sabia amplamente o quanto esse

sistema apresentava uma evolução em ciclos: eras de expansão e euforia poderiam durar muitos anos, às vezes até algumas décadas, mas seriam seguidas, inevitavelmente, por períodos de depressão econômica. Há várias explicações para esse funcionamento cíclico (tipo “sobe e desce de montanha russa”) do capitalismo, mas podemos destacar aqui o elemento básico desse comportamento: quando ocorrem descobertas importantes (científicas ou de novos recursos), abrem-se grandes possibilidades de investimento, de forma que a economia passa a apresentar rápido crescimento. Cada nova atividade econômica gera empregos, gera renda, e essa renda amplia a demanda pelo consumo, o que, por sua vez, gera novas possibilidades para negócios, e assim a economia vai acelerando seu crescimento. Trata-se de um “círculo virtuoso”, como diriam os defensores do sistema capitalista: os empresários vão se contagiando pela onda de crescimento, e esse contágio se espalha, gerando novos investimentos produtivos.



Ferrovias

Um exemplo clássico de invenção tecnológica que promoveu grande expansão econômica foi o advento das ferrovias. Elas foram inventadas pelos ingleses no início do século XIX, quando se conseguiu adaptar a máquina a vapor (queima do carvão), que já impulsionava as embarcações, para o uso terrestre. A primeira ferrovia importante surgiu em 1825 e conectava dois centros industriais vizinhos: Manchester e Liverpool. Em apenas duas décadas, a novidade se espalhou pela Inglaterra, Estados Unidos, demais países da Europa e chegou ao Brasil em 1854. As ferrovias propiciaram imensa circulação de mercadorias e mesmo de pessoas, favorecendo o surgimento das primeiras agências de viagens. Portanto, houve um período de expansão econômica extraordinário com o advento da ferrovia.



Os períodos de crescimento econômico não conseguem durar infinitamente. O motivo básico, dentre tantos outros, é que o próprio crescimento gera a semente de sua finitude, ao “esgotar” os recursos disponíveis em determinado momento, tornando-os muito caros. O exemplo da mão de obra é bastante conhecido: novas atividades geram empregos até o momento em que a disponibilidade de “braços” vá se reduzindo ao ponto de encarecer o custo da força de trabalho. Tal encarecimento leva pequenas empresas a demitir trabalhadores, ou mesmo fechar seu negócio. Tal fechamento, ao gerar desemprego, reduz o nível de consumo, e este tende a gerar novas falências, iniciando então o ciclo de recessão da economia. Ao final de certo período, quando o custo da força de trabalho estiver muito baixo, bem como o de outros recursos, o sistema tende a se recuperar, pois o baixo custo da produção é um incentivo aos capitalistas.



A “invenção” do supermercado

No caso de 1929, alguns capitalistas aproveitaram a disponibilidade de galpões abandonados (fábricas que haviam falido) para amontoar alimentos no chão e abrir as portas para que a população coletasse o que precisava e, na saída, pagasse um valor básico pelos produtos. Vale registrar que o custo operacional desse novo

tipo de comércio era bastante baixo: pouquíssima mão de obra (devido ao sistema *self-service*) e uso de espaço físico precário (sem equipamentos), num espaço praticamente gratuito (abandonado). Assim, foram inventados os primeiros supermercados! Passado o período recessivo, essa modalidade de comércio varejista baseado no autosserviço se sofisticou e se difundiu pelo mundo. Chegou ao Brasil em 1953, na cidade de São Paulo, com o sugestivo nome de “Sirva-se”. Pouco depois, os cariocas criaram a sua primeira versão como um nome também sugestivo: “Peg-pag”, cuja sonoridade é igual a pegue e pague. Esse exemplo ilustra muito bem o quanto a crise no capitalismo é geradora de um contexto propício a novos experimentos e descobertas. O próprio desconforto material impulsiona a criatividade, residindo aqui um aspecto crucial para se entender por que o sistema capitalista tem sobrevivido a tantas e tão profundas crises.

A crise de 1929 foi assustadora, sendo a maior vista até então. Ao mesmo tempo, para complicar ainda mais a situação dos capitalistas, surgia no cenário mundial um novo modelo de organização da economia e da sociedade: o regime socialista, através da revolução de 1917, que criou a União Soviética alguns anos depois. Tal modelo estava baseado no controle estatal completo da economia. Em outras palavras, um regime baseado no planejamento minucioso das atividades, por isso chamado “economia planificada”. Diante desse novo “concorrente”, que representava uma ameaça, estava evidente que não se poderia mais deixar a economia capitalista sujeita aos clássicos ciclos de expansão e contração.

Em suma, a crise de 1929 não era somente “mais uma crise” do capitalismo, modo de produção historicamente habituado a vivenciar crises e delas se recuperar. Além de ser profunda, a nova crise tinha um desafio maior: não apenas superar a recessão, mas encontrar um meio de evitar novas oscilações bruscas no futuro, que colocariam em xeque a própria sobrevivência do sistema, agora em face de outro modelo que, com base no planejamento detalhado e amplo controle estatal, estaria praticamente “imune” a crises. Não restava ao capitalismo outro caminho senão adotar o planejamento sistemático. Mas como fazê-lo, se tal sistema econômico está baseado na livre iniciativa e na diversidade de agentes econômicos, cada um com

Liberalismo econômico

Conjunto de princípios que sustentam o capitalismo, valorizando a ampla liberdade de escolha e de ação para os agentes econômicos e, por isso, preconizando a redução ao máximo de qualquer intervenção estatal. Os liberais acreditam que o mercado é autorregulado, não cabendo, portanto, intervenções em seu funcionamento.

sua liberdade habitual de agir? Em suma, o **liberalismo econômico** estava com seus dias contados, embora fosse este um dos pilares de todo o pensamento teórico que sustenta o capitalismo.

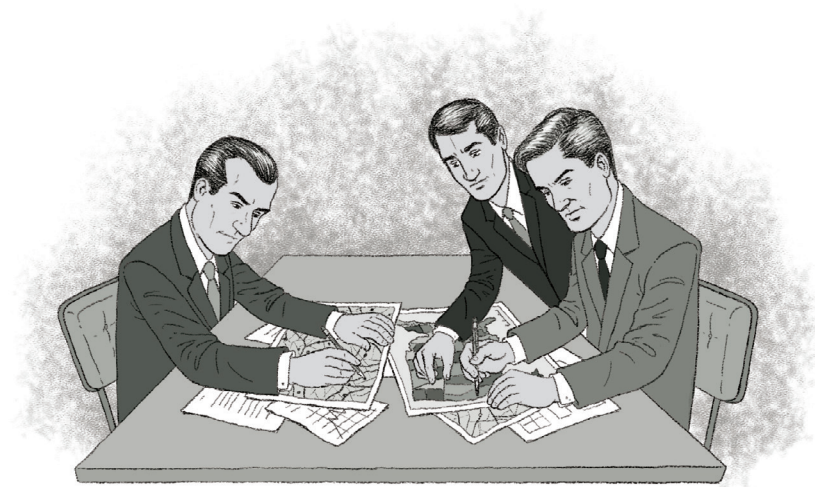


Figura 3.2: Fim do liberalismo: o estado precisa atuar, planejando a economia.

Keynesianismo

A “grande solução” para convencer os capitalistas a contrariar seus princípios fundamentais, permitindo maior intervenção estatal na economia, partiu de um grande teórico chamado **John Maynard Keynes**, considerado por muitos o mais influente economista do século XX. Como poucos, ele defendia que o Estado deveria intervir radicalmente em situações de crise, gastando todos os recursos possíveis em projetos que gerassem empregos e novas atividades econômicas, de forma que a crise fosse sanada o mais rapidamente possível. Mais do que isso, ele propôs uma nova forma de regulação da economia, com forte presença do poder público, através de rigorosas políticas fiscais. Em outras palavras, os governos deveriam aumentar bastante sua capacidade financeira, recolhendo mais impostos de todas as empresas. Com esse dinheiro, o governo poderia assumir novas e maiores funções, tais como a construção de grandes obras de infraestrutura (estradas, ferrovias, portos, eletrificação) que iriam acelerar o crescimento econômico geral e gerar muitos empregos. Também o Estado assumiria empreendimentos essenciais, de maior vulto e de retorno lento, que por isso interessavam menos aos empresários, como as usinas siderúrgicas. Dessa forma, o Estado deixaria de ser um mero agente administrativo, conforme o pensamento

John Maynard Keynes (1883-1946)

Economista britânico, que se dedicou a estudar a macroeconomia, em especial o diagnóstico das crises econômicas. Publicou, em 1936, um livro que se tornou um clássico de grande influência, tanto para os estudos acadêmicos, quanto para a formulação de políticas públicas: *Teoria geral do emprego, do juro e da moeda*.

liberal, para se tornar um poderoso agente produtivo. Com esse modelo baseado num agente estatal forte, as crises do capitalismo seriam doravante mais suaves: o governo, como uma âncora estável, teria sempre recursos para socorrer empresas e criar condições de retomada do crescimento econômico.

Os Estados Unidos foram o primeiro a adotar esse novo receituário. Inspirado nas ideias keynesianas (de John Keynes), o presidente Franklin Roosevelt foi eleito em 1932 para “socorrer” o país da crise, e criou o famoso New Deal, ou seja, o “novo acordo” entre agentes privados e o Estado. O governo passou a planejar grandes obras, como a construção acelerada de rodovias, e promover programas de planejamento regional, tais como o Tennessee Valley Authority (TVA), ou Agência do Vale do Tennessee. Essa agência governamental, criada em 1933, tinha a missão de planejar toda a economia da Bacia do Rio Tennessee, de modo a gerar eletrificação, modernização e promover o progresso nessa região menos desenvolvida do território norte-americano. Ali foram construídas doze usinas hidrelétricas, rodovias, e foi elaborado todo um conjunto de medidas visando ao desenvolvimento e à gestão integrada da região. Esse modelo foi considerado bem-sucedido e se espalhou pelo mundo no pós-guerra.

No Brasil, o planejamento regional se fortaleceu nos anos 1950, com base nas proposições do economista **Celso Furtado** (1920-2004), criador da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) em 1959, baseado no mesmo princípio de correção das desigualdades regionais, pela via da modernização.



Inspiração soviética

O famoso modelo TVA de planejamento regional foi, de certa forma, inspirado na experiência soviética: em 1925, a URSS havia criado o Plano Nacional de Eletrificação, construindo muitas hidrelétricas e expandindo seus efeitos sobre o vasto território. Também a criação de centenas de cidades novas, para além do **Montes Urais**, foi fato importante na formação do espaço soviético do pós-guerra, demarcando a era do intenso planejamento urbano.

Celso Furtado (1920-2004)

Considerado o mais importante economista brasileiro. Suas reflexões pioneiras sobre o desenvolvimento e o subdesenvolvimento até hoje inspiram gerações de estudiosos. Um de seus livros, *Formação econômica do Brasil*, publicado em 1959, se inclui entre as obras fundamentais para se compreender a realidade brasileira.

Montes Urais

Cadeia montanhosa situada na Rússia que define, a grosso modo, uma fronteira entre a Europa e a Ásia.

Para planejar o território nacional e reduzir a desigualdade entre as regiões, era preciso uma base de informações cartográficas e inventários dos recursos existentes, bem como profissionais capazes de propor novos cenários, visando ao desenvolvimento local e regional. Portanto, uma postura ativa diante da realidade, e não contemplativa ou romântica. Mas os geógrafos de então, conforme vimos na última aula, não estavam capacitados para essa empreitada.

Atividade 1

Atende aos objetivos 1 e 2

Com base na aula anterior e no que foi exposto até aqui, discorra sobre a dificuldade do geógrafo tradicional, com seu romantismo, em contribuir para o planejamento regional e para o desenvolvimento econômico dentro do que se esperava desse profissional no contexto do advento do Estado Capitalista Planejador.

Resposta comentada

Você deve demonstrar conhecimento acerca da atitude romântica da Geografia Tradicional, que implica uma postura contemplativa ou passiva diante da realidade. E apontar que tal atitude é incompatível com o que se espera do novo profissional em Geografia, ou seja, uma postura ativa, de intervenção no espaço, buscando o desenvolvimento.

Viva a modernização! O progresso material como foco

Após a Segunda Guerra Mundial, este modelo se difundiu pelo mundo ocidental, especialmente no esforço de reconstrução da Europa, que muito contou com o planejamento urbano e regional. Estamos falando de desenvolvimento, de progresso, de superação do “atraso”, portanto, de modernização da economia. A Nova Geografia deveria, por isso, estar muito mais conectada aos estudos econômicos, distanciando-se da abordagem tradicional que, como vimos, valorizava as dimensões da História e da Cultura. Vem daí o adjetivo pragmático: não perder tempo em reflexões sobre a história ou os valores e tradições culturais, e ser prático para agir com objetividade visando promover o progresso. Não por acaso, a Nova Geografia ficou também conhecida como “Economia Espacial”, título de um dos livros de Milton Santos.

O exemplo da vila de pescadores é normalmente citado. Diante dela, um geógrafo tradicional procuraria estudar minuciosamente os costumes e as técnicas rudimentares da população local, bem como sua relação simbólica com o espaço circundante (seu “gênero de vida”), valorizando sua paisagem, sua cultura e sua história. O geógrafo pragmático, por sua vez, iria considerar aquele modo de vida rústico um grande atraso, e imaginar como fazer para tornar o local mais produtivo, implantando ali algo mais lucrativo, por exemplo, sistemas técnicos de pesca que pudessem produzir bem mais do que a pesca artesanal. Iria sondar o potencial turístico do local, visando à construção de hotéis ou mesmo um *resort*. Observe que sua perspectiva é a do planejador, e não a de quem quer apenas compreender o lugar. O geógrafo pragmático é atuante e olha para o futuro, daí se dizer que sua atitude é prospectiva.



Holger Detje



Isabela Vieira

Figuras 3.3 e 3.4: Vila de pescadores × resort turístico.

Fontes: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Cai%C3%A7aras_em_Paraty.jpg
http://pixabay.com/p-213151/?no_redirect



Devemos fazer uma ressalva importante: naquele momento histórico, ainda não se percebia nas tradições populares um meio habitual de gerar lucros. A partir da década de 1980, é que se difundiu mundialmente a valorização do patrimônio cultural. No Brasil, o século XXI se inicia com uma forte tendência a tomar bens imateriais, ou seja, danças, estilos musicais tradicionais, formas de cozinhar (vide o tombamento do samba de roda, da baiana do acarajé, da roda de capoeira etc.). Por conta dessa nova forma de o capitalismo perceber possibilidade de geração de lucros, no âmbito das culturas tradicionais, o geógrafo pragmático, de nossos dias, certamente passou a valorizar a cultura.

No Rio de Janeiro, podemos citar o Centro de Tradições Nordestinas, criado em 2003, mas que desde os anos 1940 era uma grande feira semanal reunindo migrantes nordestinos, sendo realizada em condições materiais consideradas “precárias” e num modo organizativo informal, típico das feiras nordestinas tradicionais, mas que as elites consideram “caótico”. Os feirantes se aglomeravam ao redor do Pavilhão de São Cristóvão, uma grande estrutura destinada a eventos e exposições, mas pouco utilizada, e a feira se prolongava noite adentro, como uma festa popular. A prefeitura carioca percebeu o potencial lucrativo do local para atrair turistas e consumidores com maior poder aquisitivo e, por isso, realizou uma intervenção radical, confinando a feira no interior do espaço do pavilhão, e exigindo dos feirantes taxas e um padrão técnico e material que levou a maioria a abandonar suas atividades, ou se deslocar para a periferia metropolitana (muitos foram para uma grande feira do município de Duque de Caxias).

O antigo espaço da feira se tornou um amplo estacionamento para atender aos novos visitantes, que não chegaram de ônibus, a pé ou de bicicleta, como os de outrora. As antigas barracas de comidas típicas hoje são verdadeiros restaurantes, que oferecem conforto, mas que privam o visitante da verdadeira experiência sensorial de estar numa autêntica “feira nordestina”. Os preços se elevaram muito, excluindo assim os tradicionais visitantes, embora devamos constatar que o momento atual, de expansão do poder de compra das camadas populares, tenha permitido uma nova onda de “popularização” da feira. Mas, em suma, a feira se “modernizou”, dentro de um espírito desenvolvimentista, por isso excludente, e de acordo com a perspectiva contemporânea de que cultura popular pode ser consumida como algo pitoresco pelas classes superiores, e assim gerar novas possibilidades de lucro.



Gilmar Mascarenhas

Figura 3.5: Feira de Macaíba (RN).

Uma visão sistêmica para a Geografia

Vimos até aqui que a Nova Geografia é essencialmente planejadora. E um bom planejador necessita dispor de habilidades fundamentais, tais como a de realizar um bom diagnóstico da realidade local, perceber as tendências em curso e vislumbrar as possibilidades de transformação do lugar, no sentido de seu desenvolvimento. Para perceber tais possibilidades, ou “potencialidades”, é preciso ter uma noção do “movimento do mundo”, algo que está muito além da microescala de um lugar. Assim, voltando ao exemplo da vila de pescadores, o geógrafo apenas pode enxergar a possibilidade de turistificação se ele tiver compreensão do que é o turismo, como ele vem se realizando (suas tendências contemporâneas), bem como avaliar a dinâmica das redes, da mobilidade dos indivíduos para, enfim, poder dimensionar o potencial turístico do lugar. Em suma, o novo geógrafo precisa ter olhos para o lugar e também para a realidade exterior ao lugar, o que difere do olhar idiográfico (vide aula anterior) do geógrafo tradicional.

Essa visão mais abrangente da realidade foi adquirida principalmente pelo aporte da Teoria Geral dos Sistemas.



Não vamos aprofundar aqui o entendimento da Teoria Geral dos Sistemas, sendo o bastante saber que ela nos oferece uma visão sistêmica da realidade, ou seja, o mundo seria um grande sistema composto por vários outros sistemas, todos em movimento e se relacionando, trocando energia e matéria, e se transformando nessa interação. A noção de sistema pressupõe a constatação de um conjunto de elementos interdependentes: o funcionamento e mesmo existência de cada um depende do que ocorre com os outros elementos.

O uso da abordagem sistêmica pressupõe certo grau de abstração, para perceber nexos entre fatos e fenômenos aparentemente distantes entre si, algo distinto do empirismo da Geografia Tradicional. Portanto, a Nova Geografia traz uma carga bem maior de abstração e teorização, sobretudo, quando aplica modelos matemáticos e, por isso, recebeu também a denominação de *Theoretical Geography*, ou seja, Geografia Teórica.



“Perdido na tradução”

Você pode encontrar em alguns livros a estranha denominação Geografia Teorética. Trata-se, na verdade, de uma tradução malfeita na época, que acabou agradando aos adeptos da Nova Geografia, para diferenciar, no âmbito dessa nova corrente, aqueles mais afeitos às técnicas quantitativas, que entre nós ganharam impulso decisivo com a visita do geógrafo norte-americano Brian Berry. No Brasil, a Universidade Estadual Paulista (Unesp) de Rio Claro é o maior centro de estudos baseado nessa corrente. Ali, foi fundada, em 1971, e funciona até hoje, a Associação de Geografia Teorética (Ageteo).

Podemos dizer que a Geografia Tradicional estava mais focada nas permanências, enquanto a Nova Geografia prestou mais atenção ao movimento, ao dinamismo da realidade. Vide o caso que acabamos de citar: a antiga feira dos nordestinos era um sistema mais “fechado”, mais restrito a um grupo social. O poder público percebeu nas classes de maior poder econômico uma tendência geral de interesse pelo exótico, pelo pitoresco, desejoso de interagir com aquele microssistema “nordestino”, desde que houvesse padrões de higiene, segurança e conforto, e assim o governo planejou uma mudança radical na feira, trazendo para dentro dela um sistema maior, que abrangia, por exemplo, a Zona Sul carioca (área residencial de maior valor imobiliário) e turistas provenientes de outras cidades.

Essa visão sistêmica, por enfatizar o movimento, a dinâmica espacial, ajudou os geógrafos a direcionar sua análise para os processos espaciais. Não mais interessava o exame ou a apreciação da paisagem, pois ela, aparentemente estática, apenas denunciava a histórica intervenção humana sobre o meio, a partir de práticas consagradas pela cultura, pelo hábito. A noção de processo traz uma riqueza ao estudo geográfico, pois anuncia que a realidade está constantemente sujeita à transformação, devido à ação dos processos. O geógrafo tradicional, por seu empirismo, recorria ao trabalho de campo, realizando visitas prolongadas ao local de estudo, e produzindo levantamento minucioso de informações. Claro que esse material levantado é muito importante, mas não permite um olhar mais abrangente, mais “de cima”, que contextualize o local estudado, percebendo sua inserção nas redes, seja ela real ou apenas potencial (no sentido de perceber a potencialidade de cada localidade, suas possibilidades de inserção nas redes).

Podemos recorrer a um exemplo concreto, novamente mencionando a tradicional vila de pescadores. O litoral sul fluminense, até o início da década de 1970, era povoado majoritariamente pelos caiçaras, que seriam descendentes dos povos nativos, em parte miscigenados com o elemento branco colonizador. A presença dos caiçaras era viabilizada pela ausência de vias de acesso a essa faixa litorânea, caracterizada pelo relevo acidentado e maciça vegetação preservada. No seu relativo “isolamento”, os caiçaras viviam da pesca e da agricultura, utilizando as técnicas rudimentares de seus antepassados. A construção da rodovia BR-101 (a Rio-Santos) gerou acessibilidade instantânea, e intensa, pois justamente estava no trecho do litoral situado entre as duas grandes metrópoles brasileiras – Rio de Janeiro e São Paulo. As terras sofreram rápida valorização, atraindo interesses e promovendo grilagem. Ao perder suas terras, muitos caiçaras tiveram de se “urbanizar”, indo viver em

bairros periféricos de cidades turísticas como Paraty. Ainda restam comunidades caiçaras tradicionais em áreas menos valorizadas, porém, o risco de desaparecimento de sua cultura é iminente, bem como de novas remoções forçadas de suas populações.



Figura 3.6: Cultura e paisagem caiçaras.

Fonte: http://farm4.staticflickr.com/3225/2599269190_ee697eae63_o.jpg

Consideremos aquele litoral no ano de 1970, anterior à chegada da rodovia. Imaginemos que determinada vila de pescadores caiçaras estivesse sendo estudada por dois geógrafos, cada um deles vinculado a sua corrente de pensamento preferida. O geógrafo adepto da escola lablacheana tentaria se aproximar do grupo e passar alguns dias na localidade, realizando detalhado levantamento, tanto dos aspectos naturais quanto do processo de ocupação e da cultura caiçara: as técnicas construtivas, as técnicas de pesca, a alimentação, o modo de vida em geral. Esse geógrafo ficaria fascinado ao encontrar um modo de vida “original”, com grande riqueza de saberes tradicionais, muitos deles herdados de uma relação homem/meio muito antiga, que remonta aos povos primitivos. Por sua vez, seu colega da corrente pragmática não passaria mais do que algumas horas no local. Seu método de investigação é bem diferente: o empírico lhe importa muito menos que o contexto mais geral em que se insere aquela comunidade. Ele observaria um sistema mais amplo e outros sistemas que pudessem interagir com aquele. E esse contexto apontaria para o inevitável rompimento do quadro de isolamento, com a chegada da rodovia.

O novo geógrafo se detém muito pouco tempo estudando a comunidade, pois se dedica a outras tarefas que considera mais importantes: estudar as tendências e os processos espaciais em curso! Ele conhece a tendência geral de expansão da “segunda residência” litorânea (casa de veraneio) para as camadas urbanas privilegiadas, bem como o processo de turistificação crescente em áreas de rara beleza natural. De posse desse reconhecimento acerca das tendências, ele pode imaginar os processos que incidirão sobre a localidade. Logo, ele não precisa realizar o amplo inventário típico da Geografia Tradicional: basta-lhe constatar a beleza cênica local e a fragilidade dos ocupantes, para associar esse quadro local com a “fatal” proximidade de áreas metropolitanas e seus gostos de consumo, para concluir que aquela comunidade estaria com seus dias contados.

Seu objetivo também é bastante distinto do geógrafo tradicional: não é produzir um “registro” da paisagem, mas sim imaginar as possibilidades de planejar outros usos para o local. Imaginemos agora que tal geógrafo é convidado a realizar um trabalho de consultoria para a Prefeitura de Paraty, indicando as potencialidades de desenvolvimento local, contribuindo para a elaboração de um **Plano de Ordenamento Territorial** das Áreas Costeiras. Ele certamente vai citar em seu relatório a forte tendência de atração de interesses privados, que poderiam transformar a localidade em área turística ou de segunda residência de alto padrão, o que geraria empregos e recursos ao poder público municipal, por meio de recolhimento de impostos.

Plano de Ordenamento Territorial

Basicamente, documento que é o resultado do ato de planejar as atividades no território. Seu princípio fundamental é a ocorrência normal de “desordem” na localização das diferentes atividades econômicas, gerando conflitos. Essa “desordem” pode se manifestar de distintas formas: desequilíbrio ambiental, poluição, desrespeito aos direitos humanos (habitação digna, direito de ir e vir etc.) ou mesmo conflito entre atividades e setores da economia. O plano de ordenamento busca então a melhor localização possível para cada atividade, reduzindo conflitos e efeitos considerados “negativos” para o desenvolvimento econômico, social e qualidade ambiental.



Há três palavras-chave para a Geografia Pragmática: “desenvolvimento”, “modernização” e “planejamento”.

Antes de concluir esta aula, devemos realçar uma diferença muito importante entre o Brasil e a Europa, no que se refere ao período de adoção e desenvolvimento da Nova Geografia. Nos anos 1950 e 1960, a Europa Ocidental consolidou o Welfare State, o Estado de Bem-Estar Social, o que implicava um planejamento urbano e regional, focado não

apenas nas empresas, mas nos serviços públicos destinados à saúde, à educação, à moradia e ao lazer da população. Portanto, um modelo de desenvolvimento com ênfase no social. Na França, por exemplo, alguns geógrafos pragmáticos de expressiva liderança, como Pierre George, chegaram a ser membros do Partido Comunista Francês. Em suma, o esforço de planejamento do território incluía a construção de habitação social, de escolas, creches, hospitais, parques, transporte público de qualidade e de baixo custo (vide os sistemas metropolitanos) etc. No Brasil, essa Geografia Pragmática voltada para o social chegou através de Milton Santos, que retornava de seu doutorado na França, em 1958. E contou com outros importantes geógrafos, como o pernambucano Manoel Correa de Andrade, mas o golpe militar de 1964 impediu a continuidade do florescimento dessa abordagem.

Atividade 2

Atende ao objetivo 3

Considerando a situação que acabamos de expor a respeito da população do litoral sul fluminense, na qual não houve consulta ou formas de participação da comunidade caíçara, elabore uma crítica ao modelo de desenvolvimento em questão e à forma de planejamento adotada.

Resposta comentada

Você deve caracterizar o modelo de desenvolvimento como voltado para a geração de lucros e grandes negócios, mesmo que isso implique em “expulsão” de tradicionais habitantes e exclusão social. Quanto ao planejamento em questão, sendo ele direcionado para o interesse capitalista, não reconhece nos segmentos marginais o direito ao debate, à participação, sendo assim um modelo autoritário de planejamento.

Enfim, a metrópole

Vimos, na aula anterior, que a Geografia Tradicional foi muito tímida ao estudar o fenômeno metropolitano. Seus instrumentos teórico-metodológicos não eram suficientes para abarcar a complexidade da metrópole. Mas agora, contando com a visão sistêmica, era possível produzir leituras mais consistentes desse fenômeno. Um dos caminhos trilhados foi o estudo da rede urbana, e nela os processos de metropolização e de formação de polos de desenvolvimento – este será o tema de nossa Aula 7. Outro caminho foi o estudo da estrutura urbana, conforme veremos a seguir.

Organização interna da cidade

A Nova Geografia nasceu para, dentre outras funções, atuar no planejamento urbano. Não existe planejamento sem diagnóstico. E para diagnosticar uma metrópole é preciso compreender sua complexidade. A teoria sistêmica ajudou os geógrafos a perceber a estrutura geral desses grandes espaços urbanos. Em outras palavras, permitiu visualizar como aquele conjunto imenso de fixos e fluxos aparentemente desconexos se articulava num único sistema, numa estrutura. Era essa estrutura que definia a forma de ocupação do espaço urbano, distribuindo as distintas atividades, classes sociais e usos segundo a lógica geral do sistema capitalista. O resultado empírico dessa lógica estrutural é a organização interna da cidade.



Uma Geografia Neopositivista

E aqui podemos enfim explicar o motivo da corrente Geografia Pragmática também ser chamada de Geografia Neopositivista. O neopositivismo surge no início do século XX e é reconhecido como positivismo lógico, para se diferenciar do positivismo clássico, que se desenvolveu no século XIX. O adjetivo lógico se explica pela valorização das leis e princípios que governam os fenômenos. A dinâmica de funcionamento dos sistemas seria uma dessas leis gerais. No âmbito da Geografia, a adoção do

pensamento neopositivista significou abandonar o empirismo e o enfoque idiográfico, para concentrar esforços na reflexão em torno de noções mais abstratas, como sistemas, modelos, padrões e processos espaciais. Em síntese, o geógrafo neopositivista crê que, uma vez compreendendo as leis que governam a lógica espacial, ele poderia compreender, num plano mais geral, todos os lugares do planeta. Isso é o contrário do enfoque idiográfico que vimos na aula anterior. Trata-se aqui de um procedimento nomotético, ou seja, aplicador de leis.

Vejamos um exemplo: existem diversas vilas de pescadores no litoral sul fluminense, e o enfoque idiográfico diria que cada uma tem sua particularidade, logo, cada uma precisaria ser investigada cuidadosamente. O enfoque nomotético, por sua vez, dirá que não, que as diferenças entre elas, se existem, são irrelevantes. Todas poderiam ser agrupadas num sistema único, ou seja, classificadas como “pequenos núcleos litorâneos de pesca artesanal”, por exemplo. E que, uma vez estando em área próxima a grandes centros metropolitanos, onde residem agentes privados desejosos de usufruir da beleza cênica, do ar puro e das praias, tais núcleos estariam sujeitos ao desaparecimento, em nome da “lógica” do mercado capitalista, dando lugar a “núcleos turístico-recreativos e de residência sazonal de alto padrão” que, na verdade, são efeito da metropolização (conforme veremos na Aula 7).

Em suma, o espaço seria governado por uma lógica, isto é, por leis gerais de funcionamento. Tais leis conformam uma estrutura, que, em funcionamento, se manifesta em diferentes processos espaciais. Um deles é justamente o processo de valorização e posterior transformação do litoral sul fluminense. Os processos, ao incidirem sobre espaços, trazem novas funções (no caso, a função “pesca artesanal e agricultura de subsistência” deu lugar a função turístico-recreativa). E quando uma nova função se instaura, geralmente ela requer novas formas espaciais. No caso do exemplo em questão, o casario rústico caíçara foi substituído por marinas, condomínios de luxo, hotéis e *resorts*. Chegamos então ao clássico quarteto das categorias de análise do espaço geográfico: estrutura-processo-função-forma, mas guardaremos para a próxima aula uma explanação mais profunda acerca desse interessante recurso metodológico.

Ao adotar a visão sistêmica e neopositivista, a Geografia propiciou o entendimento da estrutura urbana e da organização espacial das cidades. Evidentemente, esse modelo de análise se aplica a qualquer cidade, pois todas possuem, em graus obviamente diferentes de complexidade, setores e usos distintos e articulados entre si, e estão sujeitas às mesmas leis gerais do capitalismo. Mas no caso metropolitano, a quantidade de agentes, setores e usos do espaço é muito maior. Sem dúvida, esse entendimento foi uma das mais importantes contribuições da corrente neopositivista ao estudo do fenômeno urbano.

Conclusão

O contexto do pós Segunda Guerra Mundial exigiu reformulações no sistema capitalista, no sentido da maior participação estatal na economia, o que implicou adoção do planejamento urbano e regional. Nesse novo contexto, não interessava aquela Geografia sensível ao patrimônio cultural e às tradições, mas sim um geógrafo capaz de vislumbrar formas de geração de renda, de oportunidades de negócios, enfim, de progresso. Trata-se de uma abordagem desenvolvimentista. Podemos resumir a profunda mudança na Geografia da seguinte forma: “do mundo como ele é” para “o mundo como deveria ser”. Traduzindo, não caberia mais se limitar a interpretar a realidade, mas sim propor intervenções sobre ela. Chegara o momento da Geografia Ativa, também conhecida por Geografia Pragmática, tema desta aula.

Para além do planejamento, a Nova Geografia adotou a perspectiva sistêmica e o enfoque nomotético, o que lhe garantiu instrumentos metodológicos capazes de perceber o intenso movimento do mundo, seus processos e suas complexas interações. A globalização passa a compor o imaginário geográfico. Ao incorporar o estudo da “dinâmica espacial”, a Geografia se tornou mais afim ao sistema capitalista, cujo dinamismo é sua característica essencial.

Por fim, essa nova abordagem permitiu inserir a metrópole nos estudos urbanos, bem como considerar a perspectiva da rede urbana.

Atividade final

Atende ao objetivo 4

Aponte três importantes características da abordagem geográfica da cidade com base na corrente neopositivista.

Resposta comentada

Você deve eleger três das características citadas a seguir:

1. visão sistêmica da cidade, permitindo perceber a complexa estrutura urbana;
2. concepção desenvolvimentista, que valoriza projetos de modernização da cidade, muitas vezes socialmente excludentes;
3. adoção do enfoque nomotético, que compreende a cidade no contexto mais amplo das redes e das interações com o mundo exterior;
4. capacidade de perceber as tendências locacionais de cada atividade ou agente de produção do espaço urbano, o que facilita o entendimento da organização espacial da cidade.

Resumo

Nesta aula, procuramos apresentar a contribuição da Geografia Neopositivista ao estudo da cidade. Buscamos demonstrar como foi necessário uma profunda reformulação na Geografia para atender às demandas do Planejamento Urbano-Regional e das Políticas Territoriais. Procuramos,

a seguir, contextualizar historicamente o advento do Estado Capitalista Planejador e como este transformou radicalmente o trabalho do geógrafo, tornando-o muito mais ativo diante da sociedade. Também vimos o peso excessivo do desenvolvimentismo como poderosa ideologia nessa abordagem, geralmente ocorrendo em detrimento dos interesses populares. Apresentamos as principais características da Geografia Urbana Pragmática.

Leitura recomendada

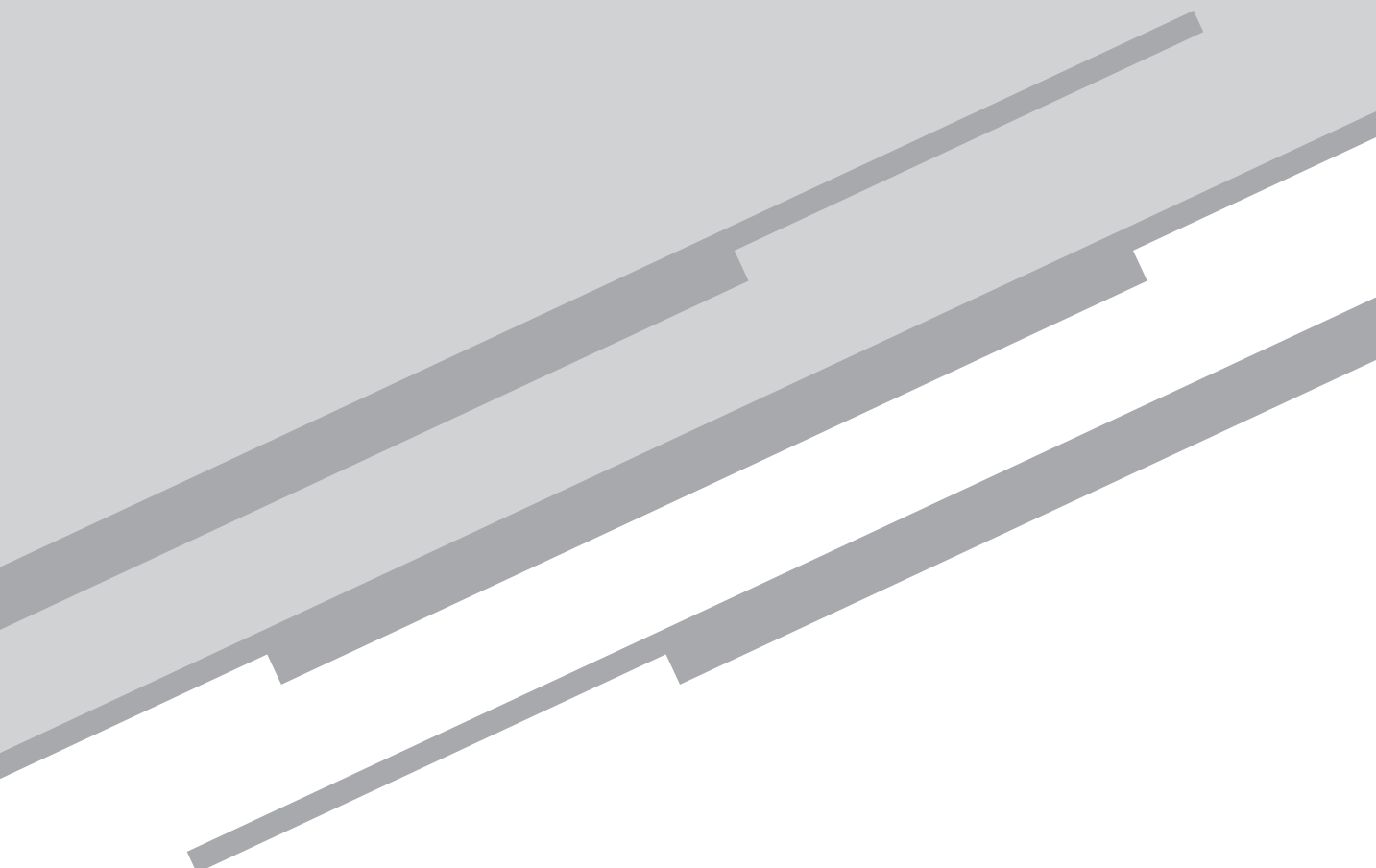
GOMES, Paulo C. Costa. *Geografia e modernidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

Referências

ABREU, Maurício A. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: EdUSP, 1994. p. 199-322.

Aula 4

A Geografia Urbana Crítica



Gilmar Mascarenhas

Meta

Apresentar a abordagem geográfica das cidades fundamentada no pensamento marxista.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. reconhecer o materialismo histórico como uma matriz filosófica de grande potencial exploratório para os estudos geográficos;
2. identificar, em processos espaciais, a possibilidade de aplicação do método dialético;
3. identificar as principais características da Geografia Urbana Crítica.

Pré-requisitos

Para esta aula, é importante lembrar a Aula 1, quando tratamos dos agentes produtores do espaço urbano e da insularização, e a Aula 2, quando estudamos o método histórico-evolutivo, de Pierre Monbeig.

Introdução

Nesta aula, vamos tratar de uma terceira grande corrente teórica presente nos estudos geográficos, que muitos consideram a mais difundida, ao menos no Brasil: a Geografia Crítica. O próprio adjetivo já sinaliza seu propósito principal, isto é, produzir um conhecimento crítico ou propor uma abordagem crítica da sociedade.

Até agora, percorremos duas grandes escolas do pensamento geográfico: a positivista (Aula 2) e a neopositivista (Aula 3). Vimos que cada uma tem suas características próprias. E que cada uma, a seu modo, ofereceu uma importante contribuição ao estudo geográfico da cidade.

O Brasil é um dos países que mais cultiva a Geografia Crítica, que também é muito forte nos Estados Unidos. No contexto latino-americano, seu destaque é notório. Um indício dessa vitalidade pode ser notado ao examinar nossos livros didáticos: a grande maioria apresenta um viés crítico, podendo se aproximar mais ou menos de uma abordagem marxista, mas sempre crítica. O primeiro livro didático a assumir claramente a Geografia Crítica foi publicado em 1982: *Espaço e sociedade*, de José William Vesentini.

Essa crítica tem como fundamento teórico principal a famosa obra de Karl Marx. Por isso, para entender a Geografia Crítica e sua contribuição para o entendimento do espaço urbano, teremos que falar um pouco acerca do pensamento marxista.



Karl Marx (1818-1883) produziu uma obra vasta e original, em grande parte tendo como parceiro intelectual Friedrich Engels. O conjunto de volumes denominado *O Capital* reúne seus pensamentos e reflexões sobre o funcionamento da sociedade capitalista. Desde sua morte, seus seguidores se multiplicaram mundialmente, contribuindo para a renovação e revisão de seu pensamento. Por *pensamento marxista* se entende aqui não apenas a obra de Marx, mas também a de seus principais seguidores, tais como Henri Lefebvre, Antonio Gramsci, David Harvey e tantos outros. Esse vasto conjunto de autores e obras é também conhecido como *teoria social crítica*.

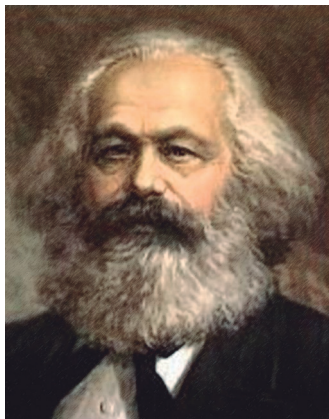


Figura 4.1: Karl Marx.

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marx_color2.jpg#mediaviewer/File:Marx_color2.jpg

Nos Estados Unidos, onde a corrente da Geografia Crítica encontrou suporte consistente, desde o início, ela é mais conhecida como Geografia Radical – radical no sentido de buscar as explicações na raiz, na base, na origem dos fenômenos. Cumpre também ressaltar que não é amplamente aceito o termo *geografia marxista*, na medida em que Marx deu relativamente pouca atenção a essa disciplina. Parece-nos, por isso, bem mais adequado falar em *geografia de inspiração marxista*. Tudo isso vamos explicar ao longo desta aula.



Friedrich Engels (1820-1895)

Teórico revolucionário alemão que, junto com Karl Marx, fundou o chamado socialismo científico ou marxismo. Ele foi coautor de diversas obras com Marx, sendo que a mais conhecida é o *Manifesto Comunista*. Também ajudou a publicar, após a morte de Marx, os dois últimos volumes de *O Capital*, principal obra de seu amigo e colaborador.

O pensamento marxista e a cidade

O título desta seção da aula é, propositalmente, o título de um famoso livro escrito por Henri Lefebvre, autor que já citamos em aulas anteriores. Considerando o porte e a imensa repercussão da obra escrita por Karl Marx (um dos pensadores mais lidos em toda a história da Humanidade, senão o mais lido), nesta aula, podemos somente apresentar uma brevíssima introdução ao seu pensamento e apontar alguns elementos essenciais para sua compreensão.

O pensamento de Marx, que em parte foi produzido conjuntamente com seu parceiro **Friedrich Engels**, é geralmente definido como materialismo histórico e dialético. Vamos agora tentar entender o que há de *materialista*, de *histórico* e de *dialético* nesse pensamento.

Por que materialista?

Antes de seguirmos, que fique bem claro que o termo aqui nada tem a ver com o sentido que lhe é geralmente atribuído em nosso uso cotidiano: o de apego aos bens materiais. Normalmente, dizemos que um determinado indivíduo é materialista quando ele apresenta forte propensão a valorizar o dinheiro, os bens materiais e o consumo supérfluo, em detrimento do que seria uma atitude mais “espiritual”, de valorizar os afetos, os sentimentos e as emoções. No caso de Marx, o materialismo corresponde a algo bastante diferente: a uma recusa ao pensamento “idealista” e metafísico, em favor da consideração do que é material. Explicaremos.



Figura 4.2: Diferentemente do senso comum, o conceito materialista de Marx nada tem a ver com consumismo e apego excessivo ao dinheiro.

Karl Marx é alemão, nasceu em 1818 e estudou filosofia desde a juventude. Naquela primeira metade do século XIX, sobretudo na Alemanha, duas correntes filosóficas (e estéticas) se destacavam no cenário intelectual: o romantismo (com destaque para a obra de Johann Goethe, 1749-1832) e o idealismo, ou mais precisamente o *hegelianismo* (do filósofo Friedrich Hegel, 1770-1831). Ambas as correntes tinham a metafísica como suporte. Por metafísica, devemos entender, conforme a própria etimologia sugere, a consideração daquilo que está além da física, isto é, para além do plano material. Em outras palavras, a atitude metafísica implica a valorização da dimensão espiritual e o reconheci-

mento da existência de elementos imateriais, universais e supostamente eternos que, de alguma forma, governam nossas vidas, nossos impulsos, nossos sentimentos e nossos atos. A essa altura, você já deve ter percebido o quanto as religiões, de um modo geral, são alimentadas pela metafísica. Marx questionava a metafísica, razão pela qual ele também não foi afeito às religiões.

O que Marx viu de problemático na postura metafísica? Para ele, a sociedade humana precisava ser explicada a partir dela mesma, e não de modelos ideais (românticos) ou de forças externas ao homem. Para Marx, as forças que nos governam, que nos orientam o comportamento (os interesses e desejos humanos) são produzidas aqui mesmo na Terra, e não em outras dimensões. E são produzidas a partir das relações sociais de produção, isto é, primordialmente a partir do conjunto das relações que os grupos e indivíduos travam entre si para darem conta da satisfação de suas *necessidades materiais*. Sim, materiais: o ser humano sente fome e necessidade de abrigo, de se defender. Para produzir alimentos e seu *habitat*, o homem, historicamente, travou uma luta contra a natureza, para dominá-la. E também, já que não poderia sobreviver solitariamente, travou relações no interior de seu grupo social. Essas relações, que são fundamentais, Marx chamou de relações sociais de produção, um conceito básico no pensamento marxista.

Da metafísica, Marx criticou também o chamado *essencialismo*, isto é, a noção de que existiria uma essência humana universal e permanente. Nessa perspectiva, presume-se que cada ser humano carrega consigo características e forças que são comuns a toda a humanidade e em todos os tempos. Evidentemente, podemos reconhecer que existe no ser humano algo que é universal. A melhor produção artística (literária, teatral, poética e cinematográfica), muitas vezes, nos leva ao encontro de um conjunto de dramas (ciúme, inveja, cobiça, ódio) e questionamentos (sobre nossa existência, sobre Deus, sobre a morte) que parecem atravessar toda a história da humanidade.

Todavia, Marx acreditava que, para entender o ser humano, era preciso também reconhecer o que há de concreto em cada indivíduo e em cada sociedade. Por isso, vamos ao segundo ponto de sua obra: a dimensão histórica.

Por que histórico?



“Tudo é história”, dizia Marx. Não por acaso, pois, para ele, a sociedade se explica basicamente pelo processo histórico. Acabamos de afirmar, no item anterior, que Marx criticava o essencialismo. Para ele, o ser humano traz em si muito mais de seu tempo e de seu lugar do que de algo que seria essencial, eterno, imutável e universal. Assim, um camponês espanhol no século XX teria muito pouca semelhança com um inglês urbano da mesma época, ou com outro camponês na Idade Média. Cada um desses indivíduos vive num tempo e num lugar distintos. Cada um se insere numa sociedade completamente diferente uma da outra. Como se habitassem “mundos” distantes, cada um com seus referenciais próprios. Num mesmo bairro, na mesma época, podem habitar indivíduos com situações de renda completamente diferentes. Por isso, Marx insistia que o entendimento da sociedade requer a consideração de seu contexto histórico (seu tempo e lugar).

A esse princípio teórico, podemos chamar de valorização do concreto – a dimensão concreta da sociedade; as condições concretas de existência humana. Marx criticou o idealismo de Hegel e o romantismo de Goethe por estes desprezarem a concretude da existência humana.

Falar em concretude é falar de contexto material; é falar, pois, de Geografia: quando citamos anteriormente o camponês medieval, o camponês da atualidade e o cidadão urbano, temos em conta que cada um deles habita um meio geográfico distinto. Um tem acesso direto à natureza, enquanto o outro está privado desse privilégio. Um tem acesso fácil à educação e à produção cultural; o outro não. Um vive tolhido pela repressão religiosa (o camponês medieval), enquanto o outro vive num mundo de muito mais tolerância ao comportamento de cada um.



Figura 4.3: O camponês medieval, o camponês da atualidade e o cidadão urbano. Cada um deles habita um meio geográfico distinto, que os molda.

O meio geográfico é o palco de nossa existência. É nele que o indivíduo se educa, se insere profissionalmente, estabelece relações, alimenta esperanças e vive suas decepções. Cada um de nós tem um horizonte distinto. Cada um tem diante de si um conjunto de possibilidades e de impossibilidades. Portanto, cada indivíduo, de acordo com a concretude (histórica) de sua existência, tem diante de si uma trama de relações e de valores da qual é difícil escapar. O espaço geográfico é nossa casa e nossa prisão, disse Milton Santos. Em suma, segundo o pensamento marxista, o ser humano é, sobretudo, produto de seu tempo e age sobre ele um conjunto de determinações históricas. Acrescentamos a essas determinações: um conjunto de determinações geográficas.

Vamos perceber mais adiante que, ao adotar a perspectiva marxista, a Geografia recuperou sua dimensão histórica – dimensão que, conforme vimos na aula anterior, foi bastante desvalorizada pela abordagem pragmática ou neopositivista. Por fim, o último termo da tríade marxista: a dialética. Antes, uma atividade sobre o que vimos até aqui.

Atividade 1

Atende objetivo 1

Vimos que Marx pouco trabalhou diretamente com a nossa disciplina; no entanto, suas teorias possuem uma dimensão nitidamente geográfica, relacionada ao meio em que vivemos, em sua concepção materialista e histórica. Faça um pequeno texto, de até dez linhas, que aponte para a existência dessa relação.

Resposta comentada

Você deve expor que o materialismo, ao negar a metafísica, valoriza as condições ambientais, isto é, o que chamamos de meio geográfico. A valorização da história, por sua vez, ao negar a ideia de uma essência humana universal, valoriza o homem concreto, situado histórica e geograficamente em determinado contexto.

Por que dialético?

É bastante difícil explicar em poucas palavras o método dialético. Devemos começar pelo significado clássico desse termo: sua origem remonta à Grécia Antiga e se refere à arte do diálogo. Não qualquer diálogo, mas um diálogo com vocação e pretensão filosóficas, disposto a questionar tudo que é dito pelo outro, de forma que, através de um longo e rico embate, se tente esclarecer as contradições e limites de cada “verdade”, de cada pressuposto. Trata-se, para os gregos, de um exercício intelectual profundo, pois o fim de cada bom diálogo deixava mais dúvidas do que certezas, mais questionamentos novos do que respostas definitivas. A dialética enriquecia o indivíduo pensador.

Vamos reter, do exercício da dialética, o princípio do embate, do confronto interminável. Assim Marx via a sociedade: um embate interminável de forças. Forças políticas, forças naturais, todas as forças. Nesse aspecto, é importante frisar o quanto a atitude dialética recusa o pensamento mecanicista, segundo o qual uma determinada força age sobre determinado meio, nele gerando um efeito, de forma unilateral. Essa é uma relação simplista de causa e efeito, que não considera o quanto o

meio atingido também reage e produz reciprocamente um efeito sobre a força que o atingiu. Da mesma forma que no debate grego, a dialética pressupõe respostas constantes e incompletas, num embate interminável. Assim seria também na história humana: causas e consequências se misturam, pois as forças agem entre si, continuamente. Imagino que isso requer um exemplo, de forma a facilitar o seu entendimento.

Vimos, na primeira aula, que a favela é o resultado das forças estruturais que governam a produção da cidade capitalista: a cidade atrai migrantes e não oferece a eles acesso à terra urbanizada. O mesmo ocorre com a maioria dos trabalhadores de baixa renda ou desempregados. A cidade é muito cara, comparada aos salários e renda de boa parte da população; portanto, a moradia regular é inacessível para muitos. Numa visão simplista, a favela é resultado da cidade excludente, e ponto final.

Numa ótica marxista, ao contrário, devemos pressupor que, dialeticamente, esse embate nunca termina. A favela é produzida, sim, como resultado, mas ela também age sobre o conjunto da cidade. Age de várias formas; uma delas é desvalorizando terrenos ao redor. Por conta desse efeito, as favelas situadas em locais nobres são muito pressionadas pelas políticas de remoção, ou, mais recentemente, pelas políticas de pacificação, que garantem a revalorização dos bairros em seu entorno. Acabou aí? Claro que não, pois na dialética o diálogo não termina. Ao serem pacificadas, as favelas também sofrem valorização imobiliária, além do encarecimento de vários serviços básicos, e esse processo conduz à “expulsão” de vários de seus antigos moradores. Com isso, novas favelas surgem (ou crescem) em zonas menos valorizadas, às vezes muito distantes. Ao mesmo tempo, o narcotráfico se mudou, em alguns casos, para outras cidades vizinhas, como Niterói, gerando aumento da violência local e desvalorização imobiliária.

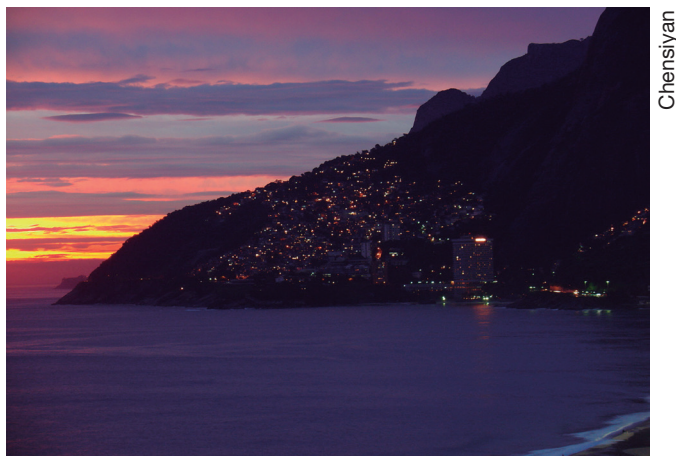


Figura 4.4: A favela é produzida como resultado, mas também age sobre a cidade. O embate dialético nunca termina.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e3/Favela_do_Vidigal.jpg



As Unidades de Polícia Pacificadora no Rio de Janeiro

Trata-se de um programa, do governo estadual, de ocupação militarizada das favelas cariocas, destinado a eliminar a influência do narcotráfico nessas áreas. A primeira favela ocupada foi a Santa Marta, em 2008; em 2014, esse número chegou a 38 favelas ocupadas. Considerando que o total de favelas na cidade ultrapassa as mil unidades, o programa tem sido avaliado internacionalmente como “tímido”, e voltado, sobretudo, para favelas localizadas em áreas mais nobres.

Estamos percebendo que uma única iniciativa governamental gera efeitos em cadeia e até em áreas distantes. E esses efeitos vão gerando novos efeitos, num processo interminável. Pensar dialeticamente a cidade é levar em conta essa complexidade, este jogo interativo de forças.

Marx falava em *materialismo dialético*. Em suma, significa considerar que o ser humano age sobre a natureza, transformando-a, mas

também sendo por ela transformado nesse processo de trabalho. Quando inventou a agricultura, isto é, a capacidade técnica de intervir na dinâmica natural do mundo vegetal, determinando quais sementes (e quantas) iriam vingar em determinado local, o homem também estava inventando a figura do camponês. Ao promover a revolução industrial, “inventamos” o operário e a burguesia industrial. Assim, a dinâmica histórica da sociedade vai criando novos ambientes, novas relações e, por isso, criando novos “tipos” humanos. Como geógrafos, acrescentamos que tal dinâmica histórica cria também novos espaços, novos ambientes, novos contextos espaciais.

A sociedade, segundo Marx, se move pelo confronto. Esse confronto pode ser de ideias, de interesses ou de projetos. Portanto, na visão marxista, a sociedade humana é essencialmente conflituosa, sobretudo na fase atual de sua história, definida pelo modo de produção capitalista, no qual duas classes sociais se colocam em situação de constante confronto. O que explica tal confronto?

Basicamente, tudo que é produzido depende de trabalho realizado, e esse trabalho requer a existência de *meios de produção*. Meios de produção são, por definição, os elementos necessários para que determinado trabalho seja realizado. O camponês, por exemplo, necessita de terra, de sementes e de algumas ferramentas, como a enxada para roçar, plantar e colher. Terra, sementes e ferramentas são meios de produção, assim como o edifício da fábrica e seu maquinário para o operário, ou a sala de aula e toda a infraestrutura de uma escola para o trabalho do professor.

Na sociedade capitalista, os meios de produção pertencem a um grupo reduzido de indivíduos, que Marx chamou de burguesia, e que hoje mais comumente chamamos de empresariado. O professor não é o dono da escola. Ele é um trabalhador que, desprovido dos meios de produção, “vende” a um empresário sua capacidade de trabalho, recebendo em troca o salário. Antigamente, boa parte das terras era propriedade coletiva. Historicamente, o advento da propriedade privada da terra e dos meios de produção são fundamentais para o surgimento e expansão do capitalismo.

Antes de o capitalismo surgir, o trabalhador era dono dos meios de produção, tal qual o típico camponês, que vivia de forma independente, isto é, com autonomia. O mesmo ocorre ainda hoje com o pescador tradicional, desde que ele seja dono dos instrumentos que usa, pois o mar não tem “dono”, é de uso comunal, como foram as terras agrícolas outrora.

O processo histórico de formação do capitalismo, segundo Marx, é o processo de gradual expropriação do trabalhador. Desprovido dos meios de produção, o indivíduo passa a não ter outra alternativa senão trabalhar com os meios de produção alheios, em troca de um salário. O assalariamento é um indicador central do advento das relações capitalistas de produção.

O camponês e o pescador produzem para a subsistência de seu grupo, e uma parte eventual é colocada à venda, como mercadoria. O capitalista, por sua vez, produz apenas mercadorias. Mercadoria é tudo que é produzido exclusivamente para o mercado. Segundo Marx, os capitalistas, isto é, os donos dos meios de produção, buscam essencialmente o lucro e, por isso, seu interesse é produzir com o menor custo possível. A conta é simples: quanto maior a diferença entre o custo da produção e o valor do produto final (a mercadoria), maior seu lucro. Salários baixos são uma forma de reduzir os custos da produção e, por isso, existe, segundo Marx, um conflito essencial entre capitalistas e trabalhadores.

No caso da escola, cada aula oferecida tem um custo (o salário do professor somado a todos os demais custos para manter a escola funcionando: energia elétrica, gastos com manutenção do edifício e com o pessoal de apoio). O dinheiro que o dono da escola recebe dos alunos por cada aula tem que ser maior que o seu gasto, para assim garantir ao capitalista o seu lucro. Essa diferença entre o valor da aula e aquilo que o professor de fato recebe por ela Marx chamou de *mais-valia*.

O trabalhador sempre receberá menos do que aquilo que ele produz, pois a mais-valia (a diferença entre o valor que produz e o valor que recebe pela produção) é o lucro do capitalista. Diante dessa situação básica do sistema capitalista, os trabalhadores sempre poderão lutar por melhores salários, mas os capitalistas farão o possível para não conceder aumentos, pois cada elevação do salário compromete a mais-valia, isto é, tende a reduzir o lucro.

Os capitalistas também competem entre si, sobretudo quando atuam no mesmo ramo. Tal competição pode levar os empresários menos eficientes a uma situação difícil, o que acaba reforçando o processo de exploração da força de trabalho: se um determinado produto não tem boa aceitação no mercado, um caminho para a empresa é a redução de seu preço, e tal redução somente é viável para o capitalista se ele reduzir o custo de produção. Isso atinge os salários, bem como as condições de trabalho, pois reduzir custos implica reduzir investimentos no conforto do trabalhador. O trabalhador, por sua vez, tende a reagir, de diversas

formas. Pode ser de forma organizada, através de sindicatos e outros meios associativos, ou de forma desarticulada, boicotando individualmente o processo produtivo, através de lentidão, atrasos etc.

Em suma, temos, segundo a ótica marxista, uma sociedade conflituosa. E tal conflito deve ser analisado de forma materialista (que envolve interesses materiais concretos), histórica (que não começa agora, que resulta de um longo processo) e dialética (que corresponde a um complexo e inacabado jogo de múltiplas forças em interação).

Atividade 2

Atende ao objetivo 2

Os estádios de futebol no Brasil vêm passando por um processo de profundas transformações, desde sua arquitetura às normas internas de comportamento e de uso do equipamento. Tal mudança tem sido analisada como um processo de reelitização dos estádios, atendendo a interesses da nova economia do futebol e estando em conflito direto com interesses e tradições populares (MASCARENHAS, 2013).

As resistências a esse modelo são notáveis. Vitórias, como as dos comerciantes informais do entorno do Estádio Mineirão, em Belo Horizonte, são dignas de registro: removidos em 2010, os “barraqueiros”, através de sua associação, obtiveram, em junho de 2014, o direito a retornar ao local. Os torcedores, ainda que em geral fascinados pela beleza, ordem e assepsia do novo estádio, queixavam-se da ausência dos serviços e bens oferecidos pelo comércio informal, com destaque para o tradicional feijão tropeiro. A presença desses trabalhadores, além garantir uma via de geração de renda, propicia um cenário de muito maior riqueza sociocultural, compondo a experiência vivida de quem vai ao estádio. Estamos diante de um processo ainda em curso, de forma que é cedo para saber que tipo de estádio resultará desse conflito de interesses.

Identifique a presença de um jogo dialético no processo supracitado.

Resposta comentada

Você deve apontar para a natureza conflituosa do novo modelo de estádio, isto é, o quanto a ação de impor um novo modelo gera uma reação (queixa de torcedores e de vendedores ambulantes) que, por sua vez, resultou em medida governamental de aceitação de retorno dos ambulantes. Há, pois, um jogo de forças em pleno movimento.

Na próxima seção desta aula, veremos como a Geografia Urbana se apropriou do pensamento marxista para gerar uma nova abordagem da cidade.

A cidade numa perspectiva crítica

Considera-se que o advento efetivo da abordagem marxista na Geografia se dá entre o final dos anos 1960 e o início da década seguinte. **David Harvey**, que viveu aquele momento crítico, aponta para o papel dos intensos movimentos de contestação na sociedade norte-americana, tais como a luta antirracista, a luta feminista, o movimento *hippie* (que contestava os valores materialistas do capitalismo) e a luta antibélica e anti-imperialista, expressa, sobretudo, na opinião pública contrária à Guerra do Vietnã. Toda uma conjuntura histórica, que também se manifestou na Europa (vide o famoso “maio de 1968” em Paris), de insatisfação e contestação ao modelo econômico e político vigente, acabou sendo decisiva para a adoção do pensamento marxista entre os geógrafos.

David Harvey (1935-)

Geógrafo britânico que trabalha com questões da Geografia Urbana a partir de uma perspectiva materialista-dialética.



Dick DeMarsico



Hulton Archive



Derek Redmond e Paul Campbell



Been Around a While

Figuras 4.5 a 4.8: A luta antirracista representada por Martin Luther King Jr., a luta feminista representada pela sufragista Emmeline Pankhurst, o movimento *hippie* e uma fábrica ocupada em Paris durante maio de 1968.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/84/Martin_Luther_King_Jr_NYWTS.jpg;
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/45/Emmeline_Pankhurst_addresses_crowd.jpg;
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f5/Woodstock_redmond_hair.JPG;
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/0/08/French_workers_with_placard_during_occupation_of_their_factory_1968.jpg

Paul Singer (1932-)

Economista e professor nascido na Áustria que, com a perseguição aos judeus austríacos em 1938, mudou-se para o Brasil ainda criança. Atualmente, é um grande defensor do conceito de *economia solidária*, que seria uma forma de produção baseada na valorização do ser humano, e não do capital.

Antes, porém, de os geógrafos urbanos entrarem em cena, outros campos das ciências sociais, já familiarizados com o marxismo, elaboraram análises críticas sobre a cidade, com destaque para o filósofo Henri Lefebvre, que estudamos na Aula 1. Na década de 1970, merecem ser citados Jean Lojikine e Manuel Castells. No Brasil, foi muito importante a contribuição do economista **Paul Singer**, com seu livro *Economia política da urbanização*.

Tais autores estabeleceram um profundo diálogo com a Geografia. Aliás, cabe ressaltar o quanto o método marxista contribuiu para esse intercâmbio de ideias, pois pressupõe uma atitude interdisciplinar. Marx sempre criticou as fronteiras disciplinares.



Abordagem marxista na Geografia Brasileira

No Brasil, a abordagem marxista somente se anuncia publicamente em 1978, por ocasião do Encontro Nacional de Geógrafos, organizado pela AGB em Fortaleza. O motivo desse relativo atraso é a dificuldade de assumir posturas marxistas no contexto do regime militar pós-1964. Naquele ano de 1978, enfim, o debate sobre a anistia aos presos políticos estava colocado, bem como a perspectiva da “abertura política” lenta e gradual, segundo o discurso oficial. Esse contexto político favoreceu o advento da Geografia Crítica no Brasil. No âmbito da Geografia Urbana, merecem destaque, pelo conjunto da obra, os seguintes autores brasileiros: Milton Santos, Roberto Lobato Correia, Ana Fani Carlos e Marcelo Lopes de Souza.

Para apresentar de forma bastante sucinta a Geografia Urbana Crítica, vamos expor seus principais temas e abordagens. Cabe lembrar que muito do que caracteriza essa abordagem, você já estudou na Aula 1, quando tratamos dos agentes produtores do espaço urbano.

A produção do espaço como processo histórico

Começaremos pelo estudo histórico-geográfico das cidades, que no Brasil tem em **Maurício de Almeida Abreu** seu maior expoente. Em 1987, o referido pesquisador publicou um livro que já nasceu clássico: *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Na segunda aula – você deve se lembrar –, apresentamos o método de Pierre Monbeig, que, como toda abordagem positivista, leva em conta o processo histórico-evolutivo dos lugares. Vale ressaltar, todavia, a profunda diferença entre aquela abordagem histórica e esta, de Abreu. A primeira toma a história como uma evolução linear de fatos, numa concepção empirista que ignora os conflitos sociais e o contexto mais amplo. A Geografia Crítica, por sua vez, tenta adotar uma visão marxista da história, valorizando a macroestrutura social e os conflitos de classe.

Maurício de Almeida Abreu (1948-2011)

Geógrafo brasileiro que contribuiu para o desenvolvimento da geografia histórica e geografia urbana no Brasil. Dedicou-se principalmente ao estudo da cidade do Rio de Janeiro. Suas principais linhas de investigação foram o processo de fracionamento das terras urbanas cariocas desde o período da fundação, em 1565, até o século XX, o aparecimento das favelas e sua disseminação e a avaliação das políticas de urbanização da cidade.

Adaptado de: http://pt.wikipedia.org/wiki/Maur%C3%ADcio_de_Almeida_Abreu

Nesse sentido, o livro de Abreu, já na introdução, aponta para a natureza “de classe” do Estado numa sociedade capitalista. Ao longo da obra, o autor demonstra como as diversas intervenções governamentais no espaço urbano carioca tenderam, quase sempre, a expressar interesses de uma elite, seja ela de proprietários fundiários, de donos de empresas de transporte, de empresas de serviços urbanos, de grandes redes financeiras e comerciais ou de promotores imobiliários. E assim, o resultado do processo de evolução urbana carioca acabou desenhando uma cidade segregada, com favelas, periferias desassistidas e bairros nobres altamente dotados de infraestrutura, bons serviços e várias amenidades (praias, florestas, bons parques, distância de atividades fabris poluidoras, de aterros sanitários etc.)



Chensiyang



Chensiyang

Figuras 4.9 e 4.10: A cidade do Rio de Janeiro é uma “terra de contrastes”, resultante de um processo de evolução urbana segregador. Em quase todas as fotos panorâmicas que vemos da cidade, podemos ver claramente tanto a proximidade física entre as favelas e os bairros nobres quanto a distância estrutural que evidencia as diferenças sociais.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e4/1_Pedra_da_G%C3%A1vea_2014.jpg
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d8/1_santa_teresa_panorama_2014.jpg

Tornou-se, desde então, um bom hábito entre os geógrafos desenvolver estudos urbanos que resgatem processos pretéritos, pois não resta dúvida do quanto o entendimento dos processos urbanos contemporâneos depende do reconhecimento de determinadas dinâmicas do passado. Esse procedimento metodológico (valorizar o passado) vale para todos os ramos do saber geográfico, mas, no caso da Geografia Urbana, se faz ainda mais necessário. O motivo dessa particularidade reside no fato de que, ao contrário da zona rural, onde a baixa densidade de objetos técnicos facilita constantes intervenções humanas, alterando completamente a paisagem, nas cidades temos uma alta densidade de objetos (prédios, avenidas, túneis, viadutos, grandes instalações, como terminais de transporte etc.) e muito maior longevidade de tais objetos (pelo grande investimento de material requisitado), de forma que o “peso do passado” (para usar as palavras de Milton Santos) é muito maior. Em outras palavras, a cidade possui inércia maior do que o campo. Mas esse será um tema da Aula 8.



Oliver-Bonjoch

Figura 4.11: Veneza: uma das cidades mais antigas da história da humanidade. Olhando bem para a bela cidade italiana, podemos perceber uma grande densidade de objetos técnicos. O peso do passado impede grandes mudanças urbanísticas.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/89/Venezia_veduta_aerea.jpg

Em suma, a adoção da abordagem marxista fez a Geografia se reencontrar com a História, da qual estava divorciada desde o advento da abordagem pragmática, nos anos 1950, conforme vimos na aula ante-

rior. A retomada desse “casamento” é fundamental, pois a Geografia não pode prescindir do conhecimento histórico. E mais do que retomar esse velho e fundamental contato, a Geografia Crítica o fez pelas portas da História na versão marxista, que acumula desde os anos 1930 uma longa tradição de boas e profundas análises.

A cidade como espaço de conflitos

Outro aspecto importante da Geografia Urbana Crítica é o estudo dos conflitos sociais, o que muitas vezes se desdobra no estudo de movimentos sociais. O geógrafo que se dedica a estudar as lutas sociais se preocupa com alguns aspectos essenciais, tais como:

- qual grupo social está se organizando e se manifestando contra a ordem vigente;
- que motivos impulsionam essa mobilização (em outras palavras, que situações ou processos espaciais geram descontentamentos para esse grupo ou comunidade);
- quais são suas reivindicações (em especial, que condição espacial seria mais conveniente para o grupo mobilizado);
- que efeitos têm ou tiveram suas lutas ou, em outras palavras, quais impactos sobre a configuração territorial.

Para exemplificar, vamos recorrer ao caso da Marina da Glória, situada no Parque do Flamengo, no Rio de Janeiro, por ocasião dos preparativos para a realização dos Jogos Pan-Americanos de 2007 ou, simplesmente, Pan-2007.

O Parque do Flamengo, inaugurado em 1964 para ser uma grande área pública de lazer, é um dos mais importantes patrimônios da cidade do Rio de Janeiro. Projetado por arquitetos, paisagistas e urbanistas reconhecidos internacionalmente, resultou do aterro sobre uma grande faixa costeira da Baía de Guanabara, utilizando material proveniente do desmonte de morros cariocas. Sendo um parque público, apresenta uma série de vantagens para a vida urbana: área de lazer e esportes, paisagem a ser contemplada, área verde etc. E tudo isso como patrimônio público, isto é, de acesso gratuito e para todos.

No ano de 1965, toda a extensão do parque, de aproximadamente 120 hectares, foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). O tombamento, para além da área total do

parque, estende-se ainda a 100 metros para dentro do litoral. Nele, se insere a atual Marina da Glória, que é um bem de uso coletivo, criada efetivamente em 1976 e que já constava do projeto original na planta geral do parque.



Rodrigo Saldon

Figura 4.12: Marina da Glória. Foto tirada do edifício Santos Dumont no centro do Rio.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/eb/Marina_da_Gl%C3%B3ria_1.jpg

Em 2005, um projeto de intervenção é proposto para a marina, em nome dos Jogos Pan-Americanos. A concessionária Empresa Brasileira de Terraplanagem e Engenharia (EBTE) recebeu total apoio e incentivo do poder municipal para transformação de área pública em área de negócios: um megaempreendimento que fugia completamente aos objetivos de uma marina, cujas obras avançaram sob a justificativa de urgência, por conta da proximidade dos jogos.

As intervenções foram divididas em dois grupos. O primeiro se destinava a sediar as competições náuticas do Pan; incluía área de *deck*, píeres, garagem náutica, que compreendia uma placa sobre o espelho d'água da enseada da Glória, criando uma plataforma onde seriam implantadas as construções, galpões, administração, vestiário, lojas de conveniência e estacionamento. A garagem impediria a visibilidade pública do belo cenário, com a altura variando entre 11 e 19 metros acima do nível do mar. O segundo grupo de intervenções foi relativo ao complexo turístico.

Constava no projeto: terminal turístico, centro de convenções e de exposições, *shopping center*, salão de eventos, três novos restaurantes e um estacionamento para 2000 veículos. E, evidentemente, previa implantação de espaços privados, onde antes havia um grande e magnífico espaço público, de acesso gratuito.

A principal forma encontrada pela sociedade civil carioca de se organizar, enquanto movimento social, durante as intervenções urbanísticas promovidas pelo Pan-2007, foi através do “Comitê Social do Pan” (CSP). O CSP se constituiu através de representantes de associações de moradores, de outras entidades de ativistas e de cidadãos e profissionais ligados ao estudo da cidade e sua gestão (arquitetos, economistas, professores, geógrafos, assistentes sociais, assessores políticos, estudantes, entre outros). Seu objetivo central era atuar criticamente nas questões relacionadas aos Jogos Pan-Americanos de 2007, pensando e agindo sobre a cidade durante os preparativos, na realização e, posteriormente, no legado do Pan.

A EBTE iniciou as obras e desmatou parte do parque, desrespeitando a legislação urbanístico-ambiental. O Comitê Social do Pan articulou forte resistência, conjuntamente com o movimento SOS Parque do Flamengo, elaborando estratégias de atuação política que envolveram o Iphan e o Ministério Público, que foi de fundamental importância. Como resultado das mobilizações sociais, é possível registrar importantes conquistas, dentre elas, ressaltamos a suspensão, em setembro de 2006, das reformas na marina, por determinação judicial. A EBTE não conseguiu consumir seu projeto, e a cidade assim conseguiu preservar um pouco de seu verde e de sua beleza. Todavia, falta recuperar o espaço público de franco acesso coletivo, pois o muro que, na época, foi erguido persiste no local até hoje, impedindo o acesso da população. Trata-se, enfim, de uma vitória parcial das lutas sociais, pois, se por um lado, conseguiu impedir a completa transformação da área (desmatamento e perda da paisagem visual), por outro, ainda não conseguiu reverter o processo de privatização dessa área do Parque do Flamengo.



Caso você queira saber mais sobre o caso, visite o *site* <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/06.070/1947>.

O exemplo que acabamos de citar demonstra o quanto a produção do espaço urbano não se dá apenas em função da atuação dos agentes capitalistas. Existe o poder público, e este, num Estado democrático, age como mediador entre os diferentes interesses envolvidos. O interesse dos capitalistas é obter lucro, através de projetos que nem sempre respeitam os direitos humanos e o meio ambiente, como no exemplo aqui mencionado. Cabe à sociedade, através da mobilização, lutar por seus direitos, pela aplicação da lei ou por melhores leis, e, assim, por uma cidade melhor e mais justa. É importante registrar que esse tema não fazia parte das preocupações dos geógrafos antes do advento da Geografia Crítica.

A ausência de neutralidade nas políticas urbanas

O simples fato de reconhecer, como fez Marx, a sociedade capitalista como essencialmente conflituosa já alterou o modo de encarar diversos processos econômicos e sociais. O autor desta aula vivenciou, em diversos países ou cidades onde apresentou suas pesquisas sobre os impactos dos megaeventos esportivos nas cidades, a seguinte pergunta: afinal, a Copa será (ou foi) boa ou não para o Brasil? Ou ainda: os Jogos Olímpicos serão ou não positivos para a cidade do Rio de Janeiro? A resposta, enquanto geógrafo crítico, era sempre a mesma: não existe um Brasil homogêneo, nem um Rio de Janeiro homogêneo. São ambos espaços heterogêneos, plenos de desigualdades e interesses conflitantes. Logo, a pergunta deve ser refeita: quem se beneficia dos megaeventos e quem sai prejudicado? Foram beneficiadas as grandes empreiteiras, com seus lucros formidáveis, e os proprietários de terras, pela valorização imensa dos terrenos. Tal encarecimento das terras afetou o custo de vida de todos os cidadãos. Para os mais pobres, o impacto foi muito maior, devido a situações de remoção forçada para áreas muito distantes do mercado de trabalho, sobretudo, no extremo da zona oeste carioca.

Para organizar um grande evento esportivo, principalmente uma olimpíada, é preciso montar uma infraestrutura imensa. Numa perspectiva crítica, o planejamento urbano (e organizar um megaevento esportivo significa planejar a cidade) não é neutro, tal qual buscam afirmar seus defensores, pois simplesmente não existe neutralidade numa sociedade capitalista, conforme estudamos na Aula 1. Estudar as políticas urbanas e nelas identificar os interesses ocultos, bem como os conflitos envolvidos, é outra contribuição importante da Geografia Urbana Crítica.

A questão das feiras urbanas

Para finalizar esta aula, recorreremos a mais um exemplo, para mostrar como as políticas urbanas não são neutras, e sim marcadas por interesses de determinado grupo social. Vamos falar das feiras livres na cidade do Rio de Janeiro, que já comentamos na Aula 1, e foi tema da dissertação de mestrado defendida na UFRJ em 1991 pelo autor desta aula (MASCARENHAS, 1991).

Antes do advento dos supermercados, vimos que a feira livre predominava amplamente no cenário de abastecimento urbano de frutas, peixes, legumes e verduras. Um conjunto de novos fatores, como a refrigeração (que permite a conservação de carnes, laticínios etc.), o automóvel (que permite o transporte de cargas relativamente grandes por pessoa) e o **emprego feminino** (que reduziu o preparo das refeições em casa), permitiu a invenção de um novo sistema varejista, baseado no autosserviço e em compras de maior volume: o supermercado. Numa cidade democrática, ambas as formas de varejo poderiam conviver numa situação de concorrência normal. Aliás, numa cidade verdadeiramente democrática, deveriam os feirantes receber um tratamento especial (como ocorre na França e em vários outros países), pois são pequenos agentes econômicos em situação de fragilidade. Trata-se também de uma feira livre: uma tradição cultural e uma atividade que garante geração de renda e emprego, além de oferecer determinados serviços exclusivos e ainda propiciar uma vida social mais intensa. Por esses motivos, os feirantes merecem apoio para continuar existindo na cidade.

Todavia, no Brasil, sobretudo no período entre 1964 e 1989, caracterizado, em sua maior parte, pela vigência de um regime político autoritário, as cidades foram alvo de políticas antidemocráticas que favoreceriam, sobretudo, os grandes interesses privados. Foi assim que, para beneficiar os supermercados, as feiras livres cariocas sofreram intensa perseguição por parte do poder público, através de nova legislação altamente restritiva, incluindo medidas autoritárias e desnecessárias, como a realocação das feiras para bairros bem distantes, rompendo a relação essencial entre o feirante e sua freguesia.

As feiras sofreram grande redução em número e tamanho; por pouco, não desapareceram da paisagem urbana carioca, tal qual ocorreu em cidades como Buenos Aires, no final dos anos 1970. Aqui, um dos fatores de sobrevivência das feiras foi o movimento das donas de casa que, em pleno regime militar, tiveram coragem de protestar contra a política de perseguição aos feirantes.

Emprego feminino

Por muito tempo, a sociedade manteve a mulher atrelada ao trabalho doméstico, porém, desde a Revolução Industrial, o trabalho feminino começou a ser incorporado às fábricas e outros lugares públicos. A partir das últimas décadas do século XX, o espaço ocupado dentro do mercado de trabalho começou a crescer muito e, atualmente, as mulheres ocupam cada vez mais cargos importantes, mostrando que competência independe de gênero.

Essa política urbana antipopular afetou o país de um modo geral, pois, no discurso oficial, as feiras eram consideradas uma prática obsoleta, numa cidade que se modernizava com o automóvel, elemento tecnológico que dali em diante deveria monopolizar o uso das ruas. Algumas capitais, como Salvador (BA), viram suas feiras reduzidas a um contingente mínimo, tudo em favor do grande comércio. A redemocratização do Brasil permitiu a sobrevivência dessa forma tradicional e popular de varejo. Tal sobrevivência das feiras, além de garantir oportunidade de renda a indivíduos com baixa escolaridade, oferece ao consumidor uma opção a mais de abastecimento. E ocupa o espaço público, algo essencial num modelo de cidade que tende, como vimos na primeira aula, à insularização (em condomínios e *shopping centers*), esvaziando a rua, e assim tornando-a mais perigosa, conforme salientou a famosa urbanista norte-americana Jane Jacobs .



Jane Jacobs (1916-2006) publicou, em 1961, um livro que se tornou referência internacional: *Vida e morte das grandes cidades norte-americanas*. Nesse livro, critica, sobretudo, o esvaziamento dos espaços públicos em função da difusão ilimitada do uso do automóvel, da criação de subúrbios residenciais unifamiliares e da política de criação de vias expressas. Tal esvaziamento da rua e das praças, além de reduzir drasticamente toda a riqueza da vida social, levando os indivíduos ao enclausuramento no lar, tornava os espaços públicos mais perigosos, mais propícios à ação de criminosos. Jane Jacobs foi urbanista militante, defensora de importantes causas sociais, como a luta sindical e a igualdade de direitos entre os gêneros, sofrendo perseguições por sua atitude.

Conclusão

Diferente das duas outras abordagens que estudamos até aqui (a tradicional e a pragmática), a Geografia Urbana Crítica oferece condições para um novo entendimento da cidade. Esse entendimento coloca em relevo a natureza conflituosa da sociedade capitalista e, assim, a produção

do espaço urbano passa a ser vista não como um processo racional (de busca de eficiência econômica) ou meramente cultural (de expressão de valores da sociedade), mas como um processo de confronto entre os agentes sociais – um confronto entre diferentes projetos de cidade. Um projeto (o hegemônico) quer a cidade como mera fonte de lucros, enquanto o outro quer a cidade como espaço democrático e que, como tal, ofereça ao conjunto dos moradores as melhores condições possíveis de sobrevivência. No livro *A cidade do pensamento único* (veja a Leitura recomendada desta aula), os autores apresentam um panorama conciso da atual condição de nossas cidades, nas quais o projeto capitalista hegemônico tenta se impor como unanimidade.

Quando estamos vivendo sob regimes ditatoriais, o primeiro projeto de cidade, aquele defendido pelos capitalistas, prevalece amplamente, conforme vimos no exemplo do confronto entre as feiras livres e os supermercados. Por outro lado, em condições de gestão urbana mais democráticas, o segundo projeto, o da sociedade civil, tende a ser mais ouvido, embora sempre em condições muito pouco favoráveis. Para adquirir força, o segundo projeto requer o apoio dos movimentos sociais, pois eles problematizam a cidade (levantam questões novas) e, através de manifestações, abaixo-assinados, pressões parlamentares e outros recursos, fazem com que esse projeto ganhe maior visibilidade. Citamos, nesta aula, o caso da Marina da Glória: sem a ação do movimento social, esse espaço teria se tornado um megaprojeto turístico, de acesso exclusivo a quem pode pagar caro por ele.

O que a Geografia Urbana Crítica nos oferece de mais importante, além de demonstrar como os interesses capitalistas são onipresentes, é esta perspectiva segundo a qual a cidade se move constantemente, e esse movimento se dá pelo confronto de interesses e de ideias. A cidade é um espaço essencialmente político e, por isso, aberto ao debate. O futuro da cidade é construído por todos, não obstante ser o confronto bastante desigual. Mas sempre haverá espaço para contestação e para a proposição de formas alternativas e mais democráticas de conduzir o destino dos cidadãos.

Atividade final

Atende ao objetivo 3

Cite duas das três características da Geografia Urbana Crítica e procure aplicá-las em sua cidade ou em alguma cidade que você conheça.

Resposta comentada

Você deverá escolher duas das três características apresentadas na primeira seção desta aula (a valorização da História, da dialética e do materialismo) e demonstrar o entendimento ao aplicar a algum caso concreto em cidade que conheça.

Resumo

A Geografia Urbana Crítica nasce no final dos anos 1960 e chega ao Brasil na década seguinte. É também chamada de Geografia Radical, por buscar a raiz dos problemas, negando a superficialidade da abordagem descritiva tradicional. Seu fundamento teórico básico é a obra de Karl Marx. O materialismo histórico e dialético fornece a essa abordagem os elementos metodológicos essenciais: a perspectiva histórica da produção do espaço, a ótica materialista, fundada no estudo dos conflitos básicos da sociedade, e a visão dialética de mundo que garante uma perspectiva global do movimento da sociedade. A Geografia Urbana Crítica apresenta diversas características, das quais destacamos, nesta aula, a negação da pretensa neutralidade do Estado e de suas políticas urbanas; a valorização do processo histórico visto como processo rico em conflitos; e o advento do estudo sobre os movimentos sociais e seu papel na produção do espaço urbano.

Leitura recomendada

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

Referências

CARLOS, Ana F. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. 2 ed. São Paulo: Annablume, 2005.

JACOBS, Jane. *Vida e morte das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.

MASCARENHAS, G. Megaeventos esportivos, desenvolvimento urbano e cidadania: uma análise da gestão da cidade do Rio de Janeiro por ocasião dos Jogos Pan-Americanos-2007. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Barcelona, v. XI, n. 245 (13), 1 ago. 2007.

_____. *O lugar da feira livre na grande cidade capitalista: conflito, mudança e persistência* (Rio de Janeiro: 1964-1989). Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1991.

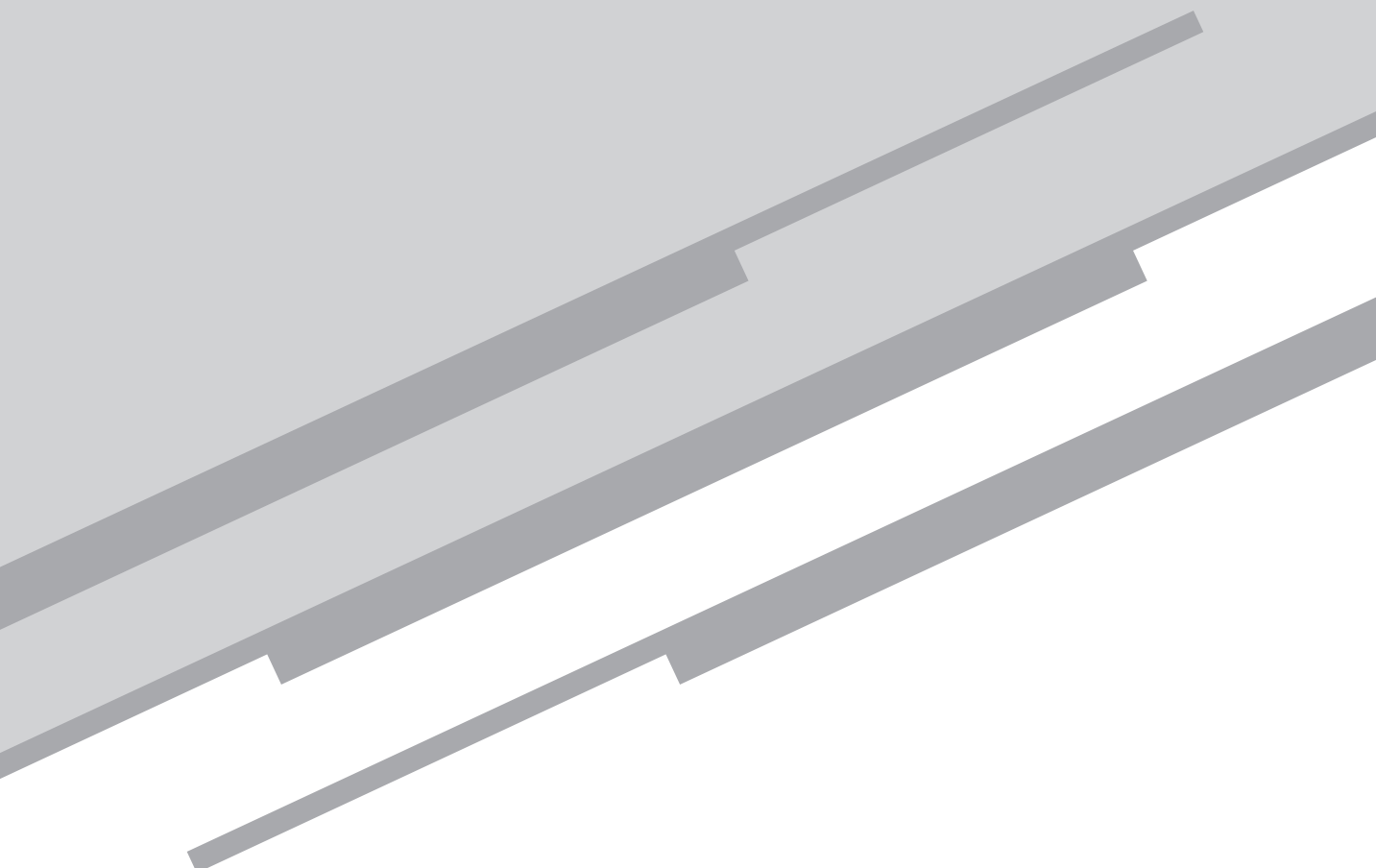
_____. Um jogo decisivo, mas que não termina: a disputa pelo sentido da cidade nos estádios de futebol. São Paulo, *Cidades*, v. 10, n. 17, p. 142-170, 2013.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec. 1993

SOUZA, Marcelo Lopes. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

Aula 5

As subjetividades no urbano:
a Geografia Humanística



Gilmar Mascarenhas

Meta

Apresentar os aspectos essenciais da abordagem humanística da cidade, o contexto de sua afirmação entre os geógrafos e sua importância no cenário atual.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. compreender os fundamentos da ciência moderna e de sua crise recente no âmbito das ciências humanas;
2. identificar historicamente o advento da Geografia Humanística no contexto mais amplo da crise das ciências humanas e perceber como ela mudou a forma de análise da sociedade;
3. reconhecer o peso do conceito de lugar na abordagem geográfica humanística da cidade;
4. reconhecer a Fenomenologia como fundamento filosófico essencial para essa forma de abordar geograficamente a cidade.

Pré-requisitos

Para esta aula, é importante que você relembre as três principais correntes teóricas da geografia: a tradicional, a pragmática e a crítica. Além disso, é importante que você reveja a relação conflituosa das feiras livres com os supermercados, que está na Aula 2. Também é importante que você domine os conceitos de Renascimento, Humanismo e Revolução Industrial.

Introdução

Nesta aula, vamos concluir a primeira parte de nosso curso, no qual procuramos oferecer um panorama da diversidade de enfoques geográficos disponíveis para o estudo das cidades.

Nas aulas anteriores, apresentamos três enfoques de reconhecida importância para a nossa disciplina. Cada um deles produziu um volume respeitável de trabalhos e reuniu inúmeros autores, diversos centros de pesquisa e revistas acadêmicas, contando com muitos seguidores, gerando assim o que se habituou chamar de *escolas*.

A Geografia Tradicional, por exemplo, desfrutou durante décadas de ampla hegemonia (vide a liderança da *Revista Brasileira de Geografia* no cenário nacional), formando gerações e gerações de geógrafos.

A Geografia Pragmática, por sua vez, “colonizou” o IBGE nos anos 1960 e 1970, e fez a ciência geográfica se expandir para os gabinetes e seções de planejamento no âmbito governamental, tendo ainda hoje razoável importância, sobretudo no mercado de trabalho voltado para a questão ambiental.

Por fim, a Geografia Crítica, conforme vimos na última aula, está amplamente disseminada no ensino médio e superior em escala nacional, além ser a corrente majoritária no âmbito da Associação Brasileira de Geógrafos.

Diante das três correntes supracitadas, a corrente que vamos tratar nesta aula seria uma espécie de irmã caçula e temporã, por sua minúscula expressão, se comparada às demais. Por serem relativamente poucos os seus seguidores, é possível reconhecer um a um os geógrafos que se dedicam a esta abordagem no Brasil. Você deve estar se perguntando: ora, se a Geografia Humanística ocupa tão modesta posição no panorama geral, por que devemos estudá-la?

A resposta reside no aspecto qualitativo, muito mais do que na dimensão quantitativa: a abordagem humanística é ainda bastante incipiente, mas provoca abalos significativos no debate teórico-metodológico. A razão central desse impacto expressivo resulta da ruptura radical que essa abordagem promove em relação aos paradigmas gerais da ciência. Portanto, a primeira parte desta aula deverá, muito antes de apresentar os procedimentos e temáticas próprios da Geografia Humanística, expor a natureza dessa ruptura teórico-metodológica. Até por que tal ruptura não é exclusiva da Geografia: ela afeta o conjunto das

ciências humanas. E afeta nossa maneira de conceber a ciência e até mesmo a consciência humana.

Por outro lado, muitos consideram que a Geografia Brasileira vive hoje um momento denominado *ecletismo teórico-metodológico*. Em outras palavras, estaríamos atravessando uma época em que não se pode afirmar que determinado enfoque predomine amplamente sobre os demais. Isso é algo absolutamente novo entre os geógrafos, pois estamos habituados a conviver com períodos de hegemonia de determinada corrente teórica. Foi assim com a Geografia Tradicional que, até os anos 1950, vigorou absoluta entre nós. Daí até o final dos anos 1970, tivemos o período em que prevaleceu o enfoque pragmático-quantitativo. Pode-se afirmar que a Geografia Crítica foi a corrente majoritária entre nós do final dos anos 1970 até o início ou meados dos anos 1990.

Desde então, a pluralidade de enfoques reina entre os geógrafos, e cada corrente tenta argumentar a seu favor, disputando preferências para manter seu espaço. A Geografia Crítica, por exemplo, sofreu certo declínio a partir da **Queda do Muro de Berlim** (1989 - 1990), momento em que o pensamento marxista foi alvo de muitas críticas. Todavia, o marxismo vem demonstrando, no século XXI, sinais claros de retomada de prestígio em escala internacional.

Nesse ambiente de pluralidade teórica, os pesquisadores se sentem mais livres para não ter que seguir fielmente determinada corrente, mas, ao contrário, procurar aliar e adequar, dentro do possível, elementos e conceitos oriundos de distintas matrizes teóricas. Dentre elas, a corrente humanística vem oferecendo ultimamente um importante estoque conceitual. Trata-se, enfim, de uma corrente pequena (em número de adeptos), mas revolucionária em seu alcance. Para compreender o contexto histórico que propiciou o advento dessa nova corrente teórica entre os geógrafos, trataremos a seguir de uma profunda crise que abalou o cenário intelectual, principalmente entre os anos 1970 e 1980.

A crise de paradigmas nas ciências humanas

Imagine que o homem, desde tempos imemoriais, começou pouco a pouco a desenvolver seus raciocínios e experimentos diante do mundo natural. Era preciso saber identificar frutos e outros elementos do mundo vegetal e animal que não eram venenosos, e ainda aqueles que poderiam servir para curar determinado mal-estar. Era preciso reconhecer o comportamento dos diversos animais, um a um, tanto para

Queda do Muro de Berlim (1989-1990)

Um dos fatos mais marcantes da história recente da humanidade, pois simbolizou não apenas a reunião de uma cidade dividida pela Guerra Fria, mas também o fim de uma era na qual os países de influência soviética e os de influência norte-americana pouco tinham contato, devido às divergências ideológicas de seus governos.

a caça quanto para a defesa humana diante de predadores. Era preciso explicar de alguma forma o que se passava a sua volta, entender os ciclos da natureza; e assim evoluímos durante milênios, ao ponto de um dia intervir nesse ciclo e “inventar” a agricultura.



Figura 5.1: Calendário de colheita que ilustra a vida no campo e a intervenção do ser humano nos ciclos da natureza.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1b/Crescenzi_calendar.jpg

Ao longo do tempo, os grupos humanos foram organizando um vasto conjunto de informações advindas da observação direta da natureza e de seguidos testes empíricos. Na ausência da escrita (que surgiu bem mais tarde), esses conhecimentos foram passando para as gerações seguintes pela via oral. Em condições precárias, assim nasceu o esboço do que hoje concebemos como ciência.

Geografia (embora, para alguns, somente a vertente da Geografia Humana), história, sociologia, ciência política, psicologia social, etnografia e antropologia formam provavelmente o núcleo central daquilo que podemos chamar de ciências humanas. Se incluirmos a linguística, a literatura, a semiótica, a dramaturgia, a teologia e outras áreas do conhecimento que lidam com a cultura e as artes, estaremos abrangendo o campo maior das humanidades.

Esse imenso grupo de saberes se desenvolveu e se institucionalizou muito depois de outros ramos mais “exatos” da ciência, como a matemática, a biologia, a química e a física. Uma das principais razões para justificar esse desenvolvimento tardio do campo das humanidades é o fato de que o ser humano precisou, desde os primórdios de sua evolução, conhecer melhor a natureza para sobreviver. Claro que a observação atenta aos fatos sociais (às relações humanas no interior do grupo nômade) também sempre ocupou a mente humana, mas sem a necessidade urgente (pois não eram imprescindíveis à sobrevivência) de sistematizar tais observações em fórmulas, teoremas e outros resultados do procedimento dito científico.

Em suma, por razões diversas, que não cabe listar todas aqui, as ciências humanas apresentam uma origem e um desenvolvimento tardio ou posterior ao das ciências matemáticas, exatas e biológicas. E acabaram por isso sendo afetadas ou influenciadas pelas que primeiro se desenvolveram, como se estas fornecessem um roteiro básico, universal, para todas as demais ciências. Em outras palavras, matemática, física, química e biologia, por serem mais antigas e já desfrutarem de maior aceitação, serviram de inspiração e modelo para o desenvolvimento inicial das ciências humanas. Tal influência nem sempre foi positiva. Melhor dizendo, atrapalhou muito mais que ajudou, pelo simples fato de se tratar de dois conjuntos absolutamente distintos: o estudo da natureza e o estudo da sociedade.

Uma dessas influências polêmicas é a crença no alcance de uma verdade absoluta, única, tal qual existe na matemática, como se fosse possível obter qualquer exatidão nas ciências humanas. Diante da evidente impossibilidade de aplicar ao estudo da sociedade essa concepção positivista de ciência, as ciências humanas ficaram sendo consideradas como “inferiores”, ou como “inexatas”, ou ainda como meramente “especulativas”, pois incapazes de descobrir e dizer a “verdade” dos fatos estudados. Ainda hoje, muitos têm esse preconceito para com os cientistas sociais: é comum ouvir matemáticos, químicos, físicos, engenheiros, médicos e biólogos afirmando que nossas pesquisas são frágeis, pois nossos resultados são imprecisos, isto é, dizem que ficamos mais no campo vago do “achismo” (do verbo achar, como sinônimo de supor, de não ter certeza ou convicção).

Sabemos como é difícil ser “objetivo” e “exato” quando se trata de temas e processos sociais. Diante do mundo natural, o cientista pode fazer experimentos tantos quantos necessitar, para atingir seus

resultados de pesquisa. Ele pode, por exemplo, verificar exatamente, após vários testes, em qual temperatura o minério de ferro se derrete. E pode também isolar todos os demais fatores ambientais dentro de um laboratório. Imagine agora um estudo social que tente medir o quanto de infelicidade ou insatisfação leva um indivíduo ao suicídio. O cientista simplesmente não pode:

1. sujeitar um ser humano a situações de infelicidade para testar até que ponto ele suporta a vontade de se suicidar;
2. isolar, da vida desse indivíduo, outros fatores que não aqueles que o cientista está estudando, pois a “cobaia” (o indivíduo) está imersa, como todos nós, na vida social cotidiana.

E assim, quando colocamos o leite para ferver, podemos prever com facilidade o momento em que o calor provocará a fervura. Também podemos prever, sem medo de errar, que o leite fervido aumentará de volume e logo transbordará. O mesmo jamais acontece com a sociedade: sabemos, por exemplo, das insatisfações populares, mas jamais podemos prever o momento em que tal insatisfação irá gerar uma conjuntura de revolta geral. Vide o que aconteceu em junho de 2013 no Brasil, um fenômeno que ficou conhecido como as *jornadas de junho*. Tudo começou com passeatas em São Paulo, contra o aumento das tarifas de ônibus e reivindicações de tarifa zero. O movimento foi se expandindo para outras capitais, também assumindo outras reivindicações e finalmente se alastrou até atingir proporções imprevistas.

Claro que o contexto de realização de um evento internacional muito contestado (pelos exagerados gastos públicos), como a Copa das Confederações (preparativo para a Copa de 2014), ajudou a fomentar sentimentos de revolta, mas ainda assim ninguém poderia prever o tamanho daquela reação popular, como se prevê o leite transbordando pelo calor. Se o leite reage “mecanicamente” ao calor, o mesmo não ocorre com a sociedade diante dos problemas que enfrenta.

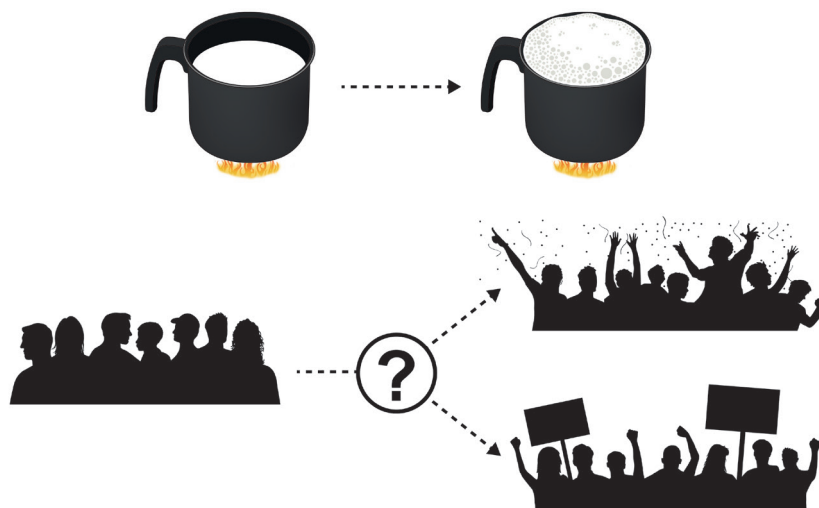


Figura 5.2: Reações humanas não podem ser previstas como um fenômeno natural.

Ninguém pôde prever aquela imensa reação popular e ninguém pode se julgar apto para explicar exatamente como aquilo aconteceu. O que temos e teremos sempre são apenas “versões”, ou seja, pontos de vista em relação a esse fenômeno social. No caso do leite, que serve como exemplo para o conjunto dos fenômenos “naturais”, existe uma única verdade, um comportamento que se repete sempre do mesmo jeito. No caso das jornadas de junho, que servem como exemplo para o conjunto dos fenômenos sociais, existem várias “verdades”, que nem são propriamente “verdades”, mas sim opiniões, análises que, por mais sérias que sejam, por mais bem dotados que sejam os intelectuais, não passam de meras “versões”.

A objetividade do subjetivo

De acordo com o que vimos, que as ciências humanas surgiram e se desenvolveram mais tarde, se comparadas com as ciências naturais e exatas. Para ocupar um lugar no sistema universitário em expansão no século XIX, isto é, dispor de departamentos e cursos acadêmicos, as ciências humanas enfrentaram obstáculos, devido aos preconceitos que citamos anteriormente. Para encontrar certa legitimidade, isto é, reconhecimento e apoio, acabaram cumprindo determinados rituais e procedimentos que já eram consolidados pelas ciências mais antigas e tradicionais. Um deles é elaborar uma hipótese e tentar comprová-la através de pesquisas, empreitada que podemos considerar, no mínimo, complicada diante da complexidade dos processos sociais.

E assim, no plano mais geral e filosófico, as ciências humanas se submeteram ao paradigma da objetividade, isto é, à busca de uma “verdade” através de procedimentos “científicos”, racionais e objetivos, sem influência de fatores emocionais ou subjetivos de cada cientista. Nas palavras do geógrafo Paulo Cesar da Costa Gomes (1996, p. 308), reside aí, nesta concepção de ciência moderna, o abismo gerado entre as humanidades e o conhecimento considerado “científico”. Enfim, um relacionamento difícil que, conforme veremos mais tarde, explicará o surgimento de pontos de vista e sistemas filosóficos que alimentarão a Geografia Humanística.

A busca pela “verdade”

Vimos na Aula 2 o quanto a Geografia Tradicional tentou se curvar ao pressuposto positivista da objetividade, ao assumir uma postura que considerava ser “apolítica”, ou seja, de neutralidade política. Se conseguisse ser neutro, o geógrafo poderia ter maior grau de isenção ao analisar os fatos, com certeza.

Mas ser politicamente neutro é impossível: cada um de nós traz uma visão política do mundo, seja ela assumida ou não. Por isso, a Geografia Crítica assume que traz uma visão política, de crítica ao sistema dominante, conforme vimos na última aula. Mas o fato é que, desde o século XIX até o final do século XX, as ciências humanas conviveram com este dilema: como ser objetivo, como alcançar algo mais próximo da “verdade”, e assim ser aceito como “ciência”?

Enfim, chegamos ao ponto: a crise de paradigmas nas ciências humanas. Um paradigma central muito atacado nessa crise é exatamente o que acabamos de descrever: a pretensão de se atingir uma “verdade”, isto é, através da pretensa objetividade descobrir o mecanismo de funcionamento dos processos sociais e assim compreender o “real”. Mais ou menos como fazem os cientistas físicos, químicos e biológicos. Essa pretensão, que vimos ter sido algo construído no difícil processo de legitimação das ciências humanas, foi colocada em debate: se existe de fato objetividade em ciências humanas e, por conseguinte, se existe mesmo a tal “realidade”, tomada como algo exterior ao cientista.

Imaginar uma realidade exterior ao observador se torna quase impossível nas ciências sociais: afinal, estudamos, nós mesmos, a sociedade, e a realidade como algo objetivo, palpável e passível de experimentos, de manipulações. Vamos retomar esse debate mais adiante, ao tratar da

“fenomenologia”. Antes, avancemos na reflexão sobre o modelo de ciência moderna e suas incompatibilidades com o estudo da sociedade.

Basicamente, a ciência, como um todo, apresenta uma natureza dual: ao mesmo tempo em que se refere ao mundo objetivo, ela é algo essencialmente subjetivo, isto é, trata-se de uma construção humana. Vamos nos deter mais nesse aspecto. A ciência busca entender o funcionamento das coisas, sejam elas o comportamento da atmosfera, o corpo humano, um processo erosivo, o apodrecimento dos alimentos, a fermentação, o envelhecimento etc. O princípio fundamental é o da existência de uma ordem, de uma lógica a organizar e reger o funcionamento de todas as coisas. O objetivo de toda a ciência seria desvendar essa lógica, compreender o sentido das coisas, de seus movimentos. É claro que a humanidade não resistiu à tentação narcísica de julgar suas observações como a descoberta das verdades do mundo.



Narcisismo se refere a uma atitude de quem cultiva a vaidade em excesso. O termo provém da mitologia grega: Narciso teria sido um jovem que, obcecado por sua própria beleza, ficava a contemplar seu corpo refletido nas águas calmas de um lago, até apaixonar-se por si mesmo. Apaixonado e sem condições de consumir a paixão, acabou afogando-se. O narcisismo está presente em cada um de nós em graus variados, e considera-se importante um certo grau controlado para a autoestima individual. No caso aqui proposto, entendemos que o ser humano, diante de suas descobertas científicas, tendeu a considerar que estava grandiosamente desvelando os mistérios do universo, da vida, e não apenas criando um conhecimento parcial, temporário e limitado das coisas.



Figura 5.3: Narciso, por Michelangelo Caravaggio

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Michelangelo_Caravaggio_065.jpg

A modernidade (contexto que envolve o advento da sociedade industrial) manteve e alimentou em nós essa ilusão de potência da racionalidade humana em entender e descrever o mundo – ilusão que começa a ruir em Nietzsche e Freud, e que já era mesmo questionada na obra de Darwin.

Contestando a potência da racionalidade humana em entender e descrever o mundo

O filósofo alemão **Friederich Nietzsche** apontou para os severos limites (inclusive morais) da razão humana, registrando também que a racionalidade, que é apenas uma das capacidades humanas, se tornara infelizmente a dominante, a única capacidade legítima na



**Friederich
Nietzsche
(1844-1900)**

Filósofo, crítico cultural, poeta e compositor alemão do século XIX. Ele escreveu vários textos críticos sobre religião, moral, cultura contemporânea, filosofia e ciência, exibindo uma predileção por metáfora, ironia e aforismo.

sociedade moderna. Criticou radicalmente nossa obsessão pela verdade, essa nossa “vontade de verdade” que acaba por reduzir a riqueza das coisas, a beleza do mundo, submetendo (ou aprisionando) seus mistérios e encantos a meras fórmulas frias, mortas. Disse Nietzsche que a vida é puro movimento, enquanto a razão seria produtora de paralisia. Chegou mesmo a afirmar que a busca pela verdade conteria um impulso de morte: “uma vontade velada de morte” (NIETZSCHE, 2012, aforisma 344).

Sigmund Freud (1856-1939)

Médico neurologista que criou o que conhecemos hoje como psicanálise.

Por sua vez, **Sigmund Freud** também menosprezou a potência racional humana, ao construir uma imensa obra em que aposta justamente na importância das forças irracionais da humanidade. Em outras palavras, cada um de nós é muito mais impulso irracional que razão. A razão, por sua força na vida em sociedade, nos aprisiona, nos sufoca os desejos e impulsos. Enfim, expõe a natureza autoritária e destrutiva da racionalidade, contrariando toda a promessa do iluminismo, que via na ciência e na razão as grandes forças de emancipação do ser humano.

Parece evidente que toda essa crítica à razão é também uma crítica à ciência moderna, já que esta é pautada em princípios essencialmente racionais. Diversos autores, aliás, empreenderam essa crítica à ciência como instrumento de dominação. Autores importantes, como Michel Foucault e **Edward Said**, contribuíram para essa onda de críticas à ciência social moderna. O primeiro investiu na tese segundo a qual muitos saberes científicos foram formulados historicamente como estratégias de poder, estratégias de controle sobre os indivíduos.

Edward Said (1935-2003)

Um dos mais importantes intelectuais palestinos, crítico literário e ativista da causa palestina. Sua obra mais importante é *Orientalismo*, publicada em 1978, traduzida em 36 línguas, que é considerada um dos textos fundadores dos estudos pós-coloniais.

O segundo, sobretudo através de seu livro *Orientalismo*, demonstrou como o imperialismo e colonialismo “contaminaram” ou fecundaram de “eurocentrismo” as abordagens sobre o mundo situado “fora” da Europa. Sua obra contribuiu para a formação do chamado pós-colonialismo, uma linha de abordagem que busca eliminar (ou atenuar) a influência eurocêntrica, valorizando a perspectiva dos povos colonizados.

Em suma, a ciência moderna sofreu uma avalanche de críticas. O que parecia, aos olhos do homem de meados do século XIX, um grande e sólido edifício em construção, acabou mostrando suas fragilidades: os limites da razão e da pretensa objetividade humanas diante da necessidade de construir as ciências humanas, o estudo da sociedade.

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

Levando em conta a complexidade e as possibilidades que as relações humanas geram, por que é tão difícil para o cientista social estabelecer uma única verdade, um resultado preciso para suas pesquisas da mesma forma que conseguiria, caso estivesse analisando algum fenômeno natural, como a formação da chuva, por exemplo?

Resposta comentada

Você pode argumentar de diversas formas. Uma delas é que não existe na dinâmica social a mesma regularidade verificada na dinâmica do mundo natural. Outro caminho é afirmar que nas ciências humanas não existe separação clara entre o observador e os fenômenos observados, pois o cientista é parte integrante da sociedade.

Com todas essas críticas no ar, provenientes de fontes e direções diversas, já estava configurado um panorama de crise nas ciências humanas na década de 1970. Por um lado, em vez de emancipar a humanidade, as ciências humanas produziam discursos a favor da dominação; por outro, a busca da verdade e da neutralidade se revelou impossível, prevalecendo o reconhecimento de meras versões parciais da realidade.



Figura 5.4: Você já deve ter ouvido falar da história de que, no final do arco-íris, há um tesouro. No entanto, é fisicamente impossível alcançar o arco-íris, pois ele é um fenômeno de ilusão óptica que depende do ponto de vista do observador; assim também é a “verdade” em ciências humanas, relativa a quem está olhando; portanto, intangível de fato.

Já não se podia falar em “realidade” sem duvidar de sua existência. A objetividade, aspecto essencial do procedimento científico, também foi questionada, já que a humanidade não era assim tão racional, mas movida por forças interiores, conforme disse Freud. O caráter científico (e o método) estava posto em xeque. Foi assim que determinados movimentos filosóficos encontraram uma porta aberta. Seus aportes teóricos trouxeram questionamentos que abalaram as ciências humanas e, no caso da Geografia, resultou na criação da corrente humanística, cujos aspectos essenciais apresentaremos a seguir.

Uma nova abordagem está no ar

Antes do mais, segundo Paulo Cesar da Costa Gomes (1996, p. 304-306), não existe unidade na Geografia Humanística, e sim uma grande heterogeneidade interna. Todavia, podemos afirmar que o princípio que une as divergências e diferenças internas é a recusa do método científico pautado na racionalidade e objetividade, tema que acabamos de abordar.

Em linhas gerais, a Geografia Humanística defende o princípio de que a ciência formal, instituída e reconhecida universalmente, não atende

plenamente ao ser humano, por não considerar seus sentimentos e emoções. Em outras palavras, a ciência se baseia demasiadamente na razão e na objetividade, quando o ser humano é sumamente subjetivo e emotivo. Mas isso é somente um ponto de partida. Não é tarefa das mais simples apresentar essa corrente de pensamento, pois ela mesma possui grande diversidade interna, conforme Paulo C. Gomes nos diz. Para o autor, não existe, entre os geógrafos humanistas,

[...] um verdadeiro consenso em torno de um novo modelo a adotar. Certos humanistas aproveitam-se, inclusive, desta ausência de modelo, para afirmar a identidade deste movimento. (GOMES, 1996, p. 306).

Gomes nos auxilia nessa tarefa, ao buscar o sentido do humanismo, que seria a base filosófica dessa corrente. Após ressaltar que também existe grande imprecisão no que seja o Humanismo (posto que usado e apropriado por distintos campos do saber), ele aponta para a origem desse movimento no final da Idade Média, isto é, no âmbito do Renascimento.



Humanismo

O movimento humanista propôs que o homem fosse colocado no centro das atenções, tal qual ocorrera na Antiguidade, entre os gregos e os romanos, por exemplo. Avalia-se que, com o advento da cristandade, que dominou a era medieval, o ser humano tenha sido colocado em segundo plano, subordinado aos preceitos e vontades divinas. O Renascimento marca então essa crise do medievo, do domínio da Igreja Católica, para anunciar um novo tempo, no qual o homem seria a medida e a finalidade de todas as coisas. Trata-se de uma visão antropocêntrica, isto é, que coloca o ser humano no centro de tudo.

Portanto, além de recusar a objetividade e a racionalidade do método científico, por serem pouco capazes de captar as emoções humanas, a

Geografia Humanística aposta no antropocentrismo de origem renascentista. Em outras palavras, quer uma ciência centrada no homem, tomado como centro de tudo. É importante realçar que não se trata de desprezo pelos demais seres vivos e pela natureza de um modo geral. O antropocentrismo contemporâneo se alimenta de uma premissa básica: não podemos ser pretensiosos a ponto de querer assumir uma posição quase divina, onipresente e onisciente, de explicar tudo o que se passa no universo.

Estamos diante de mais uma faceta da crise da ciência moderna. Esse modelo de ciência exprime o ideal de potência humana, acionado pela Revolução Industrial: o homem, dotado de tecnologia e de saberes sobre a natureza, iria dominá-la inteiramente, colocando-a a seu serviço. Tudo seria transformado em benefício do conforto humano. A modernidade (sociedade industrial) acreditava mesmo na potência infinita da razão humana, em sua capacidade transformadora benéfica.

Vários fatores e acontecimentos, a partir de meados do século XX, conduziram ao processo de desconfiança dessa fé no progresso calçado na razão, na tecnologia. A bomba de Hiroshima (1944) foi uma delas. Um série de catástrofes naturais, além de doenças geradas pela industrialização (como o tabagismo), levaram a humanidade a questionar as proezas da razão e da tecnologia. O próprio ecologismo, que se desenvolve a partir dos anos 1950 (e que recentemente evoluiu para o ambientalismo), contribuiu, a seu modo, para relativizar essa atitude pretensiosa: o homem, em vez de dominar a natureza e subjugar-la a seus interesses, deveria respeitá-la.



Figura 5.6: Hiroshima após a explosão da bomba nuclear.

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AHiroshima_aftermath.jpg

A promessa da modernidade era a construção de um modelo de sociedade regido pela ciência, pela razão. Nele a natureza seria dominada pela ciência e pela tecnologia. O transcorrer do século XX demonstrou a fragilidade desse modelo:

1. a natureza não pode ser inteiramente dominada e controlada, submetida aos interesses humanos, pois ela reage de diversas formas e demonstra que precisamos conhecê-la melhor e respeitá-la;



Antonio Cruz



Andrevruas



Rami Awad

Figura 5.7: Queimadas, enchentes e deslizamentos são algumas das reações naturais mais imediatas e que mais atingem os homens.

Fontes: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/5f/Jeddah_Flood_-_King_Abdullah_Street.jpg/800px-Jeddah_Flood_-_King_Abdullah_Street.jpg
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/b5/Deslizamento.JPG/800px-Deslizamento.JPG>
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/36/Queimada_ABr_04.jpg

2. a humanidade não é regida pela razão (vide o catastrófico movimento nazista e tantos outros movimentos “irracionais”, tais como o racismo, a homofobia, o ódio a torcedores de times rivais etc.).



Figura 5.8: Judeus em estado crítico após sobreviverem aos cruéis campos de concentração nazistas; criança envolvida em movimento homofóbico; membros do Ku Klux Klan, grupo racista norte-americano.

Fontes: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/Burning-cross2.jpg>
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/bc/Slave_laborers_at_Buchenwald.jpg/640px-Slave_laborers_at_Buchenwald.jpg
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/26/WBC_protest.jpg

Por isso, muitos falam em *pós-modernidade* para se referir ao contexto histórico de falência dos sonhos e ideais da modernidade. A pós-modernidade teria início nos anos 1980, momento conturbado de crise do socialismo real, crise ecológica, transição para uma sociedade pós-industrial e, conforme vimos nesta aula, período de crise das ciências humanas.

Juntando todas essas crises e transições, a pós-modernidade se torna algo vago demais para ser levada a sério, mas o fato é que existe sim uma transformação social geral, seja qual for a melhor denominação para esse processo. E nela, alguns movimentos filosóficos apontam para um

novo humanismo: uma atitude antropocêntrica nova, em que o homem se volta para si justamente por reconhecer seus limites para compreender a natureza, os limites de sua razão, antes tão proclamada como fator de superioridade sobre outros seres vivos. É justamente por admitir a complexidade do que se passa “lá fora”, que o homem deveria se resignar a tentar entender apenas a si mesmo a ser humilde, ao contrário de se vangloriar da elevada pretensão anunciada pela modernidade.

Esse movimento vai além: não apenas a natureza exterior seria complexa demais para ser “dominada” pela razão, os grupos sociais exteriores àquele em que se insere o cientista seriam também de difícil assimilação. Em outras palavras, seria muita pretensão tentar explicar a lógica de uma sociedade, de uma cultura, de uma região (ou de uma cidade) que não a do próprio cientista. Em suma, cada cultura, cada grupo social opera com lógicas próprias, que raramente estariam ao alcance daquele indivíduo situado fora desses circuitos. O fato de esse indivíduo ser um cientista não seria suficiente para vencer tais barreiras culturais. Observe como a figura do cientista perde o poder, a potência que fora antes proclamada pela modernidade.

Tal ponto de vista provém da hermenêutica, que originalmente é uma técnica de decifrar códigos desconhecidos, tais como hieróglifos, ou seja, a busca de entender o outro, decifrando seus mistérios. Para o humanismo contemporâneo, a hermenêutica forneceu um princípio fundamental. Nas palavras de Costa:

Se o método lógico e analítico trabalha com abstrações artificiais, somente um procedimento que leva em conta os contextos próprios e específicos de cada fenômeno pode ser considerado como eficiente. Esse método chama-se hermenêutica, isto é, a arte da interpretação (1996, p. 312).

Por tudo isso, a Geografia Humanística abre mão de estudos mais abrangentes, como a demografia, a rede urbana, a geopolítica, o planejamento urbano, para se deter em temas circunscritos à *microescala* e, sobretudo, ao indivíduo e seu mundo vivido, conforme veremos a seguir. Por enquanto, o que você precisa reter é o quanto toda essa crise de paradigmas da ciência, que alguns chamam de pós-modernidade, ajuda a entender o advento da Geografia Humanística.



Heptagon

Figura 5.9: Ao abrir mão de estudos mais abrangentes, a Geografia Humanística se prende a estudos na microescala, como se estivesse olhando para a sociedade através de uma lupa, focando em algum ponto específico.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/50/Magnifying_glass2.jpg/800px-Magnifying_glass2.jpg

Atividade 2

Atende ao objetivo 2

O humanismo contemporâneo sugere uma nova atitude do homem diante da realidade exterior, muito menos pretensiosa e dominante que aquela que foi construída pela ciência moderna – uma atitude que relativiza o poder da razão humana. Como essa nova atitude explica o surgimento de uma nova abordagem geográfica?

Resposta comentada

Você deve argumentar que a Geografia em geral foi construída nos moldes da ciência moderna, com seus métodos analíticos fundados na razão e na objetividade. A crise desses fundamentos abriu caminho para uma nova abordagem, a Geografia Humanística, que valoriza a emoção, a microescala e o espaço vivido, em vez de pretender alçar voos elevados, como seria a explicação do mundo, da sociedade, da geopolítica e do sistema urbano.

A valorização do lugar

Gomes (1996, p. 310-311) observa o quanto a nova forma de conceber o mundo influenciou a geografia humanística, fazendo-a valorizar o conceito de lugar mais do que o conceito central para os geógrafos, que é o espaço:

Algumas características fundamentais do humanismo foram retomadas pela Geografia. A primeira concerne à incontornável visão antropocêntrica do saber. Segundo a expressão consagrada, o homem é a medida de todas as coisas e não existe conhecimento objetivo sem a consideração desse pressuposto. A subjetividade do saber é um dos traços mais marcantes do humanismo e deriva diretamente desta visão antropocêntrica. [...] desta maneira o espaço é sempre um lugar. [...] a expressão espaço [...] é empregada com parcimônia e tende ser substituída por lugar, que induz a uma visão mais integrada do espaço com seus valores.



Você deve se recordar (Aula 2) de que a Geografia Tradicional também valoriza o conceito de lugar, porém por um caminho distinto da humanística. Tratava-se de verificar as relações singulares de determinado grupo humano com seu meio imediato, que produziam uma paisagem distinta de qualquer outra na superfície terrestre. Dessa vez, o foco está no indivíduo e sua relação

com o meio, não através das técnicas, conforme tratou a Geografia Tradicional, mas através da experiência sensorial (a percepção, os sentidos, os afetos etc.).

Vamos por partes no raciocínio de Gomes apresentado na citação anterior. Segundo ele:

1. a geografia humanística é antropocêntrica;
2. sendo antropocêntrica, é subjetiva, isto é, valoriza os sentimentos, emoções e valores humanos;
3. tal postura leva a enaltecer o lugar.

Ora, o que tem a ver o lugar com toda essa história de emoções e subjetividades?

O conceito de lugar foi desenvolvido, na Geografia Humanística, de forma diferenciada do restante das correntes que alimentam o debate geográfico. Para os humanistas, o lugar se distingue do espaço não somente por razões de escala ou perspectiva. A distinção seria assim: o espaço é a dimensão física, material, objetiva, universal, medido em quantidades e ampla extensão. Isso quer dizer que o espaço é o mesmo para toda a sociedade. Já o lugar seria a dimensão sentimental, única, subjetiva, isto é, variável para cada indivíduo. Vamos aos exemplos?

Um indivíduo que habita uma grande cidade não a conhece por inteiro. Apenas frequenta alguns trechos dela. Suponhamos que esse indivíduo, que se chama Zé e reside na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, seja um homem de 25 anos, que trabalha, estuda e se diverte no final de semana. Ele mora no subúrbio e vai de trem para o trabalho, no caso, uma agência bancária na área central. À noite, ele frequenta uma faculdade. Aos sábados, joga futebol com amigos. Para esse indivíduo, e para todos os demais, sua casa é um LUGAR. Também é um lugar o banco onde trabalha e o campinho de futebol e o boteco que frequenta com os amigos.

Por que se trata de lugares? Porque, nesses locais, o indivíduo em questão se sente acolhido de alguma forma, se identifica com o local, tem sensações fortes (não importa se de apego ou desprezo, de confiança ou medo). Tais locais têm forte significado para o Zé.

Mas para se deslocar para o trabalho, Zé sai cedo de casa e caminha até a estação ferroviária. No percurso, passará por ruas que lhe são familiares, onde é conhecido e, por isso, são também lugares para Zé. Certamente, não tão acolhedores como sua casa, mas não deixam de fazê-lo se sentir acolhido. No entanto, ao tomar o trem lotado, abarrotado de desconhecidos, o sentimento de lugar começa a perder força. Ao observar a paisagem, repleta de ruas cujos nomes não conhece, onde nunca pisou, e cheia também de casas e botecos onde nunca entrou, habitados por gente que também ele não conhece, Zé se vê diante do espaço, melhor dizendo, do conceito de espaço da Geografia Humanística: o espaço como aquilo que é, para o indivíduo, o desconhecido, o neutro, vazio de significados pessoais fortes.

O que há de antropocêntrico nessa concepção de lugar e espaço?

O lugar seria justamente o local onde as emoções humanas teriam maior sentido e expressão. Já o espaço, conceito desvalorizado para a Geografia Humanística, como bem notou Gomes, abrangeria a vasta dimensão de terras e locais que não dizem respeito à vida íntima do indivíduo. O antropocentrismo entra justamente nessa consideração fundamental do indivíduo, isto é, de cada ser humano em particular. A Geografia, como ciência social, trata da sociedade como um todo, e por isso lida com estatísticas, com grandes contingentes demográficos, através de números e tabelas. Mas para a Geografia Humanística, tal estudo não faz sentido, pois está esvaziado de humanismo, de carga emocional e afetiva do ser humano. Nas palavras do especialista nesse ramo dos estudos geográficos João Baptista Mello (1990, p. 102), ao contrário do espaço, o lugar é tecido emocionalmente nas experiências cotidianas.

Atividade 3

Atende ao objetivo 3

Durante muito tempo a geografia se preocupou em analisar estatísticas e transformações políticas de grande relevância, no entanto, com a Geografia Humanística certos paradigmas sofreram alterações, levando a uma visão diferenciada da sociedade. Baseando-se nisso, responda: Por que o conceito de lugar sofreu alteração e se tornou tão importante no âmbito da Geografia Humanística?

Resposta comentada

Você deve argumentar que a valorização das emoções humanas conduziu à reformulação do conceito de lugar, ligando-o à associação com o espaço vivido. Ele é importante, pois, mais do que qualquer outro conceito geográfico, exprime a experiência individual.

A fenomenologia



Sino-americano

Chinês e americano. Geralmente, um norte-americano filho de chineses. No caso, Tuan é chinês, porém, por ter vivido a maior parte de sua vida nos EUA, onde lecionou em renomadas universidades, como a de Minnessota e a Universidade de Wisconsin, é considerado sino-americano.

Seria impossível entendermos a Geografia Humanística sem recorrer a seu maior expoente, o geógrafo **sino-americano** Yi-fu-Tuan. Tuan produziu vasta obra, apoiado nos fundamentos filosóficos baseados na fenomenologia, que explicaremos a seguir.

A fenomenologia corresponde a um profundo questionamento da relação entre o sujeito (indivíduo) e o objeto (realidade exterior). Desenvolvida por filósofos alemães, sobretudo Edmund Husserl (1859-1938) e Martin Heidegger (1889-1976), a fenomenologia pressupõe que a forma de cada indivíduo perceber o mundo à sua volta é muito variável, a ponto de questionar se existiria mesmo uma única realidade exterior, uma verdade objetiva, externa aos indivíduos.

Melhor explicando, para a fenomenologia, a consciência humana elabora aquilo que percebe do mundo exterior, e essa elaboração interna, essa espécie de filtro individual, é mais importante que o mundo exterior, do qual apenas captamos poucos aspectos que nossos sentidos permitem. Por isso, alguns definem a fenomenologia como o estudo da consciência.

Seguindo essa linha, Tuan (1980, p. 6) afirma que duas pessoas jamais veem a mesma realidade. Existem os fenômenos concretos sim (a chuva, as construções, as ruas), mas o verdadeiro fenômeno a ser estudado é essa elaboração de nossa consciência. Simplificando grosseiramente esse ponto de vista, podemos perguntar se duas pessoas que

olham uma parede verde estão realmente vendo a mesma coisa. O que ambos chamam de verde é aquela tonalidade que aprenderam a chamar verde, mas que não necessariamente é a mesma cor que cada um está vendo. Enfim, digamos que cada ser humano vê o mundo de um jeito, e que esse jeito é tão particular e limitado, que nós não vemos o mundo como ele é (o tal realismo, criticado pelo humanismo). Se não o vemos exatamente como ele é, resta-nos estudar o *modo* como o vemos, essa experiência que é estar no mundo, lidar com os fenômenos do mundo. A palavra experiência é central na fenomenologia.

A fenomenologia é uma reação à pretensão da ciência racional em compreender tudo o que existe. De certa forma, com a crise da Idade Média e o advento do renascimento e, mais tarde, do iluminismo, a ciência moderna buscou ocupar o lugar antes ocupado por Deus, o do ser onipresente e onisciente. Porém, o ser humano se revelou muito limitado (e variado) para dar conta desse ambicioso projeto de uma ciência total. Claro que a fenomenologia é muito mais profunda e complicada do que esse fundamento que acabamos de apresentar. Mas o importante é que você compreenda o ponto de vista, o questionamento acerca da capacidade humana de conhecer a realidade que lhe é exterior.

Por sua incontestável complexidade, a fenomenologia foi pouco aprofundada pelos geógrafos, não obstante os esforços de Edward Relph e Yi-fu-Tuan (HOLZER, 1997). Mas suas leituras filosóficas permitiram compreender o valor da experiência individual, resultando desse reconhecimento o estudo do *espaço vivido*, tão comum aos estudos dessa corrente.

Endossando essa perspectiva, Tuan admite que existem duas formas de produzir o conhecimento: a intelectual e a existencial (GOMES, 1996, p. 328). Enquanto a primeira é basicamente racional, a segunda é calcada na vivência, na experiência. E como cada um de nós tem a sua própria experiência individual, existem tantos espaços vividos quantos indivíduos em suas situações diversas no espaço. E mais: esse ponto de vista permite afirmar que todos são geógrafos! Pois todos os indivíduos possuem informações sobre o espaço geográfico e experiências nesse espaço que lhes autorizam a ter conhecimento geográfico, a elaborar uma análise geográfica do mundo que lhes cerca.



Note que, para o humanismo, em especial para a fenomenologia, não deve haver distinção hierárquica entre cientistas e demais seres humanos. Os cientistas possuem estudos e dominam métodos e conceitos que são importantes, mas a realidade é considerada algo quase inalcançável; portanto, o conhecimento científico é pobre e limitado. Por outro lado, se cada indivíduo percebe o mundo de um jeito único, não existiria uma verdade única, mas tantas verdades quanto indivíduos. Desse modo, o conhecimento geográfico científico é apenas mais um conhecimento, nem melhor nem pior que o conhecimento geográfico de um indivíduo comum.

Em suma, a fenomenologia valoriza a experiência humana, o conhecimento existencial resultante de nosso estar no mundo, de forma que a Geografia Humanística vai se preocupar em estudar o espaço vivido, isto é, o conjunto de sensações (emocionais, afetivas) que o indivíduo vivencia diante de cada situação geográfica.

Não por acaso, Yi-fu Tuan criou um conceito próprio para estudarmos essas vivências: *topofilia*. *Topo* significa lugar, e *filia* quer dizer afeição. Em suma, topofilia significa o elo afetivo entre a pessoa e o lugar (TUAN, 1980, p. 1). Por afetivo, entenda-se também a dimensão emocional. Vimos anteriormente que cada indivíduo tem seus lugares (moradia, trabalho, escola, espaços de lazer etc.). Para cada um desses lugares, ele desenvolve sentimentos, afeições, emoções. Portanto, cada indivíduo tem suas topofilias.

Ao estudar uma metrópole, o geógrafo não humanista busca informações objetivas, tais como população, atividades econômicas e documentos tais como estatísticas, diagnósticos, relatórios e políticas de planejamento urbano. Tudo isso envolve números e documentos impressos. Para o geógrafo humanista, tais informações não são relevantes. Relevante para ele é a experiência humana. Em outras palavras, o que sentem as pessoas que habitam ou visitam essa metrópole. Medo, insegurança, fascínio, orgulho, quais seriam as sensações (e emoções) de cada indivíduo diante da metrópole. Portanto, é uma abordagem

subjetiva e não racionalista, pois considera aspectos emocionais em detrimento da razão.

Gomes (1996, p. 310-311) compreende que o enfoque humanista é aquele que não separa o sujeito (ser humano) das coisas (objetos). Em outras palavras, esse enfoque não admite uma geografia que ignore a percepção humana, com todos os sentidos e valores de cada indivíduo. O espaço geográfico é visto, então, como carregado de significados, de simbolismo.

O estudo da cidade, por essa perspectiva, torna-se bastante diferente de tudo aquilo que vimos até aqui, pois entra em campo a subjetividade. E assim, qualquer tema de estudo passa a ser tratado a partir do indivíduo, suas vivências e experiências. Apenas para exemplificar, vejamos o caso das feiras e supermercados que citamos na aula anterior. Uma abordagem humanística não o trataria da mesma forma como fizeram os geógrafos críticos ou outras correntes, que tentam entender as lógicas de funcionamento dessas atividades econômicas, sua origem e expansão, suas estatísticas e distribuição geográfica no interior do espaço urbano. Para o geógrafo humanista, o que vale é estudar como as pessoas se sentem nesses ambientes, isto é, como feiras e supermercados funcionam como espaços de vivências, de emoções, de sensações individuais.

É importante notar que não se trata de verificar qual desses espaços seria mais acolhedor ou mais perigoso em geral, pois esse “geral” não representa o enfoque humanista, que não gosta de generalizações. O que se quer verificar é o espaço vivido para cada indivíduo em particular. Essa aversão à generalização é compreensível e bastante coerente com os princípios teóricos e filosóficos pautados na hermenêutica, na fenomenologia. O problema é que tais estudos jamais conduzirão a uma análise mais ampla da cidade, pois se restringe ao particular. São estudos importantes, mas jamais substituirão as abordagens “totalizadoras” propostas pelas demais correntes. Talvez, por esse motivo, a corrente humanística não possa mesmo assumir a condição de corrente majoritária entre os geógrafos.

Conclusão

A Geografia Humanística corresponde a uma abordagem inteiramente nova. Ela nasce de um contexto de crise de paradigmas das ciências humanas – crise esta que contestou os pilares básicos da ciência moderna. Um desses pilares é a crença na racionalidade e seu papel no

progresso da humanidade. Ao adotar a fenomenologia, os geógrafos humanistas passaram a valorizar as emoções mais que a razão. Outro aspecto dessa crise é o questionamento do poder da razão em compreender o mundo exterior, a chamada “realidade”. Ao adotar a hermenêutica, a Geografia Humanística abriu mão do projeto de entender a sociedade como um todo (e, por extensão, a cidade e seus sistemas), além de outros grupos sociais, para focar sua atenção, sobretudo, nos limites de seu próprio grupo, seu próprio universo particular, numa atitude de humildade diante da complexa realidade exterior muito pouco alcançável aos olhos do cientista.

Essa abordagem ainda não conta com muitos adeptos, mas já afetou as correntes majoritárias, tornando-as mais atentas ao mundo vivido e ao cotidiano da vida urbana.

===== **Atividade final** =====

Atende ao objetivo 4

Comente a seguinte afirmação:

A Geografia Humanística tende a não utilizar em suas pesquisas as estatísticas da urbanização, bem como dados relacionados à economia urbana e aos fluxos de pessoas e mercadorias. Ela prefere investigar os sentimentos humanos, a experiência individual na cidade, e isso se relaciona com o reconhecimento de uma postura teórico-metodológica, denominada fenomenologia.

Resposta comentada

Você deve demonstrar que entende o essencial da fenomenologia (que valoriza a percepção humana produzida fora do âmbito da razão), para explicar essa preferência do geógrafo humanista pelo estudo particular

da experiência emocional individual, em vez de recorrer aos temas clássicos e mais gerais dos estudos urbanos.

Resumo

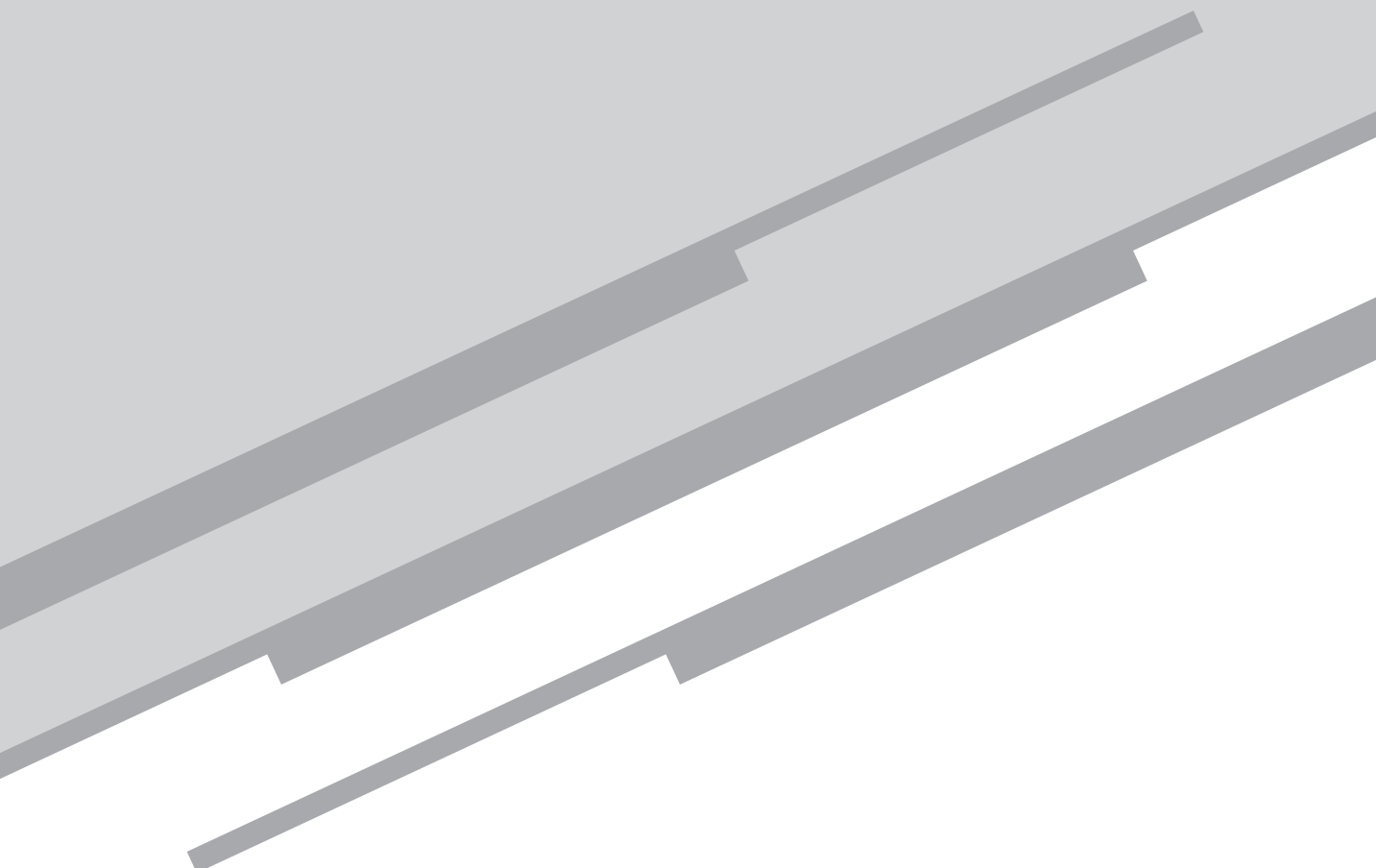
A Geografia Humanística corresponde a um enfoque baseado na fenomenologia e na hermenêutica; por isso, valoriza a dimensão subjetiva (emocional e sensorial) do conhecimento. Vimos que as ciências humanas cresceram sob a sombra das exatas, e isso influenciou o meio acadêmico a tentar buscar uma verdade absoluta e previsível, até que houve a crise do modelo de ciência moderna, vivida, sobretudo, nos anos 1980, que permitiu romper com tais paradigmas e propiciou o advento dessa perspectiva entre os geógrafos. Trata-se de uma corrente que conta com número ainda reduzido de adeptos, mas com grande impacto nas reflexões metodológicas das demais correntes, por apontar um caminho verdadeiramente novo para analisar o espaço geográfico. O problema é que a Geografia Humanística produz estudos muito particulares, limitados à microescala, e geralmente atrelados a um indivíduo ou pequeno grupo social.

Referências

- GOMES, Paulo. *Geografia e modernidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- HOLZER, Werther. A geografia humanística: uma revisão. *Espaço e Cultura*, Rio de Janeiro, n. 3, p. 9-19, jan. 1997.
- MELLO, João Baptista Ferreira de. Geografia humanística: a perspectiva da experiência vivida e uma crítica radical ao positivismo. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 52, n. 4, p. 91-115, 1990.
- NIETZSCHE, Friederich. *A gaia ciência*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- TUAN, Yi-fun. *Topologia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1980.

Aula 6

A cidade e a problemática
ambiental contemporânea



Leandro Dias de Oliveira

Meta

Explicar acerca da noção de meio ambiente urbano, seus principais problemas atuais e a busca de alternativas e soluções.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. repensar a noção de meio ambiente e relacioná-la com o homem do mundo capitalista;
2. definir as visões de proteção ambiental da atualidade e discutir a emergência da problemática ambiental contemporânea, levando em conta a coabitação humana com a natureza;
3. reconhecer os principais problemas ambientais que acometem a cidade contemporânea.

Introdução

Acontecimentos efêmeros, como a eclosão das bombas atômicas ao final da Segunda Grande Guerra, são capazes de mudar a perspectiva da sociedade e do mundo. Às 8h15min da manhã do dia 6 de agosto de 1945, centenas de milhares de pessoas morreram em virtude da explosão nuclear em Hiroshima, que marcaria para sempre – juntamente com a explosão atômica de Nagasaki, três dias depois – a história da humanidade, pela sua capacidade destruidora.

As explosões das bombas atômicas em terras nipônicas registraram a vitória dos Estados Unidos nesse conflito armado e a retomada do medo do fim do mundo, não por forças desconhecidas, mas pelo uso da ciência e da tecnologia com interesses destrutivos.

O horror causado pela detonação das nefastas bombas nucleares ao fim da Segunda Grande Guerra e a certeza da capacidade de destruição macroescalar dos países mais poderosos do centro do sistema capitalista estão plenamente relacionados com o surgimento da atual preocupação ambiental mundial.

O homem moderno, “senhor e possuidor da natureza”, ameaçou sua própria sobrevivência, em escala planetária, devido às disputas de riqueza e poder. A explosão das bombas atômicas em território japonês elucidou para todos que não havia limites para as ambições de poder na sociedade humana, e ainda deixou patente tratar-se de uma ameaça real às gerações futuras, uma vez que tais armamentos nucleares destroem por completo o lugar de sua detonação, extinguindo a vida presente e comprometendo a sua descendência, devido à radiação. É sintomático que termos como *limites* e *gerações* estejam, a partir de então, constantemente presentes no léxico da problemática ambiental.

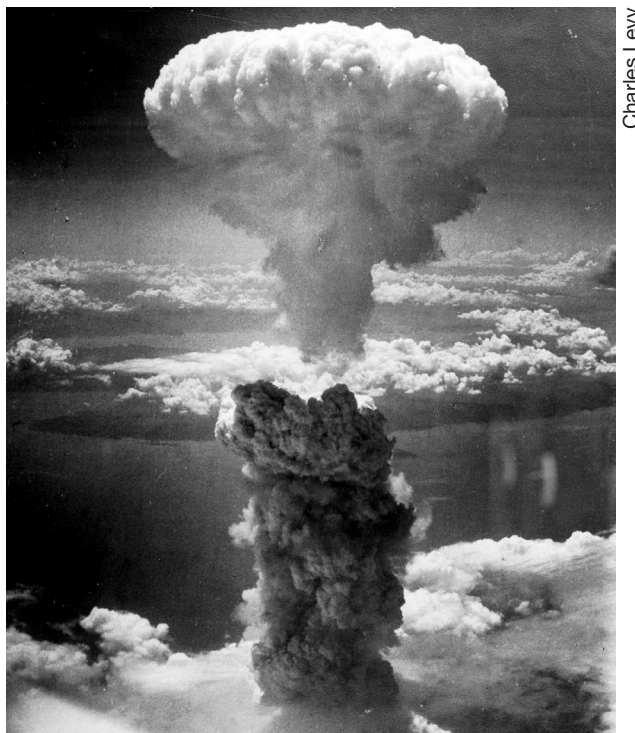


Figura 6.1: Bomba atômica de Nagasaki, Japão, 9 de agosto de 1945 – a nuvem de cogumelo formada pela bomba atômica é o símbolo máximo da capacidade do homem como destruidor da natureza e da própria vida na Terra.

Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/Nagasakibomb.jpg>

Hecatombe

Termo referente a uma prática presente na Europa mediterrânea antiga, que envolve o sacrifício de muitos animais ao mesmo tempo, para agradar alguma divindade. Etimologicamente, tem o significado de “sacrifício de cem bois”, porém atualmente é um termo utilizado para definir grandes catástrofes humanas.

Nesta aula, o intento é justamente mostrar a correlação inextricável entre meio ambiente e forma urbana, assim como demonstrar a simbiose entre os problemas ambientais e as questões sociais. A **hecatombe** nuclear é a referência inicial para a emergência de uma “problemática” – pois implica uma miríade de questões de maior complexidade e, por conseguinte, com soluções mais intrincadas. A partir desse entendimento, é possível demonstrar que os atuais problemas ambientais urbanos – poluição da água, do ar e do solo; deslizamento das encostas e alagamentos das vias públicas; chuva ácida, inversão térmica e o fenômeno da ilha de calor; a destinação final do lixo – extravasam a questão ecológica e estão relacionados à política, à economia e à própria vida urbana.

A concepção de conceito de meio ambiente

A noção de *meio ambiente* é bastante confusa, pois, num primeiro enfoque, costuma-se considerá-la sinônimo de natureza ou aproximá-la simplesmente do conceito de ecossistema. Para iniciar, o termo *meio*

é desnecessário; poderíamos apenas falar em *ambiente*. Além disso, o meio ambiente é visto como alheio ao homem e à sociedade, e, portanto, visto para além da política e dos modos hegemônicos de produção.

Todavia, é importante congrega, sob a terminologia *meio ambiente*, a natureza e a sociedade onde os elementos naturais e sociais sejam entendidos de forma interativa. Sinteticamente, quando falamos em defesa do *meio ambiente*, isso significa, para o movimento ecológico-ambientalista, a preocupação com a relação sociedade-natureza nos moldes atuais. Essa dicotomia presente na discussão sobre meio ambiente refere-se aos diferentes enfoques de percepção da questão do homem em relação à natureza, que podem ser resumidas como *visão ecocêntrica*, que pretende enxergar o mundo natural em sua totalidade, e *visão antropocêntrica*, que opera na relação dicotômica entre homem e natureza, e entende as riquezas naturais como recursos para a exploração do homem.



Figura 6.2: Cidade do Rio de Janeiro em 1967. Como é possível “retirar” as construções humanas da ideia de meio ambiente?

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2e/Sugar_Loaf_Mtn_Rio_de_Janeiro_Brazil.JPG

É possível apontar que o entendimento da separação do homem em relação à natureza ocorre, primeiramente, na Grécia Clássica, mediante o rompimento de Sócrates, Platão e Aristóteles com a unidade do conceito de natureza (chamada *physis*) para os **filósofos pré-socráticos**. O conceito de natureza anterior a Sócrates é então amplo, rico, dinâmico e compreende o homem e todos os seres vivos, os seres inanimados, os deuses e as obras dos homens. Com os filósofos socráticos, a natureza perde a sua aura de totalidade e, ao passo que o homem e as ideias são

Filósofos pré-socráticos

Mais do que uma referência dos filósofos da Grécia Antiga anteriores a Sócrates, correspondem àqueles que são os filósofos da *physis*, e que pautavam suas análises, sinteticamente, nas origens e cosmologias das coisas. São importantes filósofos pré-socráticos Tales de Mileto, Heráclito, Pitágoras, Demócrito, entre muitos outros. Sócrates representa uma ruptura no pensamento clássico grego, e as escolas pós-socráticas mais importantes da Grécia Antiga são a Academia, de Platão, e o Liceu, de Aristóteles.

enaltecidos, rompem-se a unicidade e a riqueza da *physis*, ocorrem a independência do homem e a desumanização da natureza.

Na Idade Média, tem-se interessante processo: se, de uma maneira geral, o pensamento cristão dessacraliza o “mundo terrestre” (material) e alça Deus a uma posição de controle no firmamento – e assim afasta definitivamente matéria e espírito, homem e natureza –, por outro lado, firma-se um pensamento generoso do homem para com o mundo, uma noção ecológica sob a forma de catequese a partir da ética judaico-cristã existente. O homem, constituído à imagem e semelhança de Deus, obtém o privilégio de tratar da natureza imperfeita.

Renascimento

Período de transição da Idade Média para a Era Moderna, entre os séculos XIV e XVII, com transformações impactantes na ciência, na arte, na literatura e na própria concepção de mundo. Movimento de base europeia, tratou-se de uma retomada de ideias da Grécia Antiga – por isso, renascimento – para a construção de uma noção humanística de mundo em oposição ao teocentrismo do Medievo. Destacam-se nas artes, por exemplo, Michelangelo, Rafael, Leonardo Da Vinci; nas ciências, o próprio Da Vinci, René Descartes e Nicolau Copérnico; na literatura, um extenso número de autores, que englobam Miguel de Cervantes, Luís de Camões, William Shakespeare, Erasmo de Roterdam, Nicolau Maquiavel e muitos outros.

O advento do **Renascimento**, no século XV, é o responsável pelo progressivo rompimento do vínculo entre a ciência e o pensamento religioso, baseando-se principalmente na valorização do ser humano em detrimento da visão teocêntrica da Idade Média. O espírito moderno está atrelado a essas convicções, que rebuscavam o racionalismo grego, e à Antiguidade Clássica, para repensar a concepção de mundo. Através da aplicação da mecânica e da sistematização do conhecimento científico, será possível a adequação da natureza ao comando do homem.

Com René Descartes têm-se então configurada a expressão moderna de natureza, na qual o homem é o senhor do Universo e deve utilizá-lo segundo suas aspirações. É interessante constatar como essa visão de natureza encontrada na abordagem cartesiana se relaciona intimamente com o momento do advento do *mercantilismo* e, assim, ascende com a precisão necessária para uma interação com os interesses pragmáticos de obtenção de riqueza. Sob os auspícios do capitalismo nascente, a natureza se consolida como combustível da máquina econômica então nascente.



Mercantilismo

Corresponde ao sistema econômico que começou a se desenvolver na Era das Grandes Navegações, que consistiu basicamente na expansão marítima e comercial em busca de metais preciosos – o que também é chamado de *metalismo*. Nesse período, a exploração colonial se mostrava fundamental para a acumulação de riquezas. O mercantilismo, entendido como período histórico, também é conhecido como *capitalismo comercial*, momento no

qual foi constituído o caminho mercantil para as Índias, contornando-se a África e também a chegada do europeu à América.

Sob o capitalismo, a cidade se consolida como local de moradia, trabalho e lazer do homem moderno. A cidade é o marco simbólico do meio ambiente capitalista. A partir da Revolução Industrial, particularmente, a cidade – uma obra do homem, fruto de seu trabalho e de sua engenhosidade – se torna o seu *habitat*, ainda que por vezes inóspita. O meio ambiente urbano compreende a vida do homem moderno e congrega, de forma indissociável, equipamentos naturais e riquezas naturais, sociedade e natureza, economia e ecologia.

Com o Renascimento e a matemática do homem aplicada à natureza, o meio ambiente se torna fruto da reprodução social moderna. A engenhosidade humana na construção das cidades faz com que a leitura do meio ambiente não permita, sob nenhuma hipótese, uma segregação entre homem e natureza. Não faz sentido essa separação, porque a cidade é o meio ambiente do homem, em seus objetos e ações, materialidades e imaterialidades, técnicas e tradições.

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

Por que a cidade é o principal ambiente do homem no sistema capitalista contemporâneo?

Resposta comentada

Você deve ser capaz de compreender que (meio) ambiente é uma construção natural/social; o homem constrói seu ambiente, antes de tudo porque é parte indissociável do mesmo. Sob os auspícios do capitalismo, a cidade é o ambiente do homem, porque é o espaço ideal do capitalismo, a centralidade econômica, social, cultural, política e, evidentemente, ambiental.

A emergência da problemática ambiental contemporânea

Apesar de marco central na questão ambiental contemporânea, os problemas de ordem ambiental não nascem no pós-guerra, pois, desde a Idade Média, há registros de destruição ambiental. Há, neste período, graves desmatamentos em solo europeu. Eis alguns dados factuais: em 1330, as florestas da França cobriam 13 milhões de hectares, ou seja, apenas 1 milhão de hectares a menos que em nossa época; na Inglaterra, em 1170, a construção do castelo de Windsor exigiu o corte de uma floresta inteira, sacrificando 3.004 robles (espécie florestal comum na vertente atlântica da Europa) e mais 940 robles dos bosques de Combe Park e Pamber.

Durante o século XIII, no Norte da França, a madeira já era tão rara e cara que se alugavam caixões para os óbitos dos mais pobres, para que, após o velório, fossem enterrados diretamente em suas covas!

Também é no século XIII que ocorrem protestos contra a destruição de florestas na Europa: houve interdição de serrarias hidráulicas em Colmars (França), enquanto na comuna de Montaguloto (Itália), exigiu-se que cada proprietário de terras plantasse 10 árvores por ano. A Inglaterra importava, já nesse período, madeira da Escandinávia.

Protestos semelhantes ocorriam no Medievo em relação à queima de hulha (carvão mineral que contém betume); Londres, nos últimos anos do século XIII, obteve o triste privilégio de ser a primeira cidade do mundo a sofrer reconhecidamente a poluição atmosférica, gerando proclamações reais de proibição do uso do carvão nos fornos de cal, sob pena de multa. A poluição da água também era, naquele período, um grave problema, com o rio Sena afetado por matadouros e curtumes.

Da mesma maneira, a Revolução Industrial reforçou os problemas ambientais existentes, uma vez que implicou migração da centralidade econômica do campo para a cidade e o crescimento de modelos produtivos poluentes, com base na queima de carvão.

As chaminés significavam, então, desenvolvimento, progresso e modernização, e eram muito bem-vindas como símbolo de riqueza e poder. O espraiamento da Revolução Industrial pelo continente europeu, Estados Unidos da América e Japão, e já no século XX, por praticamente todo o mundo, implicou a massiva obliteração da natureza, enquanto recurso, e sua transformação em combustível da máquina econômica produtora de riquezas capitalistas.

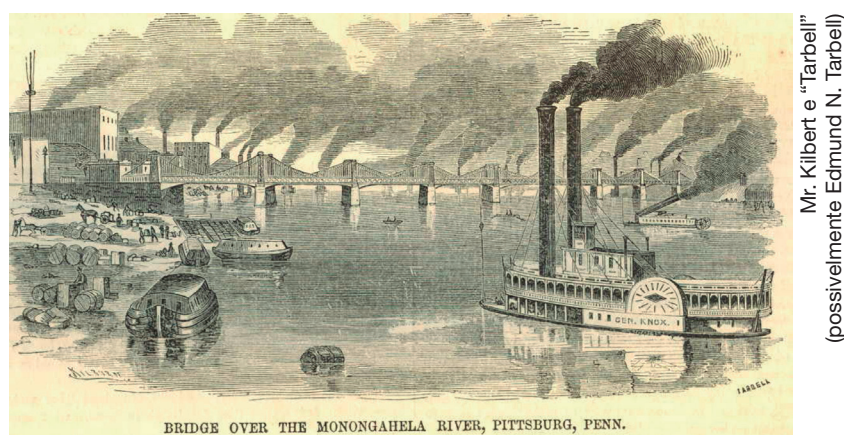


Figura 6.3: Pittsburgh retratada em plena Revolução Industrial. O meio ambiente urbano sob os auspícios do industrialismo/capitalismo.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Polui%C3%A7%C3%A3o_atmosf%C3%A9rica#mediaviewer/Ficheiro:Monongahela_River_Scene_Pittsburgh_PA_1857.jpg

Todavia, não há espaço para dúvidas: após a Segunda Guerra Mundial, com a eclosão dos artefatos nucleares, o temor quanto ao fim da natureza e da própria vida na Terra se consolidam. A *cidade*, após essa guerra e vivendo uma nova fase de desenvolvimento econômico mundial, se torna insustentável ambientalmente, com a poluição de automóveis e das chaminés fabris. É a partir desse momento que se consolidam os movimentos ecológicos e ambientais, os *partidos verdes* e uma maior conscientização da população mundial no que se refere à questão ambiental.



Nós já estamos habituados ao Partido Verde brasileiro; no entanto, existem Partidos Verdes em, pelo menos, vinte países, demonstrando a já citada preocupação internacional com as questões ambientais. Mais adiante, nesta mesma aula, veremos mais sobre eles.

Esse “novo” movimento ecológico/ambiental que emerge na década de 1960 traz consigo uma crítica à sociedade tecnológico-industrial (particularmente, contra empreendimentos extremamente controversos ambientalmente, como as centrais nucleares), e é em parte fruto das agitações estudantis de 1968 nos Estados Unidos e na Europa.

Contudo, o movimento ambientalista desse período retoma um antigo debate que, em termos teóricos, havia nos Estados Unidos já no século XIX. Naquele momento, duas visões de proteção do mundo natural se enfrentavam, sintetizadas pelo arquétipo do embate entre as ideias do engenheiro florestal Gifford Pinchot (fundador do Serviço Florestal dos EUA, em 1905), que articulou as bases teóricas do *conservacionismo*, e do naturalista John Muir (escocês radicado nos Estados Unidos), que propugnou, sob influência de Thoreau, Marsh, Darwin e Haeckel (este último, criador da noção de ecologia), as bases do *preservacionismo*.



Preservacionistas e conservacionistas

Os *preservacionistas* são aqueles que lutam pela criação de parques nacionais onde seja possível apreciar a natureza então protegida da industrialização, da urbanização e de qualquer intervenção do homem. O preservacionismo aposta na proteção integral dos sistemas naturais, com a implantação de reservas ecológicas e a retirada das populações que nelas vivem, desde ribeirinhos até indígenas (DIEGUES, 1996).

Já os *conservacionistas* atentam para a necessidade de uso adequado e criterioso dos recursos naturais, de forma racional, para se evitar o desperdício, em uma proposta de uso adequado da natureza, enquanto recurso, baseada em uma apropriação metódica dos seus recursos.

Diferentemente do *preservacionismo*, que pressupõe a proteção integral de “áreas naturais” para apreciação estético-contemplativa, o *conservacionismo* impõe um valor de troca às riquezas naturais, regulando sua utilização através de leis mercadológicas de oferta e demanda e investindo na natureza como reserva monetária de médio e longo retorno. O uso racional corresponde então à adequação das reservas de combustível natural às necessidades do capital, na busca pelo equilíbrio que evite o desperdício dessa valiosa mercadoria. As ideias conservacionistas foram precursoras da hoje instituída concepção de desenvolvimento sustentável.

As **ONGs** também têm origem nos anos 1960, cujo aparato provém de uma imensa estrutura constituída de mais de mil fundações familiares oligárquicas da América do Norte e da Europa, além de doações de empresas privadas dos países desenvolvidos. O World Wide Fund for Nature (WWF), por exemplo, tem fundação aristocrática – Casa de Windsor, em 1961 (a mesma que, em 1170, ocasionou o corte de uma floresta inteira para a edificação do castelo, como explicado anteriormente) – conciliando os esforços dos príncipes Philip da Inglaterra e Bernardo da Holanda, e o pintor conservacionista Peter Scott (a quem é oficialmente atribuída a “paternidade” da organização).

ONG

Sigla para Organização Não Governamental, expressão cunhada pela Fundação da Comunidade Britânica – *Commonwealth Foundation*.

Partidos verdes

Os primeiros partidos verdes só se consolidaram na década de 1970, inicialmente na Oceania, especificamente na Austrália (Tasmânia) e na Nova Zelândia, ao contrário do que geralmente se imagina, quando levamos em conta os movimentos ambientalistas citados ao longo desta aula.

O primeiro partido de plataforma ambientalista surgiu na Tasmânia, em 1971, com o objetivo político de salvar o lago Pedder, e teve duração

efêmera, até 1977. O segundo Partido Verde foi fundado na Nova Zelândia, em 1972, contra o represamento do lago Manapouri e o aproveitamento hidroenergético do rio Clutha. O partido neozelandês conseguiu alguma expressão logo na sua primeira participação em eleições, arregimentando 2,7 % dos votos nacionais. Ambos os partidos tinham vinculação comunitária e lutavam contra as mazelas do industrialismo, assim como possuíam em comum certa frustração de seus partidários com o ideário socialista, uma vez que os países que adotaram a experiência desse regime não romperam com o próprio industrialismo e com a concepção do progresso.

Somente após essas duas primeiras experiências, surgiram, em 1973, os primeiros partidos verdes europeus, na Grã-Bretanha e na Alemanha. Nesse último país, em parte pela destruição da guerra, mas também pelo cultuado estilo jovem excursionista romântico propalado no século XIX, associado ao elemento sagrado reverenciado na natureza nacional, e também pela contracultura então emergente, o Partido Verde obtém maior sucesso e participa ativamente dos grandes debates políticos nacionais, destacadamente na década seguinte.



Primavera silenciosa

É possível ainda afirmar que algumas obras são marcantes na divulgação da problemática ambiental. Entre as mais importantes, sem dúvida, podemos destacar *Primavera silenciosa* (*Silent Spring*), de 1962, de autoria de Rachel Carson, que, além de escritora, era bióloga do Serviço de Caça e Pesca dos Estados Unidos, uma “biógrafa do mar”, segundo suas próprias palavras. Carson mostrou que grande parte da atividade humana produzia efeitos negativos sobre o meio ambiente, cristalizando uma ética do meio ambiente. *Primavera silenciosa* questiona o uso de venenos, particularmente o impacto do uso de DDT (Dicloro-Difenil-Tricloroetano), o primeiro pesticida moderno – que rendeu o Nobel de Medicina de 1948 a Paul Hermann Müller, seu inventor –, usado no combate aos mosquitos causadores da malária e do tifo, mas que, segundo a autora, poderia causar câncer em seres humanos e também ocasionar o aumento de mortalidade de pássaros. *Primavera silenciosa* é um livro que mudou o mundo sob o prisma do ambientalismo.



Figura 6.4: Um pôster da Segunda Guerra Mundial que encoraja o uso doméstico de DDT.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/SHOOT_TO_KILL_-_PROTECT_YOUR_VICTORY_GARDEN_-_NARA_-_515408.tif

Se a década de 60 é responsável pela emergência das ideias ambientais, paradoxalmente, a década de 70 ficou estigmatizada por uma aceleração contínua de efeitos que retratam um processo incontestável de “destruição” ecológica: aumento significativo dos índices de poluição global, ameaças nucleares, desmatamento, problemas atmosféricos, extermínio de espécies de animais silvestres, perda de biodiversidade, entre outros. Junto com esses problemas concretos, ocorreu a ascensão do discurso do fim do mundo, devido a uma profunda crise ambiental e, por isso mesmo, alarmista para com todo assunto dessa ordem. Se os problemas ambientais indubitavelmente se agravaram, a mídia proporcionou uma exposição sensacionalista de tais anátemas, sem evidentemente debatê-los em sua complexidade. E a vida nas cidades conheceu toda a sorte de problemas de ordem ambiental, tornando-se um desafio para as gerações futuras.

Atividade 2

Atende ao objetivo 2

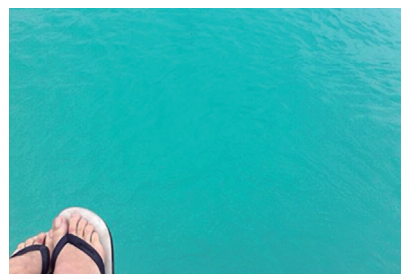
A Reserva Biológica de Poço das Antas, importante pela proteção da vegetação da Mata Atlântica e da sobrevivência do mico-leão-dourado, está localizada nos municípios fluminenses de Silva Jardim e Casimiro de Abreu. Possui área integral pertencente à União e está aberta apenas à visitação pública educacional e à pesquisa científica, não sendo permitida visitação turística. Já a Reserva Extrativista Marinha de Arraial do Cabo – RJ foi criada por meio de um decreto de 1997, beneficiando 300 famílias de pescadores, não só para confirmar a eficaz manutenção da identidade do lugar, mas permitir maior controle da exploração sustentável dos recursos naturais renováveis.



Luis Paulo Ferraz



Beatriz Alves



Beatriz Alves

Figuras 6.5 a 6.7: No alto, a Reserva Biológica de Poço das Antas e abaixo, a Praia do Farol de Arraial do Cabo – ambas mostram o quanto indiscutível é a importância da proteção da natureza. O que é motivo de debate são os métodos, as práticas e, por vezes, as intenções centrais.

Fontes: <http://www.flickr.com/photos/lpferraz/7543678830/in/faves-83713276@N03/>
<https://instagram.com/p/z82t3aEIXN/>

Explique as duas visões de proteção do mundo natural nos casos supracitados, descrevendo os objetivos de cada uma e suas principais implicações para a coabitação humana com a natureza nas áreas protegidas.

Resposta comentada

Você deve ser capaz de indicar que a Reserva Biológica de Poço das Antas é uma atividade preservacionista – proteção integral das riquezas naturais – que relega ao homem apenas a apreciação da natureza. A Reserva Extrativista Marinha de Arraial do Cabo – RJ é uma ação conservacionista, de uso racional da natureza, que implica que o seu uso deve ser criterioso e cuidadoso por parte da comunidade que habita a área demarcada.

Os problemas ambientais da cidade contemporânea

Não é fácil destacar quais são os principais problemas ambientais da cidade contemporânea; aliás, desde já, não é fácil separar os problemas de ordem ambiental dos demais problemas urbanos: favelização, transportes, moradia, entre tantos outros. A crise urbana é também ambiental, e a crise ambiental é fruto de uma cidade que historicamente construiu, século após século, um edifício de desafios ambientais.

Assim, por exemplo, que grande cidade não apresenta alagamentos após torrentes de chuvas? Com casas nas encostas (ocupação formal e informal), entupimentos em canais e bueiros, áreas impermeabilizadas (asfaltos e calçamentos), ocupação de **talvegues**, as cidades atuais se tornaram mais suscetíveis a desastres dessa natureza. O deslizamento das encostas e os alagamentos das vias públicas correspondem a problemas de primeira grandeza na cidade contemporânea.

Talvegue

Linha mais profunda de um rio ou o caminho das águas das chuvas no vale entre montanhas. Como caminho natural das precipitações atmosféricas, sua ocupação deve ser cuidadosamente planejada para evitar inundações e desmoronamentos.

Causados especificamente pela ocupação desordenada das vertentes dos morros urbanos, pela má qualidade das estruturas das casas, pelo desmatamento das encostas, entre outros motivos, tais alagamentos e deslizamentos demonstram o quanto os problemas ambientais na cidade são, acima de tudo, sociais. Seja pelo abismo que separa ricos e pobres na escala urbana, seja pela falta de planejamento nas cidades, esses problemas são fruto, à revelia das primeiras impressões, da ação humana.



Vitor Abdala

Figura 6.8: Problema ambiental? Morador de São Gonçalo – região metropolitana do estado do Rio de Janeiro – diante de sua residência, destruída na tempestade.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Tempestade_Sao_Goncalo.jpg

Problemas de ordem atmosférica são obrigatoriamente questões de destaque quando se pensa o meio ambiente urbano. Nesse item, a poluição por meio dos veículos automotores e indústrias – para ficarmos apenas em exemplos de maior expressão – implicam a chegada de dióxido de carbono, amianto, mercúrio, compostos de chumbo etc. à atmosfera, que causam particularmente problemas respiratórios e alérgicos.



Figura 6.9: Poluição atmosférica em São Paulo – foi o homem que pintou este céu de cinza, em uma aquarela que envolve indústria, carros em demasia e pequeníssima preocupação com o futuro.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Invers%C3%A3o_t%C3%A9rmica#mediaviewer/Ficheiro:Jardins_e_a_polui%C3%A7%C3%A3o_paulistana.jpg



Figura 6.10: Uma unidade industrial chinesa. A China, o exemplo econômico do mundo no século XXI, permanece entendendo a chaminé como símbolo do desenvolvimento e do progresso.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Polui%C3%A7%C3%A3o_atmosf%C3%A9rica#mediaviewer/Ficheiro:Factory_in_China.jpg

Fruto da poluição ambiental, fenômenos como chuvas ácidas provocam inúmeros problemas, desde danos a solo, plantas, construções históricas, animais marinhos e terrestres, até mesmo a poluição de rios, lagos e outras fontes de água, prejudicando a saúde humana em sua ingestão. Composta por ácidos como o óxido de nitrogênio e o dióxido de enxofre, a chuva ácida é principalmente causada pela poluição proveniente do setor industrial.



A chuva ácida não respeita fronteiras!

As chuvas ácidas que atingem, de tempos em tempos, a região ao sul da Escandinávia, particularmente Suécia e Noruega, têm origem, em sua maior parte, na poluição advinda da gigantesca indústria alemã. Como a atmosfera não apresenta limites fronteiriços entre os estados-nações, e tampouco o homem combinou com a natureza que cada país seria responsável pela qualidade de seu meio ambiente, a chuva ácida é uma prova que os problemas ambientais são globais e, portanto, qualquer tentativa de mitigação deve extravasar qualquer recorte espacial preconizado pela sociedade humana.

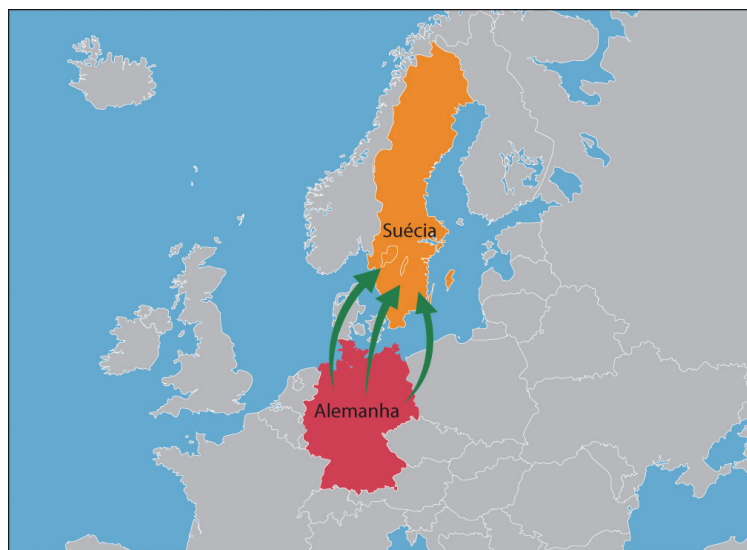


Figura 6.11: Mapa político da Europa, mostrando o caminho que a chuva ácida faz. A poluição afeta negativamente a Suécia, provando que não é necessário passaporte para causar problemas.

Assim como as chuvas ácidas, as *ilhas de calor* também resultam de impactos ambientais oriundos da ação humana. Fruto das construções próximas, do asfaltamento irrestrito das vias urbanas e da parca distribuição de áreas verdes na cidade, a ilha de calor corresponde ao aumento local da temperatura, que resiste mais elevada que as vizinhanças mesmo à noite, devido ao acúmulo de calor.

Por fim, um grave problema que aflige a cidade é a questão do lixo. A destinação final do lixo, em uma sociedade baseada na efemeridade da mercadoria e no estímulo ao consumo desenfreado de itens, combinada ao fato de que redes de tratamento de esgoto ainda são precárias em grande parte do mundo – particularmente nos países periféricos – corresponde hoje a um grave problema de difícil solução.

Aterros, lixões, áreas de incineração se mostram incipientes com o crescimento da demanda de áreas de descarte; reutilização de materiais descartados, reciclagem de lixo e outras formas de transformar os rejeitos da sociedade em algo útil ainda não oferecem condições de reverter os impactos no ar, água e solo pelo acúmulo de resíduos oriundos da cidade contemporânea. A questão não parece pertencer somente à esfera do consumo: há que se reavaliar o processo de produção de mercadorias, feitas para durar pouco e serem descartadas. Produz-se já pensando no descarte; compra-se pensando em substituir no futuro próximo – não é por outro motivo que o acúmulo do lixo é o retrato fiel dos lucros provenientes da produção incessante de mercadorias.



Marcello Casal Jr./Agência Brasil

Figura 6.12: Lixo urbano sendo despejado em aterro sanitário (Lixão da Vila Estrutural, Brasília – DF).

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Res%C3%ADduos_s%C3%B3lidos_urbanos#mediaviewer/Ficheiro:LixaoCaminhao20080220MarcelloCasalJrAgenciaBrasil.jpg

Afinal, nesta imagem, o que está sendo verdadeiramente rejeitado pela sociedade contemporânea: os materiais descartados ou os homens que vivem de catar esses restos?

Uma bela forma de abirmos os olhos para esse problema social é assistindo ao curta-metragem *Ilha das Flores*, de Jorge Furtado. Feito em 1989, o curta nos mostra a dura realidade das pessoas que viviam num lixão no sul do país, evidenciando como as relações econômicas podem chegar a um nível desumano.

Os problemas de ordem urbano-ambiental estão longe de uma solução imediata; todavia, algo parece certo: não se pode pensar em transformar a cidade ambientalmente sem levar em conta as questões sociais, políticas e econômicas. Os problemas ambientais urbanos são eminentemente sociais. A cidade assiste a uma crise ambiental, fruto de sua forma histórica de se fazer sociedade. A solução não é meramente técnica ou científica, mas eminentemente coletiva, complexa e política.

Conclusão

A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) deixou como legado para a humanidade uma nova era do medo: além do temor por um novo enfrentamento de grandes proporções, agora pautado no combate entre capitalismo e socialismo, emergiu um receio muito mais sutil, porém ainda mais arraigado – o *fim do mundo*, por causa da ação humana pautada na ganância e no poder. As imagens das bombas atômicas perpetuaram no imaginário coletivo a capacidade de destruição do homem.

Assim, as preocupações ambientais foram subsequentes: partidos verdes, ONGs, movimentos ambientalistas surgiram para questionar o padrão de acumulação vigente, as formas de uso e descarte das mercadorias, a *vida urbana*, cercada de chaminés e imersa num cotidiano de incertezas ecológicas. A cidade, meio ambiente do homem capitalista, estava doente.

É dessa maneira e com esse olhar que os problemas ambientais puderam ser compreendidos. Com o apuro da crítica, o mundo da fábrica-tecnologia-desenvolvimento não mais oferecia uma realidade

melhor, mas sim um legado bastante diversificado de problemas de ordem urbana: poluição em suas várias esferas (do ar, da água, do solo), além de problemas como chuva ácida e ilhas de calor; deslizamentos, alagamentos e demais tragédias urbanas de uma cidade que não se preparou adequadamente para enfrentar as chuvas; e o lixo urbano, crescente e inconsequente, que evidencia em lixões – onde homens e resíduos são descartados do convívio de nossa sociedade – a incapacidade de cuidarmos de nossos rejeitos. Os problemas ambientais são também sociais, e o homem – à revelia dos séculos de olhar superior para com a natureza – deve se reconciliar com o meio ambiente e tratar de construir soluções para um futuro melhor nas cidades.

Atividade final

Atende ao objetivo 3

Identifique aquele que você considera o mais grave problema ambiental de sua cidade e analise suas causas, consequências, suas principais vítimas e as formas mais eficazes de sua mitigação.

[illegible]**Resposta comentada**

A partir do problema ambiental escolhido, você deve demonstrar conhecimento acerca de suas causas e consequências. Além disso, como se espera do profissional em Geografia, você deve propor formas de intervenção no espaço, buscando soluções para a mitigação desse problema.

Um exemplo: caso você julgue que o maior problema de sua cidade seja a poluição atmosférica, suas causas estarão relacionadas a um modelo de desenvolvimento que não prioriza o meio ambiente, em que ocorre

o provável despejo de substâncias químicas no ar, sem tratamento, desde as fábricas aos escapamentos de carros; as consequências envolvem problemas de saúde, como alergias e problemas pulmonares; as vítimas podem ser as populações residentes mais próximas à(s) fábrica(s); e a mitigação pode implicar desde sistemas de filtragem em indústrias até mesmo intervenção governamental para ajustamento ambiental, com zoneamentos de espaços produtivos, incentivos fiscais para empresas ambientalmente corretas e criação de mais áreas verdes. A cidade em tela poderia ser Volta Redonda, Rio de Janeiro, São Paulo, Pequim ou muitas outras; o que se deve levar em conta é que o olhar do morador de diferentes pontos da cidade permite uma percepção diferente do principal problema ambiental da municipalidade.

Resumo

Nesta aula, procuramos apresentar a concepção de meio ambiente, através do histórico da relação homem/natureza no pensamento moderno. Nesse sentido, buscamos avaliar a contribuição da filosofia grega, do pensamento teocêntrico medieval e da ruptura do renascimento na compreensão do homem em relação ao meio ambiente. Procuramos resgatar a origem dos impactos ambientais modernos, que podem ser situados na Idade Média ou na Revolução Industrial, mas que de fato ganham identidade analítica após a Segunda Guerra Mundial, com a detonação das bombas atômicas. Por fim, vimos os principais problemas ambientais que afligem a cidade contemporânea, como a poluição em suas diversas formas, os deslizamentos e alagamentos urbanos e a produção e destinação do lixo.

Leituras recomendadas

CARSON, Rachel. *Primavera silenciosa*. São Paulo: Gaia, 2010.

MENDONÇA, Francisco. *Geografia e Meio Ambiente*. 3. ed. São Paulo: Contexto, 1988.

RODRIGUES, Arlete Moysés. *Produção e consumo do e no espaço: problemática ambiental urbana*. São Paulo: Hucitec, 1998.

Referências

BAUMAN, Zigmunt. *Vidas desperdiçadas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

DIEGUES, Antonio Carlos. *O mito moderno da natureza intocada*. São Paulo: Hucitec, 1996.

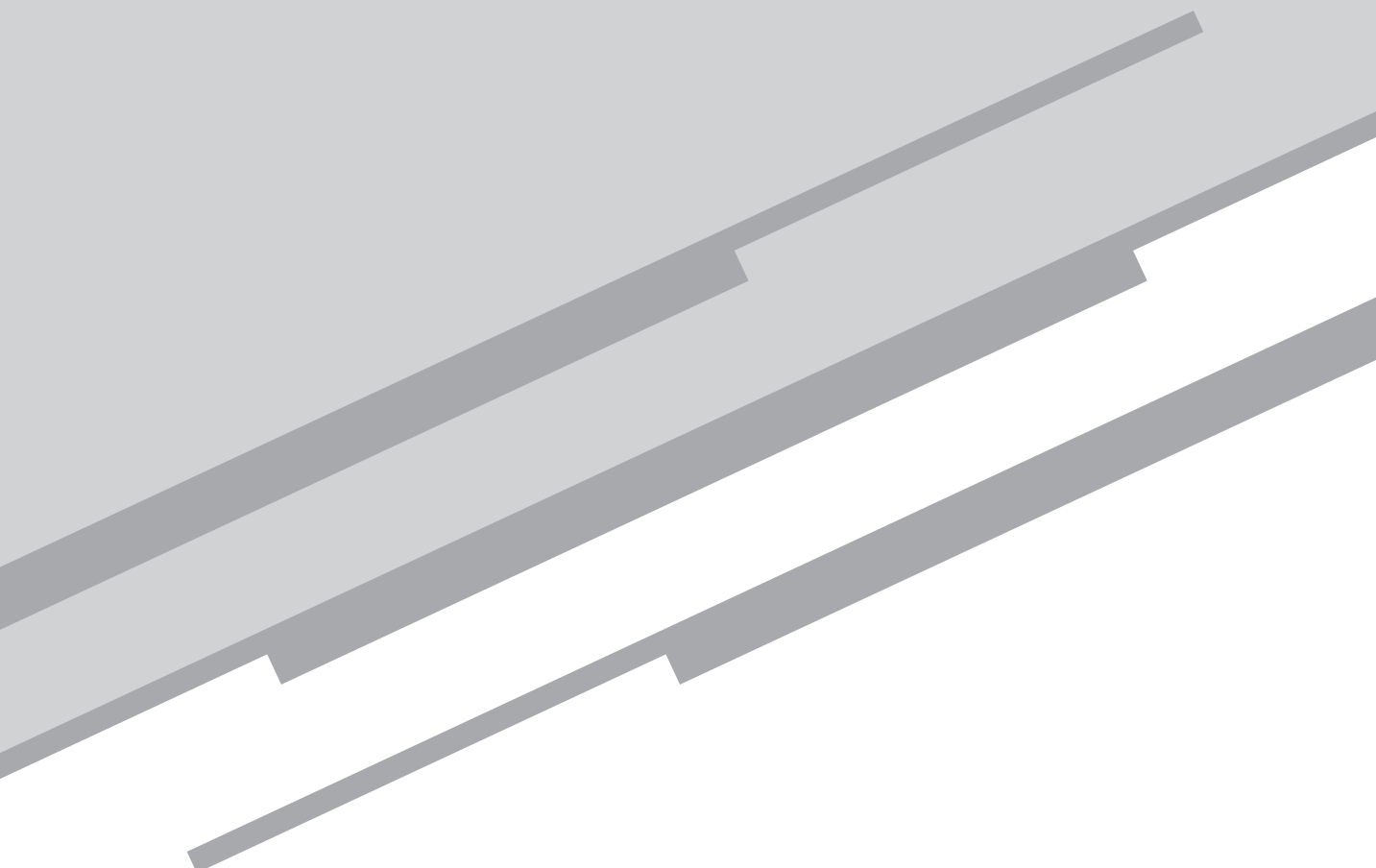
GIMPEL, Jean. *A Revolução Industrial da Idade Média*. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

GUERRA, Antônio José Teixeira; CUNHA, Sandra Batista (Org.). *Impactos ambientais urbanos no Brasil*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. *Os (des)caminhos do meio ambiente*. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2000.

Aula 7

Cidade e indústria



Leandro Dias de Oliveira

Meta

Demonstrar as inter-relações entre a produção industrial, em seus aspectos sociais, econômicos e espaciais, e a constituição da cidade.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. estabelecer a constituição da indústria moderna como um processo, acima de tudo, socioespacial;
2. reconhecer as imbricações entre a produção industrial e a constituição da forma urbana;
3. analisar o impacto da reestruturação territorial produtiva do capital na constituição da cidade contemporânea.

Introdução – Fábricas há mais de mil anos

Basta fazer uma simples observação nos arredores de nossa vida cotidiana para que possamos perceber o quanto a indústria, com seus inúmeros produtos, reconstituíram a nossa vida na face na Terra. Praticamente tudo o que utilizamos em nosso cotidiano é fruto do maquinário fabril – *mesmo os produtos alimentícios, em grande parte, são processados por fábricas!* – e não é possível imaginarmos, nos dias atuais, um mundo sem indústrias. Não é exagero afirmar que a Revolução Industrial refundou o espaço geográfico mundial.



Tamortan

Figura 7.1: Praticamente tudo o que utilizamos em nosso cotidiano é fruto do maquinário fabril.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8a/Supermercado-Aceite_de_oliva-2009.jpg

Assim, é oportuno definir o que é, de fato, indústria e, por conseguinte, industrialização. Existem fábricas há mais de mil anos, com um tipo de operariado ainda familiar, maquinário rudimentar e escassa rede de distribuição de mercadorias. A indústria cervejeira, por exemplo, é milenar, assim como o termo *engenheiro*, desde os primórdios, atrela ao homem-trabalhador o signo de sua engenhosidade. Até mesmo greves já ocorriam antes do século XVIII. Assim, afinal, o que mudou?

Para responder a tal questionamento, torna-se fundamental compreender o significado de indústria para além de uma relação produtiva. As indústrias são mais que os galpões, as máquinas, o lócus do fazer mercadorias; a indústria corresponde a uma relação social que cria uma nova

forma espaço-tempo. Nesse sentido, a relação indústria *versus* espaço urbano é algo profundamente geográfico, e é justamente no impacto da espacialização da fábrica que se baseia esta aula.

A indústria moderna: uma formação socioespacial

Costuma-se vincular a Idade Média a uma era de trevas, de ociosidade técnica ou mesmo de pobreza intelectual. Isso, em grande parte, se deve ao fato do **obscurantismo científico** vigente no período; mas não há dúvidas de que diferentes formas de fábrica, ainda que rudimentares, já existiam antes da Revolução Industrial do século XVIII. As indústrias não são, definitivamente, invenções do capitalismo.

Obscurantismo científico

Atraso gerado pelo fato de que a grande influência da Igreja Católica, durante a Era Medieval, implicava grande controle sobre a produção científica e cultural desenvolvida em solo europeu. Dessa maneira, não somente havia controle desmedido sobre o que se praticava na arte e na ciência então existente, como predominavam os temas religiosos na literatura, música e demais formas artísticas.



Revolução industrial

Denominação do processo histórico, iniciado no século XVIII na Inglaterra, no qual o modelo de produção fabril substituiu a forma de produção artesanal e da maquinofatura – *uma fábrica ainda com maquinário rudimentar*. Veremos, no decorrer desta aula, que a Revolução Industrial é um processo muito mais social do que técnico, e que as mais profundas mudanças empreendidas por essa revolução foram aplicadas às formas estruturais da sociedade.

Se inventos como moinhos e outras máquinas hidráulicas, bielas industriais e mesmo altos-fornos para a fundição do aço são formas de produção existentes já no século XV, não há questionamentos, todavia, que emerge a partir do século XVIII um tipo de sistema fabril que revoluciona a maneira de se fazer mercadorias, mas principalmente transforma por completo as relações de trabalho. Nasce então a indústria moderna.

O trabalho como virtude

Podemos denominar indústria moderna uma forma de produção com base em uma nova relação entre sociedade e natureza, trabalhador e mercadoria e homem e tempo-espço, nascida a partir da emergência do modo capitalista de produção. Significa uma mudança no contato entre sociedade e natureza, pois as riquezas naturais se tornam definitivamente combustíveis para as máquinas então nascentes, subservientes aos desejos produtivos da sociedade humana. Muda-se a relação entre trabalhador e mercadoria, pois a mesma não mais lhe pertence: as produções familiares cedem lugar a um modo de trabalho baseado na diferença de classes, no qual o trabalhador se torna operador de funções e de máquinas – *o operário!* – em troca de salário para sua sobrevivência. O que produz não mais lhe pertence, e sim àqueles que são detentores dos meios de produção – neste caso, as fábricas.

Assim, de antemão, esse modelo de fábrica não é fruto de nenhum grande avanço tecnológico, mas as tecnologias, de fato, se tornaram elementos de controle e hierarquia, pois executam tarefas repetitivas com mais qualidade e, inegavelmente, são mais eficazes na arte da repetição funcional. Os trabalhadores supervisionam e são supervisionados pelas máquinas, tornando-se engrenagens do processo fabril. E o trabalho, mesmo repetitivo, limitado e extremamente hierarquizado, torna-se virtude, em contraponto ao momento anterior em que o trabalho era desmoralizante e restrito aos servos e camadas subalternas. Isso porque aos poucos vai se criando a dicotomia entre vadios (os que não trabalham) e trabalhadores, que percorre desde os decretos sanguinários de monarcas contra aqueles que não tinham ocupação até a constituição da *ideologia do trabalho*. Sob o capitalismo, o trabalho, paulatinamente, vai se tornando o gerador de riquezas, o modo de vida correto e digno dos homens de bem e o elo societário da classe que não é detentora dos meios de produção. Ser trabalhador deixa de ser estigma negativo do homem para se tornar, em pouco mais de um século, símbolo de honestidade e correção sob os auspícios do capitalismo.

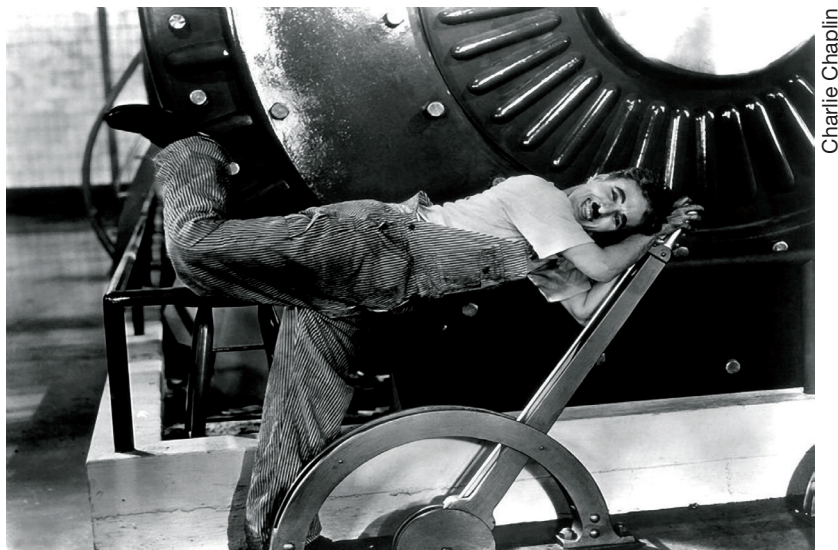


Figura 7.2: No mundo da técnica, o homem é apenas mais uma engrenagem!

Fonte: [http://en.wikipedia.org/wiki/Modern_Times_\(film\)#mediaviewer/File:Chaplin_-_Modern_Times.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/Modern_Times_(film)#mediaviewer/File:Chaplin_-_Modern_Times.jpg)



O trabalho, até a Revolução Industrial, sempre esteve vinculado a sentidos de penalização, de dor, de cansaços insuportáveis e ainda estava atrelado à miséria e à pobreza. Seja o termo em inglês *labor*, o grego *ponos* ou a palavra alemã *arbeit*, a palavra trabalho tem uma origem profundamente negativa, vinculada ao instrumento de tortura chamado *tripalium*. Essa negatividade do trabalho só é alterada a partir da Revolução Industrial e da criação de novos valores para o proletariado. Karl Marx, em sua obra máxima, *O Capital* (Livro I, 1867), catalogou as brutais medidas legislativas e ideológicas contra os “vadios” (aqueles que não conseguiam trabalho) e mostrou de que modo a exaltação da ideia do trabalho como virtude humana foi construída com muita violência e sangue de trabalhadores.

Sociedade do trabalho e tempo do capital

A partir dessas transformações na valorização do trabalho, cria-se a sociedade do trabalho, baseada na divisão máxima da ação humana – separa-se até o trabalho manual do intelectual: uns pensam e outros reproduzem. Agora os trabalhadores estão concentrados em um só local, sob um duro sistema de aprisionamento e vigilância de cada uma de suas ações. Mas, além disso, a Revolução Industrial também implicou uma severa mudança na relação com o tempo e com o espaço. Em relação ao espaço, a Revolução Industrial significou a edificação de uma *nova geografia do mundo*.

No que refere ao tempo, a efetivação do relógio criou uma diferente concepção de escala temporal, em oposição ao tempo da natureza e da própria Igreja Medieval. A partir do século XIV, com a progressiva racionalização do tempo em horas, os hábitos citadinos passaram a priorizar os interesses burgueses, e os sinos das torres – com seus toques em intervalos regulares de sessenta minutos –, passaram a comandar a vida nas cidades e marcaram contundentemente as atividades comerciais, industriais e intelectuais do mundo ocidental. Com o **capitalismo industrial**, o controle do tempo extrapolou o mundo do trabalho e passou a atingir toda a nossa cotidianidade: emerge, com a industrialização, um tempo do capital.

Capitalismo industrial

Capitalismo que emerge com a Revolução Industrial, tendo a produção fabril de mercadorias como carro-chefe, e que se diferencia do capitalismo mercantil (ou mercantilismo).



O tempo do relógio

A invenção do relógio perpassa milênios, seja com relógios de sol, de água (clepsidras) e de areia (ampulhetas), seja com relógios mecânicos, cuja invenção e aperfeiçoamento ocorreram muito antes do século XVIII. Todavia, é com a Revolução Industrial que o tempo do homem passa a ser o tempo do relógio, e passamos então a acordar, nos alimentar, trabalhar, dormir e até mesmo nos divertir a partir dos desígnios da hora matematizada pelo relógio. Mesmo uma saudação de “boa noite” pode ser dada com o sol ainda reinante no horizonte, pois a educação deriva de uma marcação de hora que desobedece ao tempo da natureza.



David Iliff

Figura 7.3: Tower Clock; dentro da torre está o Big Ben, o sino. No mundo dos homens, a matemática das horas controla o dia a dia.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Big_ben#mediaviewer/Ficheiro:Clock_Tower_-_Palace_of_Westminster%2C_London_-_September_2006.jpg

Uma nova noção de espaço

No tocante ao espaço, a Indústria Moderna também mudou por completo a nossa noção. A Revolução Industrial implicou um profundo processo de tecnificação espacial, artificializando o espaço geográfico com as engenhosas máquinas, fábricas e redes técnicas, o que significou a universalização de um tempo acelerado da técnica, nos territórios, impingindo no espaço a condição de parte importante da mecânica das fábricas. O espaço tornou-se uma matéria-prima, uma mercadoria e um complemento da atividade industrial, como base do desenvolvimento das grandes plantas fabris e braço significativo do maquinário produtivo.

Emergiu, da mesma forma, uma estrutura de classes espacializada, com a territorialização do mundo do trabalho. O espaço geográfico tornou-se o espelho da diferença de classe, com o aprofundamento em larga escala da segregação territorial. Ricos e pobres, burgueses e proletários: as diferenças de renda e de classe operam uma revolução espacial, com a explosão da cidade moderna. Assim, a crise urbana é parte integrante, e não reflexo de uma cidade que cada vez mais segrega, pois, a rigor, é insuperável. A cidade capitalista é a cidade dos problemas sociais em sua raiz. Nesse sentido, o espaço geográfico tornou-se espaço capitalista: as vilas operárias, as favelas, as malocas e demais comunidades carentes, os condomínios de luxo, os arranha-céus, os prédios futuristas são os registros geograficamente constituídos desse modo de produção.

Por fim, houve a emersão de um novo modelo de cidade, também espelhando a fábrica capitalista em suas divisões e segregações. A cidade capitalista baseou-se em uma *cidade para o trabalho*, calcada no atendimento – econômico, político, ambiental, ideológico – das necessidades do sistema dominante. O próprio processo de urbanização dominante é um legado do modelo produtivo capitalista, no qual o modo de vida da cidade é um retrato da diferença por ele imposta.

Assim, a indústria moderna se constitui em alguns fatores específicos, que relacionamos a seguir:

- o aprisionamento do trabalho humano, em um sistema de relações sociais baseado na disciplina, no controle do trabalho e também do tempo, na crítica à ociosidade e com um eficaz sistema de vigilância, já que a concentração dos trabalhadores em um só local facilitava todos esses procedimentos, e ainda aumentava a produtividade;
- o controle social, por meio da divisão em classes antagônicas, não somente por intermédio do encarceramento do trabalho anteriormente citado, mas também do aprisionamento dos saberes e do conhecimento – calcado na supremacia da razão científica burguesa –, e da divulgação permanente das ideias dominantes;
- a compreensão do desenvolvimento como modernização e a crença inabalável na tecnologia como portadora de virtudes para resolução dos nossos diversos problemas e capaz de alimentar nossa sede de novas mercadorias;
- a criação do **proletário** moderno, subserviente a uma divisão alienada do trabalho, que barateou o seu salário e retirou sua independência enquanto trabalhador.
- a maquinização do mundo, que transformou a natureza em combustível e o homem em engrenagem na grande máquina que corresponde o sistema industrial de produzir mercadorias.



O sociólogo italiano Domenico de Masi, através de seus trabalhos *O ócio criativo* (2000) e *O futuro do trabalho* (2001), tem tratado a questão do ócio como algo positivo, pois, em uma sociedade superacelerada e com uma universal falta de tempo sentida por todos, o

Proletariado

Do latim *proles* (filhos).
Trabalhador cuja sobrevivência está calcada na obtenção de salário através da venda de sua força de trabalho. O conceito de proletariado, antípoda ao de burguesia, na noção marxista de luta de classes, esteve historicamente vinculado ao operariado fabril, mas atualmente, em tempos de população economicamente ativa amplamente alocada no setor terciário, o conceito de proletariado vem se ampliando e se aproximando da noção de “trabalhadores”.

ócio permitiria aprofundar a criatividade humana e promoveria sua libertação do tempo do trabalho em ritmo fabril. Nesse caso, o ócio é lazer, estudo e, por que não, trabalho. De certa maneira, serviria até mesmo para o mundo empresarial, aumentando sua produtividade, com trabalhadores intelectualmente mais dispostos, e reduzindo despesas – de vigilância, por exemplo. Fica assim uma dúvida: *o ócio é autoajuda para o trabalhador extenuado da contemporaneidade ou uma bula de seu maior aproveitamento por parte das empresas do século XXI?* É provável que ambas as alternativas estejam corretas.

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

Com base no que foi exposto até aqui, explique três impactos da Revolução Industrial no espaço geográfico.

Resposta comentada

Você deve demonstrar conhecimento acerca das mudanças geográficas a partir da Revolução Industrial, particularmente no que se refere à relação entre o espaço e a técnica, a geografia da diferença de classes e ao próprio surgimento de um modelo de cidade industrial e capitalista. Assim, a emergência de plantas fabris, o aumento gigantesco das redes de transporte, a segregação urbana entre burguesia e proletariado, a construção de moradias de trabalhadores, vilas operárias e subúrbios são alguns exemplos de mudanças espaciais oriundas da Revolução Industrial.

O processo de industrialização e a constituição de uma cidade-fábrica

Jean-Jacques Rousseau captou, há mais de dois séculos, a profunda mudança que o capitalismo imprimiu na concepção de cidade, uma vez que esse sistema político-econômico rompeu com uma leitura política da mesma – a noção de cidade era próxima à de república, o local do debate e do fazer político – para perfazer uma compreensão como construção física e material. Da mesma maneira que a concepção de fábrica, que advém de *faber* (referente ao “artífice”, ao “artesão”, “àquele que faz”), deveria estar vinculada a *homens*, e não a *prédios*, passamos a entender cada *cidade* como um ponto no espaço animado pelos homens, como seu fruto, seu objeto. A cidade capitalista, não há dúvidas, deve ser compreendida como a sociedade, a política, o ambiente, o homem, a luta; é concreta e abstrata, material e imaterial, técnica e ideológica. E a cidade capitalista é fruto de um profundo processo histórico-geográfico de industrialização.

Industrialização é um processo dominante no qual a produção fabril se torna hegemônica sobre as demais atividades e passa a exercer influência direta sobre todas as esferas da sociedade, que envolvem desde a política e a economia até a organização social, com uma marcante alteração da divisão social do trabalho. A industrialização modifica densamente a geografia do mundo, em sua materialidade, com novos objetos, e em seu conjunto de movimentos, artificializando o espaço geográfico com novas técnicas e novas formas.

Dessa maneira, a industrialização não significa simplesmente o surgimento de fábricas: é muito mais abrangente, pois se trata de um processo gestado desde a Revolução Industrial, em que a Indústria Moderna se tornou vitoriosa e passou a se aperfeiçoar paulatinamente. O desenvolvimento industrial é um processo de acumulação de capital que traz consigo uma nova ética industrial, com novos valores éticos e morais de compulsão do trabalho.

Do ponto de vista da Geografia, quando se trata de reconhecer as matrizes que nortearam as relações entre indústria e cidade, o pensamento do filósofo francês **Henri Lefebvre** surge como principal fonte irradiadora de ideias e conceitos a conquistar adeptos mundo afora. Tendo como núcleo teórico a perspectiva da *produção do espaço*, ele compreendeu como poucos o que os processos de industrialização e urbanização representavam para o capitalismo, particularmente no século

Jean-Jacques Rousseau (1712-1778)

Importante filósofo político suíço, considerado um dos principais teóricos do Iluminismo (um movimento político-cultural europeu do século XVIII, que buscou auferir à razão poder decisório, rompendo com a tradição medieval, absolutista e religiosamente intolerante, ainda vigente). Jean-Jacques Rousseau, que fundamenta teoricamente, entre outras questões, ensinamentos sobre o Estado Moderno e as liberdades do indivíduo, pôde captar o desprovimento de política na cidade capitalista então nascente.

Henri Lefebvre (1901-1991)

Importante filósofo marxista e sociólogo francês que se dedicou, entre diversos temas, a estudos referentes ao espaço urbano, através de trabalhos seminais, como *O direito à cidade* (1969) e *A revolução urbana* (1970), que tratam dos entrecruzamentos entre industrialização e urbanização, e da própria urbanização como projeto socioespacial que extravasa a própria concepção de cidade, além de estudar a própria cidade como espaço vivido-produzido-percebido. Sua influência sobre os estudos de Geografia Urbana no Brasil são notórios; influenciaram diretamente geógrafos fundamentais nesse campo, como Milton Santos e Ana Fani Alessandri Carlos.

XX. O capitalismo só se reproduz se produzir espaço, e a urbanização tornou-se um processo revolucionário para a sociedade. Vamos abordar mais esse assunto logo a seguir.

A produção do espaço sob os auspícios do capitalismo não é acompanhada pela satisfação das necessidades em geral, mas pela satisfação particular: o lucro. A acumulação de capital dirige a produção e enxerga aqueles que empregam sua força de trabalho como artífices sem direito pátrio sobre o produto final. Como o sistema capitalista se preocupa primordialmente com o lucro, a produção de mercadorias obedece ao ritmo das necessidades do capital.

Assim, as cidades se tornaram prolongamentos das indústrias. A cidade implodiu em sua autonomia e se tornou uma cidade-fábrica. A industrialização assaltou a cidade, apoderando-se da mesma, remanejando a estrutura urbana – que se tornou parte do arranque e do processo de desenvolvimento industrial – e ainda reutilizou a forma urbana e a sua realidade. As cidades, sob a forma industrial, são prolongamentos do chão de fábrica.



Robert Friederich Stieler

Figura 7.4: As fábricas químicas da BASF em Ludwigshafen, Alemanha (1881) – Eis a cidade-fábrica!

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Revolu%C3%A7%C3%A3o_Industrial#mediaviewer/Ficheiro:BASF_Werk_Ludwigshafen_1881.JPG

A cidade, como prolongamento da fábrica, assistiu à implementação, no espaço urbano, de profundas diferenças territoriais, através de destinação de áreas para diferentes setores de produção, trabalhistas e administrativos. Os subúrbios norte-americanos voltados para as camadas operárias são exemplos típicos da influência da indústria sobre o urbano: casas repetidamente construídas em um padrão de conforto e

assepsia, dentro de uma vizinhança marcada pela monotonia cotidiana cuja vida é uma espécie de esteira de fábrica de fatos. Controle e hierarquia no espaço urbano refletem o ardil da Indústria Moderna na cidade.



Sean O' Flaherty

Figura 7.5: Subúrbio de San Jose, Estados Unidos.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:South_San_Jose_%28crop%29.jpg



Aviad

Figura 7.6: Uma típica casa de um subúrbio dos Estados Unidos.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Sub%C3%BArbio#mediaviewer/Ficheiro:Ranch_style_home_in_Salinas%2C_California.JPG

Cidades-Jardim

Chamam-se *Garden Cities*, ou Cidades-Jardim, as localidades inspiradas em um padrão urbanístico inglês que se propagou no planejamento de muitas cidades norte-americanas, baseado em uma diferente perspectiva de urbano, principalmente no que se refere às áreas residenciais, envoltas em áreas verdes. Fazem parte do chamado *urbanismo culturalista*, que invoca o passado e ressalta o bucolismo, com ausência de muros frontais nas residências e com divisões entre as casas feitas por jardins característicos.

Outro bom exemplo desse modelo urbano compatível com a indústria pode ser extraído do modelo de *Cité Industrielle*, cuja característica marcante era a indústria principal no centro do espaço urbano – simbolizando o progresso na ordem econômica e social – e confortáveis vilas operárias à volta, dentro de um padrão **higienista**, com especial atenção para a saúde e a educação, além da criação de áreas verdes.

Com a fábrica ao centro, cercada de “cidade” por todos os lados, o controle e a hierarquia dos trabalhadores eram naturalmente constituídos. Eis o sonho do capitalismo!

Higienismo

Doutrina liberal do século XIX, que implicou maiores cuidados ambientais para com a saúde dos habitantes da cidade. Advém dessa doutrina, a preocupação dos governantes com a salubridade da cidade, envolvendo o tratamento da água, a consolidação da rede de esgotos, o alargamento e a iluminação nas ruas, e uma mudança nos padrões das casas, mais arejadas e com maior irradiação solar.



Figura 7.7: A cidade para a fábrica!

A cidade do trabalho disciplinarizado é a geografia urbana da indústria moderna, com grandes relógios regulando o cotidiano do trabalhador urbano; imensas plantas fabris, mostrando, através de sua opulência e monumentalidade, a capacidade do progresso, da técnica e do gênio humano; subúrbios e vilas operárias hermeticamente instituídas, com ordenação que permita previsibilidade de cada ação e áreas verdes para aplacar os ânimos daqueles que poderiam contestar esse mundo forjado cuidadosamente pelo capitalismo.

Todavia, o homem-trabalhador é um inquieto construtor de sua obra – a cidade. A repetição amordaça o gênio inventivo, de maneira que esse cotidiano insípido não foi capaz de camuflar a realidade: o mundo da fábrica é um universo de duras fronteiras, conquistas baseadas na satisfação de necessidades fugidias e constante exploração.

Assim, o questionamento dos trabalhadores, a luta por melhores condições salariais e o entendimento de que existe vida para além das amarras desse modelo de cidade-fábrica geraram questionamentos à ordem hegemônica. A monotonia da cidade-fábrica gerou inquietações, e a organização sindical foi capaz de impingir novas utopias para o mundo do trabalho. A metamorfose da cidade com uma indústria hostil dos primórdios da Revolução Industrial para o apaziguador modelo urbano dos séculos seguintes – que podemos denominar de cidade **fordista**, cidade-industrial, cidade-empresa, entre tantas outras formas – não foi capaz de iludir cada habitante do urbano que a sua condição política, econômica e social era justa. Com segregação espacial – *afinal, quantos fazem parte dessa cidade-subúrbio capitalista?* –, injustiças diversas e crescentes problemas ambientais, esse modelo urbano começou a ruir.

O modelo urbano de inclusão dos trabalhadores sequer atingiu a escala global. No Brasil, por exemplo, podemos apontar que o **welfare state** veio adaptado, de forma farsesca, pelo desenvolvimentismo populista: os benefícios sociais tinham caráter de retroalimentação da pobreza. As cidades-fábricas na periferia mundial não traziam consigo o padrão norte-americano ou europeu; o que se viu nesses países foi uma forma mais dura de urbanização industrial. Nos países da periferia, a indústria moderna – uma realidade que emerge quase que somente no século XX – incorpora menos trabalhadores e segrega com mais naturalidade. A cidade-fábrica periférica é cinzenta, poluída, monótona e extremamente excludente.

Fordismo

Designação de um modelo de produção industrial com base no padrão da fábrica de automóveis de Henry Ford, no início do século XX, no qual havia uma profunda divisão e organização do trabalho, com produção em larga escala e em série. Podemos afirmar que o fordismo extravasou a indústria e atingiu a cidade, com organização da forma urbana através dos ritmos, compartimentações e especializações presentes na fábrica. Trata-se de uma Geografia do fordismo.

Welfare State

Nome em inglês para Estado de bem-estar social. Forma econômico-social na qual o Estado é responsável pela oferta de saúde, educação e moradia, garantindo serviços públicos e proteção à população. Esse modelo foi conjugado com o regime fordista, oferecendo ao trabalhador um período de maior conforto social proporcionado pelo Estado.

Atividade 2

Atende ao objetivo 2

Desde a década de 1970, a cidade de Detroit (Estados Unidos) vive uma recessão econômica pela saída de companhias automobilísticas norte-americanas de seu território.



Albert Duce

Figura 7.8: Fábrica automobilística abandonada, em Detroit.

Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/Detroit#mediaviewer/File:Abandoned_Packard_Automobile_Factory_Detroit_200.jpg

Todavia, em 18 de julho de 2013, a cidade declarou bancarrota, tornando-se a maior cidade dos Estados Unidos a declarar falência. Estimava-se que as dívidas atingiam, naquele momento, 20 bilhões de dólares.

Assim, de acordo com o que foi estudado e com o exemplo citado, explique:

a) a relação entre indústria e espaço urbano, seja econômica, seja na estruturação e forma da cidade.

b) a diferença entre o conceito de cidade capaz de falir – exposto no exemplo de Detroit – e da cidade antes da emergência da indústria, captado no pensamento de Jean-Jacques Rousseau.

Resposta comentada

Na primeira questão, você deve ser capaz de mostrar que a indústria molda a forma urbana da cidade, especializando-a e segregando-a segundo suas necessidades.

Na segunda questão, a cidade de Rousseau é vista como política, cidade dos homens, cuja falência jamais poderia ser decretada pelo abandono de companhias automobilísticas. Detroit faliu como uma empresa; sua bancarrota é econômica. A política presente no cotidiano da cidade deu lugar a uma noção de homem-mercadoria: o que faliu não a foi a vida política cidadina, mas a capacidade de a cidade de gerar lucros.

O processo de reestruturação territorial produtiva e a cidade contemporânea

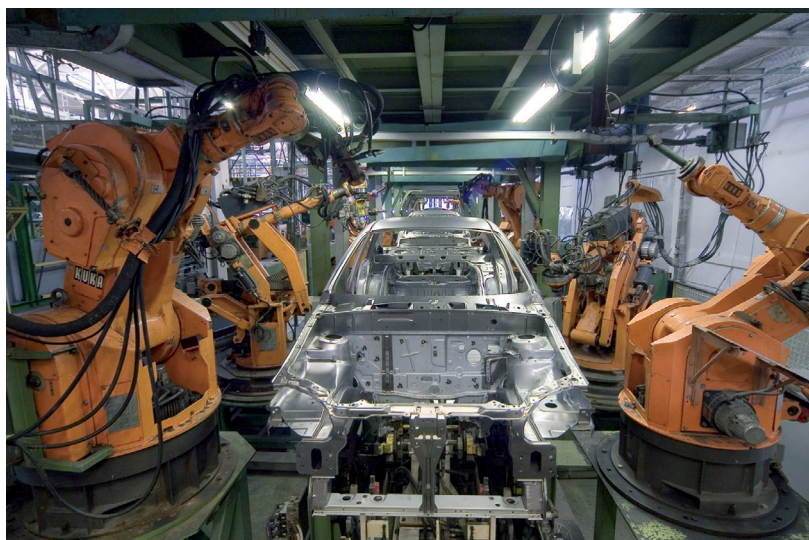
Nas últimas décadas, o mundo vem experimentando fortes modificações em sua estrutura produtiva. Está em curso um reordenamento territorial da produção e do consumo, o que implica o aparecimento de novos investimentos e ou incremento de antigas bases produtivas. Essa reestruturação territorial produtiva em curso – territorial, porque implica novas relações de poder e novas espacializações econômicas e sociais; produtiva, porque está calcada em um novo modelo econômico, que pode ser denominado pós-fordismo ou acumulação flexível – está fundamentada no aparecimento de novos modelos de investimentos fabris e, assim, ocorre uma série de alterações espaciais.

Just-in-time

Sistema de produção sem estoques, alicerçado na demanda, no qual o que é fabricado já deve estar devidamente encomendado, evitando não somente o encalhe de mercadorias, mas estimulando também sua constante renovação. É o oposto da *produção em larga escala e em série*, na qual a consolidação de estoques de produtos iguais e aceleradamente produzidos é uma meta bem-vinda. A expressão é derivada do inglês “no tempo exato”.

O processo de reestruturação territorial produtiva, com o acerto do tempo do negócio fabril, seja com o **just-in-time** imposto à mercadoria e ao trabalhador, seja com o consumo dos bens que já nascem obsoletos, e do território, cujos reflexos espaciais somente agora são verdadeiramente reconhecidos. Ajustando homem e natureza, tempo e espaço, tecnologia e necessidades produtivas, o trabalhador deve ser novamente educado e tornado flexível, a fábrica renovada em seu modelo industrial e a cidade tornada pós-moderna e pós-industrial.

A fragmentação industrial após a década de 1970 conduziu a alterações na própria organização classista do proletariado, enxugando quantitativamente a mão-de-obra e sua participação sindical, e criou no trabalhador um caráter multifuncional que não foi acompanhado de benefícios diretos, com a diminuição dos postos de trabalho atrelada às mutações técnicas do setor produtivo. A robótica onipresente no mundo do trabalho ceifou tantos empregos que a versatilidade do trabalhador contemporâneo é fruto de sua condição de refém da instabilidade do mundo do trabalho.



Mixabest

Figura 7.9: A robótica nas fábricas: como o trabalhador irá competir com máquinas?

fonte: http://es.wikipedia.org/wiki/Robot_industrial#mediaviewer/Archivo:KUKA_Industrial_Robots_IR.jpg

O processo de reestruturação territorial produtiva, atualmente em curso, significou uma profunda mudança na própria espacialização da indústria. Em tempos de globalização e meio técnico, científico e informacional, tem início um profundo processo de tecnificação espacial que

prioriza a efetivação de tecnopolos, *clusters* e condomínios industriais, bem como as redes técnicas e comunicacionais. Assistimos a um momento de transformação do modelo produtivo-industrial, com base no surgimento de *novos* sujeitos, *novas* formas de produzir e *novas* marcas no território. Esse modelo produtivo emergente possui características comuns ao fordismo, mas desconstruiu o antigo padrão de grandes plantas fabris, de cidades operárias, de desenvolvimento nacionalista e de produção em larga escala e em série. Observamos, na contemporaneidade, a emersão de uma nova *geografia da indústria*, com o surgimento de um novo modelo de estruturação territorial.



Tecnopolos, *clusters*, *bunkers* e condomínios industriais são formas industriais contemporâneas, marcadas particularmente por relações de trabalho mais fluidas e associação entre empresas e entidades científicas e imobiliárias.

Assim:

- tecnopolo é a coabitação entre empresa e universidade para o desenvolvimento de pesquisas comuns;
- *cluster* industrial é a concentração e a inter-relação de empresas de características semelhantes em busca de maior eficiência e lucratividade;
- condomínio industrial é algo próximo ao modelo residencial, no qual agentes imobiliários oferecem desde “segurança e portaria” até serviços diversos, como refeitório, serviços médicos, área de estacionamento e manutenção das instalações.

São todos estilos fabris contemporâneos que muito diferem da indústria clássica anteriormente analisada.

Hoje em dia, não se trata tão somente do alargamento das bases espaciais e o aparecimento de novos modelos produtivos, nem tampouco da simples evolução do fordismo para um regime flexível, mas sim de uma *renovação ideológica da indústria contemporânea*, que se oculta – as

gigantescas plantas fabris submergem em áreas menos visíveis ao cotidiano da metrópole e das grandes cidades (em verdadeiros esconderijos espaciais!) – e se propõe menos opressora para com a natureza. Não há dúvidas: com a renovação da indústria, emerge também uma nova geografia política do trabalho, com suas resistências, conflitos e ideologias.

E a fábrica – a mesma que estava condenada à supressão pelo advento da sociedade pós-industrial, imersa em um profundo processo de reformulação – deixou de produzir apenas mercadorias para manufaturar sonhos, desejos, imaginários, subjetividades, através da produção, em larga escala, de um inextricável apetite pelo consumo, produzindo um incessante imaginário coletivo de efemeridade de cada mercadoria. Com essa espetacularização do real, cada indivíduo carrega consigo uma etiqueta e se torna um *outdoor* gratuito, tornando-se concomitantemente “consumidor” e “propagador”, e justapondo “consumo” e “informação”. E, como é notório, com o esgotamento do fordismo nos países centrais e a quebra das fronteiras produtivas pela globalização, a grande indústria desertou para os países outrora entendidos como subdesenvolvidos, com a emersão de um *fordismo extemporâneo*, com seus problemas sociais e ambientais.



Figura 7.10: Na sociedade de consumo atual, trocamos o tempo todo um produto novo por um novo produto novo.

Cidade-Shopping

Com plantas fabris menores, menor número de empregados e buscando afastar-se dos grandes centros, a indústria contemporânea deve ser ocultada por uma nova forma urbana emergente. A reestilização urbana, com a aplicação de uma nova estética e a construção de modernos objetos para além do mundo do trabalho, torna-se a própria mercadoria a ser negociada.

A cidade pós-industrial, cidade-mercadoria ou ainda cidade pós-moderna, é a cidade que elege o consumo como prioridade; não é mais um protótipo de fábrica, mas sim um simulacro de *shopping*! Grandes relógios devem ser substituídos por um tempo virtual imperceptível; a monotonia das cores do trabalho deve dar lugar para as cores vivas do consumo; a cidade contemporânea deve oferecer o que quer o homem-consumidor, gestado para gastar. O desafio do homem em vencer os limites permanece nos arranha-céus, na coexistência de áreas residenciais e comerciais e na própria gestão dos serviços urbanos.



Imre Solt



David Pin

Figura 7.11: Cidade? *Shopping*? Área residencial? Local de negócios? A Dubai Marina é tudo isso ao mesmo tempo e nos revela a matriz conceitual da cidade contemporânea.

Fontes: http://pt.wikipedia.org/wiki/Dubai_Marina#mediaviewer/Ficheiro:Dubai_Marina_on_16_February_2007_Pict_3.jpg

http://pt.wikipedia.org/wiki/Dubai_Marina#mediaviewer/Ficheiro:Dubai_marina2.jpg

A indústria contemporânea permanece produzindo o renovado sonho do capitalismo. Sob os auspícios de uma ordem industrial-financeira, escondida nas franjas das metrópoles ou na periferia do mundo, permanece segregando, explorando e construindo um mundo à sua imagem e semelhança. A própria fábrica se coloriu, tornou-se mais asséptica e virou local de visita turística – vide o *Tour Chocolover* na Fábrica da Nestlé, em Caçapava (SP). O espaço urbano continua

refletindo o chão de fábrica; a diferença é que agora os trabalhadores foram educados para consumir desenfreadamente.

Conclusão

A indústria que emerge na Inglaterra, para além da renovação técnica e capacidade produtiva, significou uma profunda revolução social. Não só consolidou um antagonismo de classe, no qual o trabalhador proletário ficou incumbido de produzir riquezas sem usufruir por completo das mesmas, mas também moldou um estilo de vida, calcado na criação de um novo tempo-espaço: o tempo do relógio e o espaço da fábrica que englobou a cidade.

A cidade-fábrica rompe com uma noção de cidade-política, cidade dos homens, cidade do encontro; agora a urbe precisava ser cuidadosamente planejada como uma planta industrial, segregando, especializando, hierarquizando e vigiando o cotidiano do trabalho. O trabalhador torna-se refém da cidade e, mesmo que a estética urbana seja atraente, traz consigo o signo do controle do pensamento e dos corpos.

Mesmo com a reestruturação territorial produtiva do capital, a cidade contemporânea continua controladora do pensar e do agir. Há o eclipse das indústrias e do trabalho em prol do fausto do consumo de tudo, até mesmo da própria cidade. Longe de esmorecer, a indústria fortalece sua ingerência sobre a forma urbana, uma vez que a cidade se flexibiliza assim como a própria produção industrial. Indústria e cidade flexíveis são capazes de delinear esse novo cotidiano emergente.

Atividade final

Atende ao objetivo 3

Particularmente em países periféricos, a instalação de grandes indústrias permanece ocorrendo, ainda que não seja de maneira constante. Pesquise um exemplo de recente implementação de uma indústria em uma cidade brasileira e cite duas mudanças causadas na estrutura urbana.

Resposta comentada

Você deverá buscar um exemplo capaz de oferecer fundamentos para análise das transformações na forma urbana contemporânea. Por exemplo, no estado do Rio de Janeiro, a Petrobras, em Macaé, e o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), em Itaboraí, as inúmeras montadoras automotivas recentemente implantadas nas cidades do Médio Vale Paraíba Fluminense e as empresas que se instalaram na cidade de Itaguaí permitem avaliar o crescimento das cidades atingidas, a mudança na logística de transporte, os fluxos populacionais e até mesmo a instalação de equipamentos de ensino condizentes com o setor da empresa.

Resumo

Nesta aula, procuramos apresentar as relações entre indústria e cidade, em seus diferentes contextos históricos e geográficos. Assim, foi oportuno definir indústria como um processo social de produção de mercadorias. Mais que uma revolução técnica, a indústria se consolidou como uma transformação societária, na qual o trabalho se tornou virtude e forma de consecução de riquezas. A seguir, nosso intento foi avaliar o impacto da indústria na forma urbana, não somente em sua estética, mas em sua formação e estrutura física e ideológica. Afinal, a indústria rapta a cidade e a reconstrói à sua semelhança, seja na instituição de um tempo do relógio, matematizado, que atravessa o cotidiano urbano, seja na segregação, especialização e organização do espaço, com suas vilas operárias, subúrbios e condomínios para os mais ricos. Também procuramos apreender o quanto as mudanças no mundo da fábrica atingiram a cidade contemporânea, agora com novas obrigações socioeconômicas alicerçadas na estética do consumo e no entendimento de que a própria cidade é uma mercadoria.

Leituras recomendadas

CARLOS, Ana Fani A. *Espaço e indústria*. São Paulo: Contexto, 1994.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 13. ed. São Paulo: Loyola, 2004 [1989].

Filmografia recomendada

Tempos modernos, de Charles Chaplin, Estados Unidos, 1936, P&B, 87 min.

Roger e eu, de Michael Moore, Estados Unidos, 1989, cor, 91 min.

Referências

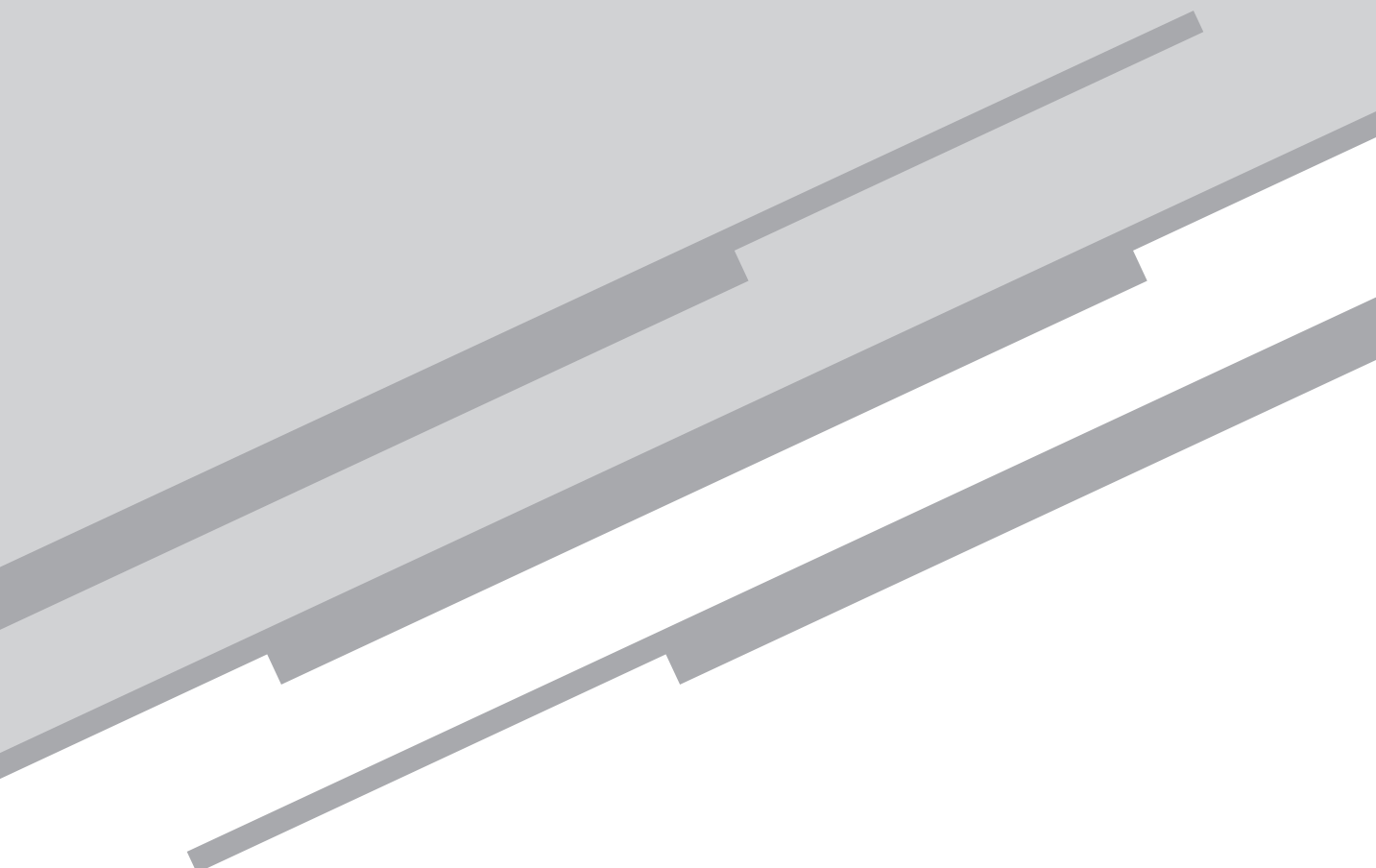
DECCA, Edgar Salvadori de. *O nascimento das fábricas*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

GIMPEL, Jean. *A revolução industrial da Idade Média*. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2006 [1973].

Aula 8

Os tempos da cidade:
elementos de geografia histórica



Meta

Nesta aula, vamos demonstrar a importância e as características principais da geografia histórica e o quanto ela nos ajuda a entender a cidade.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. reconhecer a geografia histórica como um ramo problemático e ainda incipiente;
2. identificar os dois caminhos principais da geografia histórica aplicados aos estudos urbanos: sincronia e diacronia;
3. compreender o papel das forças pretéritas no espaço urbano atual.

Introdução

A Geografia nos ensina que, desde a pré-História, os homens travam contato direto e objetivo com a natureza. Fazem-no basicamente por meio do trabalho e visando a satisfazer suas necessidades. Através desse contato, a natureza sofre inúmeras transformações: uma árvore abatida gera madeira que, por sua vez, pode se transformar numa canoa ou numa estrutura usada para fins de habitação; se bem trabalhada, pode se transmutar numa afiada flecha; peles de animais abatidos se transformam em peças de abrigo para o frio ou em matéria-prima para calçados. E assim por diante.

A transformação da natureza pela ação humana (um dos temas mais clássicos da Geografia) não se restringe à geração de novos objetos para o consumo humano; observando uma escala mais abrangente, vemos que paisagens inteiras podem ser criadas. Um matagal pode ser devastado e dar lugar a uma pastagem. Uma área pantanosa pode se transformar em cultivo de arroz de várzea. Um caminho estreito, aberto como uma trilha na mata, se aplainado e alargado, pode se transformar numa estrada. Ali, onde existe um rio que precisava ser atravessado, surgiu uma ponte. Em suma, os homens (a sociedade) foram pouco a pouco transformando a natureza. Em outras palavras, foram transformando o *meio natural* (como preferiram chamar os geógrafos de outrora), em *meio geográfico* ou *meio humanizado* – aquilo que Milton Santos preferiu chamar de *meio técnico*.



Meio técnico

Na obra de Milton Santos, o meio técnico corresponde ao conjunto de objetos criados pelo homem, reunidos num determinado lugar ou região. Nesse sentido, o meio rural apresenta um meio técnico mais simplificado, enquanto no espaço urbano esse meio é mais denso e complexo, pela profusão de objetos técnicos.

Através dos séculos e milênios, a humanidade foi aprimorando cada vez mais a sua técnica, e assim aumentando sua potência transformadora. Rios de grande porte foram represados e transformaram-se em gigantescas usinas hidrelétricas, como a de Itaipu. Túneis imensos atravessam montanhas ou percorrem trechos submarinos, como o fantástico Eurotúnel, conectando França e Inglaterra. Essa lista de poderosas intervenções humanas na Natureza é quase infinita, e algumas, por sua beleza, são monumentos considerados maravilhas do mundo antigo, tais como as Pirâmides do Egito, o Colosso de Rodes e o Farol de Alexandria.

O resultado de todo esse processo histórico de intervenções humanas é a paisagem mundial que podemos hoje contemplar, repleta de grandes obras realizadas pelos homens. As cidades são apenas parte dessa imensa obra humana sobre a superfície terrestre.



Figura 8.1: Pirâmides do Egito (janeiro de 2013).

Cada uma dessas obras tem uma “certidão de nascimento”, como diria Milton Santos. Em outras palavras, tem uma data e um lugar de origem. Tem, portanto, uma “idade”. O Cristo Redentor, no Rio de Janeiro, é um monumento que surgiu em 1931. Isso significa que bem poucos cariocas atualmente ainda vivos assistiram à sua construção, ou seja, chegaram a ver o Morro do Corcovado sem a grande estátua em seu cume. A Ponte Rio-Niterói, bem mais recente, foi inaugurada em 1975 e, portanto, completou 40 anos em 2015.

O fato é que cada objeto da paisagem urbana tem sua “idade”. E quando olhamos para o que está à nossa volta, o que vemos é pura “História”: um conjunto de objetos, cada um com sua idade, mas todos “falando” do passado, das razões que levaram à sua criação e das técnicas que foram utilizadas em sua construção. Por isso, a História é tão importante para a Geografia: o espaço geográfico está recheado de História.

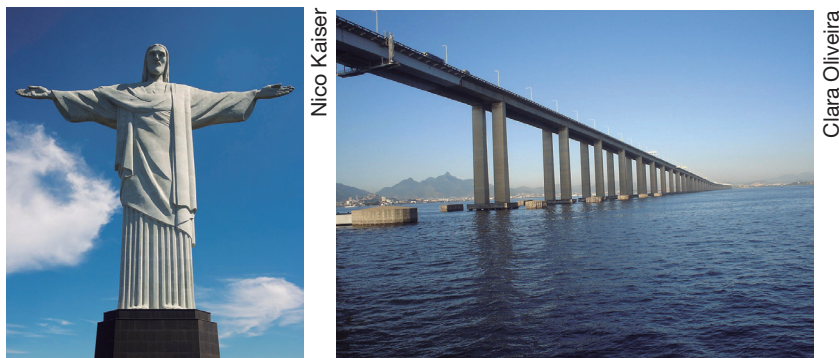


Figura 8.2: Cristo Redentor e Ponte Rio-Niterói: duas obras que marcam a paisagem do Rio de Janeiro.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Cristo_Redentor#mediaviewer/File:Cristo_Redentor_-_Rio_de_Janeiro,_Brasil-crop.jpg
http://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_Rio%20%80%93Niter%C3%B3i#mediaviewer/File:Ponte_rio_niteroi.JPG

Quando o assunto é cidade, essa constatação da importância da História na conformação do espaço geográfico se torna ainda mais, pois a cidade, muito mais do que a zona rural, acumula intervenções humanas passadas que resultaram em objetos de longa duração no tempo. São edifícios (hospitais, imóveis residenciais) e obras de infraestrutura (túneis, viadutos, redes de água e esgoto etc.) que tendem a permanecer por muito tempo na paisagem. Tal duração tem a ver com o alto investimento realizado para sua construção e tem também a ver com o fato de continuarem sendo úteis à cidade. Na zona rural, ao contrário, os investimentos não são, em geral, em equipamentos de grande porte. Ao mesmo tempo, a paisagem rural é dinâmica, variando sua morfologia conforme as demandas do mercado: uma fazenda de café com solos cansados pode se transformar em um haras ou em um pesque e pague; uma plantação de cana-de-açúcar pode dar lugar ao moderno cultivo de soja. Tais alterações não representam custo tão elevado para o produtor, por isso acontecem com certa frequência.

Em suma, a cidade é um lugar de permanências na paisagem. É um espaço histórico por natureza. Portanto, a geografia histórica é muito importante para compreender o espaço urbano. Eis o tema de nossa aula de hoje.

Vamos lá?

O tempo na análise geográfica: as “geografias do passado”

Vimos, na Aula 2, o quanto a Geografia Tradicional valorizava a ação do tempo sobre o meio. O estudo da paisagem se definia pela verificação do longo processo de intervenção humana sobre o meio natural. Mesmo ao estudar o espaço urbano, meio no qual a Natureza encontra-se profundamente transformada, portanto quase invisível, os geógrafos tradicionais a buscavam assim mesmo, como uma obsessão. Lembremos do roteiro de estudo criado por Pierre Monbeig: a primeira tarefa do estudo geográfico de uma cidade é recuperar seu “sítio” original.

Sítio, no caso, é exatamente a condição natural do terreno (relevo, solos e hidrografia, principalmente) onde a cidade foi fundada. A partir dessa constatação, a tarefa seguinte seria tentar resgatar o processo de evolução do espaço urbano: as benfeitorias criadas, os vetores (direções) da expansão da cidade etc.



História x Geografia

Era comum, nos anos 1930 e 1940, por conta da influência do positivismo na vida intelectual, que os cursos superiores de Geografia fossem unidos ao de História. Quem se formava em Geografia adquiria denso conteúdo de conhecimento histórico, e vice-versa. Temos vários exemplos de pesquisadores que “uniam” História e Geografia, tais como Sergio Buarque de Holanda e principalmente Caio Prado Júnior (1907-1960), que foi inclusive sócio da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB) em São Paulo, mesmo não sendo geógrafo. Seus livros tornaram-se grandes clássicos e trazem abordagens bastante “geográficas”, tais como em *História econômica do Brasil*. Vale a pena ler Prado Jr.

Mais tarde, em 1955, através da lei 2.594, os cursos de Geografia e História se separaram definitivamente.

Um dos “encontros” entre Geografia e História, isto é, uma das formas que assumiu a confluência de tais ramos de estudo, foi a chamada Geo-história, produzida em geral por historiadores. Seu foco central era verificar como os fatores “geográficos” (leia-se fatores de ordem natural), tais como o clima, o relevo, a hidrografia etc., atuavam como condicionantes do processo histórico. Havia nessa abordagem um forte componente de *determinismo ambiental*, que você já deve ter estudado em outro momento do curso. Trata-se da valorização excessiva do papel da Natureza nas relações humanas e nos rumos da sociedade, como se os fatores naturais pudessem “determinar” o comportamento humano, sua cultura de um modo geral.



Determinismo ambiental

Certamente, você já estudou esse tema, provavelmente em História do Pensamento Geográfico, no segundo período do curso. O determinismo ambiental é uma forma de estudar a sociedade e sua relação com a natureza, valorizando em excesso o papel dos fatores naturais, como se eles pudessem “determinar” os rumos da sociedade.

Um exemplo famoso de tese geohistórica é aquele que tenta explicar o mapa político da América do Sul a partir da geomorfologia geral desse continente. Tal estudo supunha que o relevo e a hidrografia cumpriram papel relevante na formação dos países sul-americanos, tentando explicar por que a antiga América Portuguesa se tornou um único país, o Brasil, enquanto a América Espanhola se fracionou em diversos países. Segundo essa abordagem, as terras que hoje compõem o território brasileiro teriam facilitado a integração política, pois temos vastas planícies e os planaltos são dissecados (menos acidentados), pela longa duração dos processos erosivos (rochas pré-cambrianas), além de rios caudalosos e navegáveis, com destaque para o rio São Francisco, conhecido como rio da integração nacional.

Por outro lado, a América Espanhola teria encontrado grandes dificuldades de integração devido ao relevo montanhoso (a Cordilheira dos Andes), que dificulta a circulação de bens e pessoas.

Essa abordagem, notadamente determinista, apresenta claras limitações. Ignora, por exemplo, o quanto povos anteriores aos espanhóis conseguiram vencer o relevo andino e promover integração territorial de vasto alcance, como foi o caso do Império Inca. E, no caso do Brasil, outros fatores parecem ter sido mais importantes que a conformação do relevo para a construção da unidade nacional. Lembremos que durante o século XIX, diversos movimentos sociais e políticos colocaram em risco tal unidade, tendendo a fracionar o território em diversos países, com destaque para o Grão-Pará e a República Farroupilha (Rio Grande do Sul). Foi preciso toda uma atuação diplomática do Império (destaque para d. Pedro II), inclusive concedendo favores às oligarquias rurais, para evitar a fragmentação político-territorial do Brasil.

Voltemos à evolução do pensamento geográfico. Vimos na Aula 3 que o advento da abordagem neopositivista (ou pragmática) contribuiu para o divórcio entre Geografia e História, pois suas preocupações centrais se voltavam para o futuro, para projetos de desenvolvimento local e regional. Em outras palavras, o passado pouco interessava. Felizmente, mais tarde, a Geografia Crítica retomou os laços com a História, e o fez de forma distinta da Geografia Tradicional, conforme vimos na Aula 4, ao citar o trabalho do professor Maurício de Almeida Abreu. Em função da influência marxista nos geógrafos críticos, o processo histórico deixou de ser tomado como uma sucessão linear de fatos (a velha História “factual”), geralmente conduzido pelos atores dominantes (reis, imperadores, poder público, heróis nacionais, coronéis) para se tornar um processo de ações movidas por todos os agentes sociais. Por esse caminho, a vida cotidiana, que antes era desprezada pelos historiadores, passou a ser altamente valorizada.

Concedendo a palavra a Maurício Abreu, que certamente teceu a mais importante contribuição no Brasil ao estudo das geografias do passado, vemos que:

Não se pode negar que a abertura da disciplina ao materialismo histórico e dialético veio revalorizar a dimensão temporal, antes maltratada pelos estudos clássicos ou renegada pelo neopositivismo. Ela não conseguiu, entretanto, revogar uma das leis férreas da geografia [...] que impõe despoticamente à disciplina o

estudo do presente, legando à História o estudo do passado. Uma lei nitidamente freudiana... (ABREU, 1998, p. 21).



A Geografia e a questão freudiana

Maurício Abreu está se referindo a Sigmund Freud (1856-1939). Médico neurologista austríaco, famoso mundialmente por ter inventado a psicanálise, supunha que todos os indivíduos tinham certa dificuldade em lidar com o seu próprio passado. Acontecimentos difíceis, ou traumáticos, principalmente aqueles ocorridos na infância, que geram mal-estar psicológico, tendem a ser “esquecidos”, guardados (quase escondidos) no fundo do baú da memória. O método psicanalítico, criado por Freud, corresponde a uma terapia que consiste em diálogo com o paciente de forma que ele “abra” a caixa onde guarda esses registros difíceis de sua História. Na citação de Abreu, ele quer dizer que a Geografia tende a recusar o passado, prendendo-se apenas ao estudo do presente.

Diversos autores reconhecem esse divórcio da Geografia com a História e seus efeitos nocivos no âmbito teórico-metodológico. O geógrafo norte-americano Edward Soja (1993, p. 47-49) trata esse período (que se delimita aproximadamente entre 1920 e 1970) como o da “involução da geografia moderna”, que se fecha progressivamente para estudar apenas os resultados do processo histórico na paisagem, abstendo-se dos debates teóricos. Abreu (1998, p. 21-22) critica, assim, o que ele chamou de “geografia da bomba de nêutrons”, a que se ocupa apenas das formas materiais que restaram na paisagem, isto é, o cenário resultado da História, em vez de tentar recuperar “o tempo do lugar” e as forças que produziram e deram significado àquelas formas.

Um pequeno grupo de geógrafos vem, todavia, enfrentando esse vazio de reflexão crítica e historicidade em nossa disciplina ao investir na possível construção de uma nova geografia histórica, distinta dos enfoques tradicionais. O grande desafio é reconstruir as “geografias do passado”, realizando uma “geografia do movimento”.



Fique ligado!

Por tratar dos mais variados assuntos, a Geografia Histórica corresponde a uma peculiar e problemática ramificação da Geografia: aquela que “não pode reivindicar um objeto de estudo perfeitamente definido” (PHILO, 1996, p. 269).

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

O ramo conhecido como Geografia Histórica foi muito pouco desenvolvido ao longo da história do pensamento geográfico. Argumente, com suas palavras, as dificuldades que os geógrafos demonstraram até hoje para empreender estudos históricos.

Resposta comentada

Você pode alegar que, até o final da década de 1970, quando a corrente crítica da Geografia veio à tona, prevalecia certo divórcio entre Geografia e História, pois a corrente até então predominante, o neopositivismo, preocupava-se eminentemente com o futuro, desprezando o passado. Ademais, a abordagem tradicional apenas via a História como uma sucessão de fatos, numa perspectiva linear, pouco explicativa.

A Geografia Histórica estuda o passado, porém, obviamente de forma distinta daquela operada pelos historiadores. O que interessa e cabe ao geógrafo não é a reconstituição e explicação de quaisquer fatos, processos ou contextos passados, mas a verificação específica da dimensão espacial desses fatos. Por exemplo, ao estudar a Revolução Francesa, um historiador tem diante de si um conjunto muito vasto de possibilidades, tais como:

1. identificar os principais agentes históricos;
2. conhecer seus ideais;
3. analisar a repercussão de seus ideais e as resistências;
4. estudar os efeitos da Revolução.

Observe que nenhum desses temas é propriamente “geográfico”. O que pode então fazer um geógrafo que quer estudar tal Revolução? Para dar conta da dimensão espacial da Revolução Francesa, ele pode verificar:

1. os locais de enfrentamento entre oponentes;
2. os registros na paisagem do que aconteceu durante a Revolução;
3. o projeto territorial dos revolucionários;
4. a formação territorial francesa do século XVIII como portadora de condições propícias para o desencadear do movimento revolucionário.

Ao conhecer a diferença de abordagem entre História e Geografia Histórica, é importante você perceber que, de um modo geral, os historiadores negligenciam a dimensão espacial. E quando o fazem, tendem a nela reconhecer apenas o papel passivo de um “palco” para os acontecimentos da História. Em geral, nos poucos casos em que historiadores reconheceram o papel ativo do espaço, fizeram-no valorizando apenas condições naturais, como o clima ou o relevo, conforme vimos no caso da Geohistória, citada nesta aula.

Exemplo clássico dessa perspectiva é o entendimento de que a civilização egípcia basicamente seria um produto do regime de cheias do generoso Rio Nilo, a fertilizar amplas superfícies do seu vale. Outro exemplo também bastante conhecido é a versão do papel do inverno rigoroso na derrota das tropas alemãs para os russos no final da Segunda Guerra Mundial. Nesse sentido, os historiadores acabaram apelando para uma visão do tipo determinista, a do determinismo ambiental, conforme comentamos.

De forma resumida, o estudo geográfico do passado pode se estruturar segundo dois caminhos metodológicos: o estudo sincrônico e o

diacrônico. O primeiro concentra seus esforços no estudo de um determinado contexto histórico e procura compreendê-lo de forma abrangente, considerando vários fatores em ação em um mesmo momento. O segundo, por sua vez, opera na linha do tempo, estudando a evolução histórica de um lugar ou de determinado fenômeno. Vamos aos exemplos, para facilitar sua compreensão. Começemos pela via sincrônica.

Em 1922, por ocasião da celebração do centenário da Independência do Brasil, foi desmontado, a golpes de jatos d'água, um morro argiloso localizado em pleno centro da Capital da República, o Rio de Janeiro. Tal desmonte do morro visava abrir espaço plano (uma vasta esplanada) para a construção do cenário da grande celebração nacional (a Exposição Internacional de 1922). Não se tratava de um morro qualquer. O famoso morro do Castelo tinha imensa importância histórica, pois ali teve início a longa história da Cidade Maravilhosa. Durante três séculos e meio, ele foi testemunha da história da cidade do Rio de Janeiro, quando não foi a própria cidade, pequena e encravada no alto da colina. Escolhido pelos portugueses como sítio privilegiado para se fundar a cidade, por suas condições de visibilidade da Baía de Guanabara e assim de proteção militar aos ataques inimigos, o morro abrigou desde 1567 as funções centrais e os principais edifícios do recém-fundado núcleo colonial. Foi demolido em 1922 por decisão governamental que nos privou definitivamente daquele inestimável patrimônio.



Figura 8.3: Quadro de Vitor Meirelles (c.1885) com uma vista panorâmica do morro do Castelo.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Morro_do_Castelo#/media/File:Victor_Meirelles_-_Estudo_para_Panorama_do_Rio_de_Janeiro_-_c._1885.jpg

O estudo de contexto de sua destruição (demolição) e seus efeitos imediatos é assunto da Geografia Histórica de natureza diacrônica. No caso do Morro do Castelo, podemos afirmar que o contexto histórico era fortemente marcado pelos ideais republicanos de modernidade. A cidade acabara de sofrer uma impactante reforma, a Reforma Passos, que simbolizou a afirmação da ordem burguesa na forma urbana. O prefeito Pereira Passos não arrasou o morro (apenas retirou um trecho de seu sopé, que obstaculizava a futura grande reta que seria a gloriosa Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), mas consolidou na cidade toda uma atmosfera de apologia à modernidade. Essa atmosfera, entendemos, tornou a sobrevivência do Morro do Castelo ainda mais difícil, pois se não arrasou fisicamente a histórica colina, o fez com as poucas possibilidades de preservação que lhe restavam.

Abreu (1987, p. 76) sugere outro corolário da Reforma Passos de efeito negativo para o Castelo: ao abrir a Avenida Central, provocou uma supervalorização dos terrenos anexos, aumentando assim a pressão geral em favor da demolição do morro, ao deslocar o centro de gravitação dos interesses hegemônicos, até então concentrados no Campo de Santana. Segundo Noronha Santos (1913, p. 126), a abertura da grande avenida demandou a demolição do antigo casario e uma “completa transformação topográfica dos velhos e tradicionais becos, travessas e ladeiras que iam confinar no alto do morro”.



A Reforma Passos

A Reforma empreendida pelo prefeito carioca Pereira Passos, entre 1902 e 1906, marcou profundamente a paisagem urbana. Dotado de amplos poderes concedidos pela República, o prefeito promoveu verdadeira demolição de vielas, igrejas e casario colonial, para “modernizar” a cidade. Sua obra mais famosa foi a abertura da Avenida Central, mais tarde denominada Avenida Rio Branco. Seu discurso principal era “libertar o Rio de Janeiro de seu passado colonial, rumo ao progresso”. Expulsou cortiços, pobres e ambulantes da área central, dando início a um processo de radical segregação socioespacial que ainda hoje é marcante na cidade.

O desmonte do Morro do Castelo, algo que em nossos dias seria facilmente impedido, pelo imaginário dominante que valoriza a preservação do patrimônio histórico, foi realizado devido ao contexto de valorização do progresso a qualquer custo, e de condenação de nosso passado colonial. É por esse contexto de apologia da modernidade que se pode compreender a extinção definitiva do berço da cidade.

Acabamos de apresentar um exemplo de análise sincrônica. Passemos à diacrônica, utilizando o mesmo exemplo: o Morro do Castelo.

A diferença é que, desta vez, não limitaremos a abordagem a um único período histórico específico. Ao contrário, vamos lidar com vários

períodos, e buscar o encadeamento entre eles, isto é, como um determinado lugar se modificou no transcorrer de distintos períodos históricos.

Começamos pela escolha dos colonizadores portugueses pelo Morro do Castelo, no primeiro século da História do Brasil. Desde o início da colonização, os portugueses procuraram, ao longo do imenso litoral brasileiro, sítios elevados, propícios à fundação de núcleos urbanos. Assim nasceu o Rio de Janeiro, junto ao Morro Cara de Cão, como uma frágil sentinela postada na entrada da baía ocupada por franceses em 1565. Após a definitiva expulsão dos franceses da Baía de Guanabara, em 1567, a Coroa Portuguesa resolveu, em medida de precaução, deslocar o núcleo original da cidade para o alto de uma colina mais afastada, baía adentro. A presença francesa durara 12 anos e deixara patente a necessidade de se fortalecer o sistema de defesa da recém-criada cidade. O sítio primitivo revelara-se ponto estratégico de observação, porém muito vulnerável aos ataques de inimigos. A nova colina, além de boa visibilidade e do seguro distanciamento, estava rodeada de pântanos e lagoas, como uma ilha de difícil acesso, condição estrategicamente favorável do ponto de vista militar (CARVALHO, 1994, p. 31). Começa assim a longa história da colina que veio a se chamar mais tarde Morro do Castelo.

No topo da colina se edificou rapidamente uma fortificação, uma igreja e todo o aparato básico da burocracia colonial, devidamente amuralhado. Esta primeira fase da geografia histórica do Morro do Castelo se caracteriza pela estratégia geopolítica portuguesa, de fundar núcleos urbanos voltados principalmente para a defesa militar do território recém-conquistado. Não fosse esse contexto específico, o morro prosseguiria em sua condição natural original.

Uma segunda fase já se faz sentir no século seguinte, o chamado *seiscentismo* (no século XVII), quando o crescimento da atividade econômica mercantil supera as preocupações militares. A cidade, por isso, já crescia em direção à planície e ao porto, o que foi permitido pelos constantes aterros da extensa área embrejada e impulsionado pela tranquilidade enfim propiciada pelo longo período sem invasões estrangeiras. O Rio de Janeiro abandonara sua fase defensiva, para tornar-se um núcleo comercial portuário a serviço de uma economia açucareira em rápida expansão. Com base em Paul Singer (1987), pode-se afirmar que a expansão do setor de mercado externo cumpriu papel fundamental na transição da *cidade da conquista* para a *cidade comercial*. Nesse sentido, a função primordial da colina já não desfrutava da importância de outrora, resultando em desvalorização da velha **acrópole**.

Acrópole

Palavra de origem grega, que designa uma cidade construída na parte mais alta da região onde se encontra, para fins de favorecer sua defesa contra ataques inimigos. Atenas é um ótimo exemplo de acrópole. No Brasil, os colonizadores tiveram desde o início clara preferência por fundar acrópoles: Olinda (1535), Salvador (1549), Rio de Janeiro (1565), dentre outras.

Começa então certa desvalorização do morro: a planície receberá os maiores investimentos urbanísticos, terá os melhores edifícios, e até mesmo a Sé será transferida do alto da colina para a beira-mar, em 1734 (A Casa do Governador foi transferida no século anterior).

Uma terceira fase na história do Castelo é perceptível no século XIX, com o início da industrialização carioca. Os ideais de progresso material se ampliam no calor das inovações tecnológicas e já se inicia o debate em torno do possível arrasamento do indesejado Morro do Castelo, visando à maior ventilação para fins higiênicos e valorização/modernização da cidade. Restam no morro apenas moradores de baixo poder aquisitivo, que suportam a penúria das ladeiras, o risco da ruína e a falta de infraestrutura.

O próprio rei dom João VI ordenou a demolição de trechos da velha muralha e outras antigas edificações do Castelo que, por elevado risco de ruir, ameaçavam a vida da população local. Outro fator que nos surge como hipótese para aumentar as pressões pelo arrasamento do Castelo foi a expansão do crescimento urbano no vetor em direção à zona sul. Até meados do século XIX, pode-se dizer que não se valorizava a condição litorânea daqueles bairros. O uso do mar para banhos terapêuticos era muito incipiente, e não havia ainda a ideologia que preconiza o residir próximo à praia como estilo de vida saudável e “moderno” (ABREU, 1987, p. 47).

Por outro lado, a presença da corte portuguesa direcionava para a Cidade Nova e São Cristóvão o vetor de expansão urbana de caráter mais aristocrático, alocando funções nobres e dotando tais áreas de melhor infraestrutura. A expansão urbana “qualificada” da zona sul demandará naturalmente conexão mais intensa com a área central, e esta se fazia através de ruas acanhadas no estreito vale, situado entre os morros do Castelo e o de Santo Antônio, interpondo entre as classes abastadas e o então requisitado centro da cidade, uma área suja e empobrecida. Somente no século XX, a Avenida Central e a Avenida Beira-Mar, e posteriormente o Aterro do Flamengo, alterarão completamente a conexão zona sul-centro.

Enfim, a dinâmica espacial da cidade mudou efetivamente no século XIX. Bondes e trens, os novíssimos meios de transporte, propiciaram grande expansão da malha urbana e um ritmo de circulação bem mais acelerado, aumentando o contraste entre a movimentação frenética da zona central (plana e vizinha) e a inércia do Morro do Castelo. Também se aprofundava o contraste entre os novos bairros, higiênicos e arejados, como a Cidade Nova, e a paisagem desoladora do Castelo.

Acabamos de apresentar, em resumo, uma Geografia Histórica diacrônica do Morro do Castelo, pois demonstramos como aquela paisagem evoluiu ao longo do tempo. Buscamos correlacionar cada período histórico com a forma e as funções do morro, bem como seu significado para a cidade como um todo. Vimos que aquela colina já foi a zona mais valorizada e protegida da cidade, para aos poucos sofrer abandono, o que culminou em seu aniquilamento.

Em poucas palavras, sincronia significa *ao mesmo tempo*, logo, uma perspectiva sincrônica prevê a verificação de fatos e processos que ocorrem dentro de um mesmo contexto histórico, que, no caso aqui estudado, foi a República Velha no Brasil e, mais precisamente, o contexto de modernização urbana daquele período. Diacronia, por sua vez, se refere ao diálogo (ou relação) entre tempos distintos. Em geral, se trata de processos evolutivos: a transformação de algo ao longo do tempo.

===== **Atividade 2** =====

Atende ao objetivo 2

Leia o texto abaixo, sobre o Morro da Conceição, situado na zona portuária do Rio de Janeiro:

No transcorrer do século XVIII, sob o denso impulso do ciclo do ouro nas Minas Gerais, o Rio de Janeiro verifica grande crescimento econômico e demográfico, tornando-se, no bojo de tais mudanças, a nova capital da Colônia em 1763. O Morro da Conceição, que até o início deste século apresentava paisagem rural dominante, acolherá um grande fixo: a Fortaleza da Conceição, erigida em 1713, logo após a segunda invasão e expulsão de franceses, que reforçará a defesa da cidade, tornada principal porto de transações do ouro. A grande edificação implica intensa circulação de soldados e equipamentos de artilharia pesada, que vão dotar o morro não apenas de um abrangente traçado viário como de novos moradores e circulantes [...]. Mais tarde, bondes e trens propiciaram grande expansão da malha urbana e um ritmo de circulação cotidiana bem mais acelerado, aumentando o contraste entre a movimentação frenética da zona central (plana e vizinha) e a inércia do Morro da Conceição. Bem como se aprofundava o contraste entre os novos bairros, higiênicos e arejados, como a Cidade Nova, e a forma compacta e quase me-

dieval do velho morro. [...] A partir dos anos 1970, finalmente se instala na administração urbana o debate mais efetivo em torno do patrimônio histórico. E assim, na década de oitenta se decreta o tombamento do M. da Conceição em seu conjunto. (MASCARENHAS, 2012).

Responda se o texto trata de uma abordagem diacrônica ou sincrônica. Justifique sua resposta.

Resposta comentada

Por abranger distintos períodos históricos (os séculos XVIII e XIX, e finalmente a segunda metade do século XX), o estudo consiste numa abordagem diacrônica. Em outras palavras, o Morro da Conceição foi analisado sob uma perspectiva evolutiva, considerando como o transcorrer da história foi afetando sua fisionomia, suas funções e seus significados.



Cidade é história acumulada: o papel do passado na atualidade

Vimos, na Introdução desta aula, como a humanidade foi acumulando, ao longo da história, diversas técnicas com as quais foi operando transformações cada vez mais impactantes na superfície terrestre. A história da cidade é também resultado desse acúmulo de intervenções humanas.

No Brasil, as cidades apresentam uma peculiaridade, devido a um aspecto da colonização portuguesa. Ao contrário da América Espanhola, a ausência de pedras preciosas e ouro (somente descobertas mais tarde), além da proibição de imprensa, de indústrias e mesmo a ausência de universidades, fez com que a economia colonial se concentrasse no setor primário: agricultura, pecuária e extrativismo. Nessas condições, nossa urbanização foi muito tímida. Nossos núcleos urbanos coloniais eram modestos, de pequeno porte e poucos recursos financeiros.

Também, ao contrário do que aconteceu na América Espanhola, onde o colonizador recorreu ao planejamento urbano minucioso (geometria de quadras perfeitas) para se afirmar diante de antigos impérios (incas, astecas, maias), aqui os portugueses não se preocuparam com planos detalhados, permitindo grande flexibilidade na organização das cidades, que foram crescendo quase que espontaneamente.

O resultado desse quadro é que nossas cidades coloniais, além de seguirem o padrão medieval europeu de vielas (ruas estreitas e sinuosas) e becos, produziram um traçado viário caótico, que se adequou quase sempre às circunstâncias do terreno. O problema é que no século XX, a economia brasileira passou a crescer velozmente, movida pela industrialização. Vieram os automóveis, e o país optou pelo modelo urbano norte-americano (rodoviarista).

Uma cidade como o Rio de Janeiro, cuja mancha urbana é expressivamente anterior à era do automóvel, apresenta hoje grandes problemas de tráfego. O mesmo ocorre com Niterói. Trataremos melhor desse tema na aula sobre planejamento urbano. O que precisamos reter no momento é o quanto o passado deixa um legado significativo para o futuro.

Ao olharmos para a paisagem urbana, podemos verificar a presença de objetos (casas, viadutos, praças, postes) oriundos de diferentes épocas. Mesmo sem saber exatamente quando surgiu determinado objeto em determinada cidade, é possível identificar sua origem com pequena margem de erro, quando temos uma noção de sua *idade universal*, isto é, seu surgimento no mundo. Isso é diferente da idade do objeto no lugar, aquela que define a partir de quando determinado objeto se instalou em determinada localidade. O transporte metroviário, por exemplo, já existe no mundo desde o fim do século XIX, portanto, tem mais de 120 anos de idade universal, mas na cidade do Rio de Janeiro sua idade local é de pouco mais de trinta anos. Na cidade de Salvador (Bahia), o metrô foi inaugurado somente em 2014, abrangendo apenas cinco estações. Segundo Milton Santos: “As técnicas são um fenômeno histórico. Por isso, é possível identificar o momento de sua origem. Esta datação é tanto possível à escala de um lugar quanto à escala do mundo” (1996, p. 47).

Um exemplo clássico para entendermos isso é a ferrovia. Uma estação de trem, por mais antiga que seja, não pode ser anterior ao século XIX, já que as ferrovias surgiram naquele século. Da mesma forma, não podemos supor que um edifício de vinte andares tenha mais de um século de idade, já que as técnicas construtivas que permitem sua existência (o concreto armado) não existem há tanto tempo. O estilo

arquitetônico também nos ajuda a datar uma construção. Casas geminadas (sem separação física com a casa vizinha), com fachadas projetadas diretamente para a rua, com porta e janela que se abriam para o mundo exterior, fazem parte de um momento histórico passado, por várias razões:

1. não havia temor do contato direto com a via pública, que hoje impõe a construção de muros altos, recuos etc.;
2. não havia intensa circulação de veículos nas ruas, o que tornou essas casas espaços desconfortáveis, pelo barulho e pela sujeira (fuligem);
3. a própria necessidade atual de haver garagem na residência;
4. indisponibilidade de técnicas construtivas que facilitassem a verticalização do imóvel.



Figura 8.4: Casario geminado predominantemente do século XIX, no Bairro Santo Antônio (Salvador, em outubro de 2014).

Tudo que argumentamos até aqui aponta para a vasta possibilidade de identificar na paisagem urbana atual o que restou de ações passadas, distinguindo, pela aparência e pela técnica utilizada, o novo do velho. Em alguns casos, formas espaciais perdem a razão de existir, pois não atendem mais às finalidades que justificaram sua construção. É o caso de antigas linhas de bondes, que perderam utilidade com a desativação desse meio de transporte, substituído pelos ônibus. O asfalto recobriu os trilhos, mas na cidade do Rio de Janeiro, ainda encontramos, em algumas ruas, trechos metálicos que sobressaem na superfície da rua,

vestígios do passado despertando curiosidade nos mais jovens, que não tiveram oportunidade de conhecer os bondes.



Figura 8.5: Aspecto de rua de Santa Teresa (RJ) com trilhos de bonde (outubro de 2013).



Você sabia?

Os bondes foram desativados no Rio de Janeiro entre o fim dos anos 1950 e início da década seguinte. O único bairro carioca a preservar o serviço de bondes foi Santa Teresa, devido à mobilização de seus moradores em defesa desse meio de transporte, por valorizarem-no como bem histórico a ser preservado e considerarem-no mais simpático e adequado à topografia do bairro.

Em vez de condenados ao abandono ou inutilidade, como no exemplo dos trilhos de bondes, objetos e equipamentos antigos podem ser refuncionalizados, isto é, adquirir uma nova função, uma vez que sua função original deixou de fazer sentido. Podemos citar vários exemplos, como o das antigas fontes de água. Na cidade colonial brasileira não havia sistema de distribuição domiciliar de água, logo as pessoas tinham que ir buscar o precioso líquido em fontes naturais (rios, nascentes ou lençóis subterrâneos). Com o desenvolvimento urbano, surgiram as

fontes, na forma de equipamentos de uso coletivo. Ali a população ia buscar água, geralmente transportada por escravos e animais. Havia grande movimentação social em torno dessas fontes, tidas como pontos de encontro na cidade. Com a implantação dos modernos serviços de captação e distribuição de água, as fontes foram sendo desativadas. Muitas ainda estão presentes na paisagem urbana, e como sua água perdeu potabilidade (validade para consumo humano), vem sendo usada de outras formas. Na cidade de Salvador (Bahia), muitas fontes construídas nos séculos XVIII e XIX servem hoje como pontos de lavagem informal de automóveis, conforme a imagem abaixo.



Figura 8.6: Lavador de carros em fonte nas imediações do Estádio Fonte Nova (Salvador, em outubro de 2014).

A permanência na paisagem urbana de objetos geográficos obsoletos (que perderam sua utilidade principal ou primordial) decorre, em geral, da própria durabilidade material de tais objetos, bem como do abandono de certos locais. O abandono é um fenômeno eminentemente geográfico, pois se dá segundo uma evidente seletividade espacial, ocorre não somente em zonas desvalorizadas da cidade. Em áreas cobiçadas pelas elites e pelo capital imobiliário, ao contrário, sempre há investimentos (públicos ou privados) para remoção de tudo aquilo que gera desconforto (ruídos, poluição etc.) ou desvalorização do local. Vide o caso do Morro do Castelo, que pagou o preço de estar localizado em área central. Cumpre notar que as fontes de água da cidade de Salvador, que acabamos de citar, estão todas localizadas em bairros menos valorizados, por isso sobreviveram ao tempo. No Largo da Carioca, centro do Rio de

Janeiro, havia um imenso chafariz, com a mesma função de fonte, que foi destruído para dar lugar a projeto de ajardinamento condizente com a um importância da localidade.

O caso mais famoso, no Brasil, de sobrevivência de formas passadas pelo abandono é a cidade de Ouro Preto (MG): desde o final do século XIX, quando deixou de ser capital mineira, foi praticamente abandonada. O mesmo ocorreu com a cidade de Paraty (RJ), que desde meados do século XIX perdeu funções portuárias e viu sua população se reduzir drasticamente, levando a ruínas parte de seu importante casario histórico.



Figura 8.7: Ouro Preto, em Minas Gerais (à esquerda), e Paraty, no Rio de Janeiro (à direita): arquiteturas coloniais preservadas através do tempo.

Fontes: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ouro_Preto#mediaviewer/File:OuroPretoView.jpg
http://pt.wikipedia.org/wiki/Paraty#mediaviewer/File:Paraty_09_2007_59.JPG

Há também os casos de objetos que, mesmo tendo perdido completamente sua utilidade, persistem pela própria durabilidade do material, como é o caso das fortificações do período colonial. Imagine o quão trabalhoso e dispendioso é a demolição de uma fortaleza. Claro que, se o objeto estiver localizado em área de forte interesse imobiliário, tende a existir capital e motivação suficientes para sua destruição. Assim ocorreu com as grandes muralhas que cercavam as cidades medievais europeias. Em sua grande maioria foram destruídas, para favorecer a expansão urbana a partir do século XIX. As que sobreviveram ao tempo tiveram a “sorte” de cercar cidades economicamente estagnadas, inserindo-se então na lista de objetos que permaneceram na paisagem pelo abandono.

Percebemos então que o destino histórico dos objetos geográficos está condicionado a alguns fatores, tais como capacidade de reaproveitamento, resistência física do material e, mais do que tudo, sua localização.

Aos objetos que permaneceram na paisagem, os que sobreviveram ao tempo, Milton Santos denomina *rugosidades*. Portanto, fortalezas, muralhas, casarios históricos, fontes de água, castelos e outros objetos antigos são rugosidades.

Para acentuar o papel da localização e da dinâmica socioespacial na formação das rugosidades, Milton Santos afirma que:

As rugosidades não podem ser apenas encaradas como heranças físico-territoriais, mas também como heranças socioterritoriais ou sociogeográficas. [...] O valor de um dado elemento do espaço, seja ele o objeto técnico mais concreto ou mais performante, é dado pelo conjunto da sociedade, e se exprime através da realidade do espaço em que se encaixou (1996, p. 36).

O autor estende sua teoria a todos os objetos presentes no espaço geográfico, e não apenas à rugosidades. Em suma, ele afirma que nenhum objeto está isolado na paisagem. Cada objeto se relaciona com o todo, isto é, com outros objetos e com a dinâmica geral da sociedade. Um mesmo objeto, de acordo com sua localização, terá funções, valores e significados distintos. Esse ponto vai nos conduzir à parte final desta aula, para entender como a herança do passado, que por muito tempo foi considerada algo indesejado, se tornou altamente valorizada pela via da *patrimonialização*. Patrimonializar significa, por parte de um ente estatal, atribuir valor simbólico a determinado objeto (ou performance, quando se trata de patrimônio imaterial) que corre risco de extinção, de modo a justificar políticas de preservação.



Gilmar Mascarenhas

Figura 8.8: Em Annecy, na França, o Palais de l'Île, construído no leito do rio e situado no centro da cidade, surgiu como residência fortificada, depois foi utilizado como prisão. Hoje funciona como museu. Uma rugosidade que, por seu aspecto pitoresco e sua localização privilegiada, foi refuncionalizada para fins turístico-culturais.

A cidade pode ser então tomada como um “texto”, cuja leitura mais completa está ao alcance apenas daqueles que dominam alguns

conhecimentos da história das técnicas (advento do automóvel, da eletrificação, dos elevadores que permitiram a verticalização da cidade etc.) e da história em geral.

Nas últimas décadas, as políticas de preservação do patrimônio histórico adquiriram força crescente. Através delas, objetos do passado passaram a ser valorizados, recebendo incentivo para sua preservação e maior destaque na paisagem. É importante registrar que a valorização dos bens históricos não é recente, já que desde o século XVIII existem museus, e desde o final do século XIX existem políticas de tombamento (preservação garantida) de edifícios e monumentos históricos. No Brasil, tal atitude chegou um pouco mais tarde, mais precisamente em 1937, com a criação do Iphan (Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

O que há de novo nesse processo de patrimonialização é a impressionante ampliação do leque de objetos e práticas passíveis de serem patrimonializados. Quando o Iphan foi criado, seu objetivo era bastante restrito, se comparado ao atual, pois se destinava a identificar um leque reduzido de monumentos de valor histórico e artístico-arquitetônico. Uma casa que tivesse sido residência de uma grande personalidade, por exemplo, não era considerada patrimônio histórico. Foi assim que, no bairro do Cosme Velho (Rio de Janeiro), foi demolida nos anos 1970 a casa onde residiu Machado de Assis, nosso maior escritor de todos os tempos. Caso não fosse demolida, seria hoje um espaço cultural de visitação a mais na cidade, tal qual, em Salvador, se tornou a Casa do Rio Vermelho, onde residiram Jorge Amado e Zélia Gattai.

O que mais importa para a Geografia é o quanto o processo de valorização da história, que resultou na expansão da patrimonialização, afeta a dinâmica socioespacial. Seu efeito mais importante foi a recuperação de áreas urbanas degradadas, geralmente zonas portuárias, bairros industriais e determinadas áreas centrais. No Rio de Janeiro, a zona portuária, que vivia prolongado processo de abandono, vive hoje um imenso projeto de recuperação, com elevados investimentos públicos e privados, o denominado projeto Porto Maravilha. Ao mesmo tempo, cidades históricas que pareciam condenadas à ruína passaram a receber investimentos importantes, como é o caso de Ouro Preto (em Minas Gerais) e Paraty (no Rio de Janeiro), que depois de um tempo de abandono foram revitalizadas e hoje são famosos destinos turísticos.

O que motiva tal investimento não é apenas a dimensão cultural-ideológica de se reconhecer o valor histórico de alguma paisagem urbana. Trata-se de uma motivação econômica, associada diretamente ao

Soteropolitano

Nome utilizado para denominar quem nasce ou aquilo que é relativo à cidade de Salvador, na Bahia.

turismo e ao setor imobiliário. Em suma, se antes determinados objetos eram uma espécie de indesejável pedra no caminho para a acumulação capitalista, hoje se tornaram um fator positivo.

Um dos melhores exemplos dessa inversão de perspectiva é o famoso Pelourinho, em Salvador. A área mais antiga da cidade, sua base primeira, correspondendo ao um traçado urbano do século XVI, passou por longo processo de desvalorização desde meados do século XIX, quando as elites **soteropolitanas**, movidas pelo cosmopolitismo e pelo discurso higienista, trocaram seus antigos casarões coloniais por novas mansões no bairro da Vitória. O largo do Pelourinho (onde havia a força colonial) e suas adjacências foram se tornando zona de marginalidade e prostituição de baixa renda. A situação piorou a partir dos anos 1970, quando a capital baiana criou nova centralidade, em torno do *shopping center* Iguatemi e do CAB (Centro Administrativo da Bahia), esvaziando ainda mais de atividades econômicas a velha área central.

O Pelourinho, como tantas outras zonas de obsolescência, se tornou um lugar perigoso e renegado pela cidade, condenado ao abandono, até que em 1993 uma grande reforma foi realizada no local. A população pobre foi removida, muitos cortiços foram arrasados para dar lugar a espaços culturais e outros foram reformados, tornando-se pousadas, restaurantes e comércio sofisticado. O Convento do Carmo (instituição católica) foi transformado em hotel de elevado padrão. O Pelô (como é popularmente conhecido) foi reconquistado pelo turismo, que aliás é um dos setores mais importantes da economia baiana, mas, como devemos realçar, à custa da remoção forçada da população residente. Para muitos, essa remoção fez o bairro perder sua alma, tornando-se um enclave turístico.

Gentrificação

Do inglês, aristocracia, nobreza. Logo, gentrificar significa enobrecer ou elitizar. Nos estudos urbanos, dizemos que um local está se gentrificando quando um intenso processo de valorização promove a remoção da população original, substituída por moradores de maior poder aquisitivo, bem como por serviços mais nobres, tais como ateliês, restaurantes de alto padrão etc.

Na atualidade, como decorrência da revitalização do Pelô, um bairro adjacente, chamado Santo Antônio, se transformou na bola da vez. Seu traçado colonial e seu casario histórico, ocupado majoritariamente por segmentos sociais de média-baixa renda, são hoje alvo de poderosos interesses imobiliários. Já surgiram no bairro ateliês, bares sofisticados e pousadas, revelando o processo de transformação radical em curso. Grandes empresários vêm investindo na aquisição de imóveis, que se encontram desocupados à espera do melhor momento para utilização lucrativa. E assim, o bairro, que antes apresentava vida comunitária intensa (um *quartier vivant*, diriam os franceses), possui aspecto cada vez mais desolado. A sociedade civil organizada vem denunciando o processo de **gentrificação** do Pelourinho.

Chegamos então à pergunta central desta última parte da aula: indagar sobre como o passado influencia o presente nas cidades. Uma pergunta fundamental, pois a importância da geografia histórica decorre diretamente da resposta que podemos dar. Em suma, o passado nos deixa um imenso legado na geografia da cidade. Esse legado corresponde a um conjunto de objetos e à própria estrutura espacial da cidade, em suas zonas de origem mais antiga.

Por mais que a cidade sofra constantes transformações físicas (criação de túneis, de metrô, de vias expressas), o legado persiste na paisagem. Felizmente, a humanidade tem encontrado formas de conviver com esse legado, pela via da valorização do patrimônio histórico, ainda que, em muitos casos, o processo de patrimonialização atenda mais a interesses privados que ao bem comum.

Conclusão

Em suas aulas, Abreu dizia que toda geografia é presente do passado, presente histórico ou um “presente de então”. Portanto, não há como estudar o presente sem recorrer aos processos históricos. Ademais, a Geografia não se restringe ao presente, podendo estudar o “presente de então”, isto é, a dinâmica socioespacial de determinada localidade em determinado contexto histórico.

Nesta aula, vimos o quanto o passado é importante para a compreensão do presente. No caso da Geografia Urbana, todo um conjunto de processos históricos, incluindo aqueles ligados à evolução das técnicas, contribui para a estruturação do espaço urbano, pois este traz, em sua paisagem, elementos do passado.

===== **Atividade final** =====

Atende ao objetivo 3

Na última parte da aula, vimos que, com o tempo, objetos vão envelhecendo e perdendo sua função e utilidade. Mesmo assim, muitas vezes, eles persistem na paisagem urbana e acabam sendo reaproveitados, seja pelos setores populares, seja pelos setores hegemônicos. Cite três fatores que permitem tal persistência de objetos na paisagem urbana.

Resposta comentada

Os três fatores citados nesta aula são:

1. a durabilidade ou resistência material de tais objetos, que encarecem sua demolição;
2. a desvalorização do local onde o objeto está inserido, gerando abandono, desestímulo ao investimento;
3. a valorização simbólica dos bens históricos, ocorrida sobretudo a partir dos anos 1970, garantindo políticas de preservação de tais objetos.

Resumo

Nesta aula, vimos inicialmente que geografia histórica é um ramo ainda pouco desenvolvido, por encontrar alguns obstáculos, dificuldades e preconceitos. O divórcio entre Geografia e História, ocorrido nos anos 1950, ainda ecoa entre nós. No entanto, apresenta grande potencial de expansão.

Vimos também os dois principais caminhos que podem ser percorridos pelo estudo histórico-geográfico: diacronia e sincronia. E o quanto cada um deles oferece uma contribuição particular ao entendimento dos fenômenos urbanos associados ao passado.

Por fim, e como parte mais importante desta aula, procuramos demonstrar o quanto a geografia histórica pode nos ajudar a entender a cidade. Assim fizemos, considerando diversas dimensões, tais como o legado do passado expresso em rugosidades e o papel contemporâneo das políticas de preservação do patrimônio histórico.

Referências

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar; IplanRio, 1987.

_____. Sobre a memória das cidades. *Território*, Rio de Janeiro, ano 3, n. 4, p. 5-26, jan./jun. 1998.

CARVALHO, Carlos Delgado de. *História da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1994. (Coleção Biblioteca Carioca).

MASCARENHAS, Gilmar. Tempos e espaços de um lugar na metrópole: o morro da Conceição (Rio de Janeiro/RJ). In: ALMEIDA, Maria Geralda de; OLIVEIRA, Karla A. T.; ARRAIS, Tadeu Alencar (Org.). *Metrópoles: teoria e pesquisa sobre a dinâmica metropolitana*. 1. ed. Goiânia: Cànone, 2012. p. 33-46.

_____. Espaço, tempo e paisagem no Morro do Castelo: obsolescência e morte de um lugar. *Geo UERJ*, Rio de Janeiro, v. 8, p. 67-77, 2000.

PHILO, Chris. História, geografia e o “mistério ainda maior” da geografia histórica. In: GREGORY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Graham. *Geografia humana: sociedade, espaço e ciência social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996. p. 269-298.

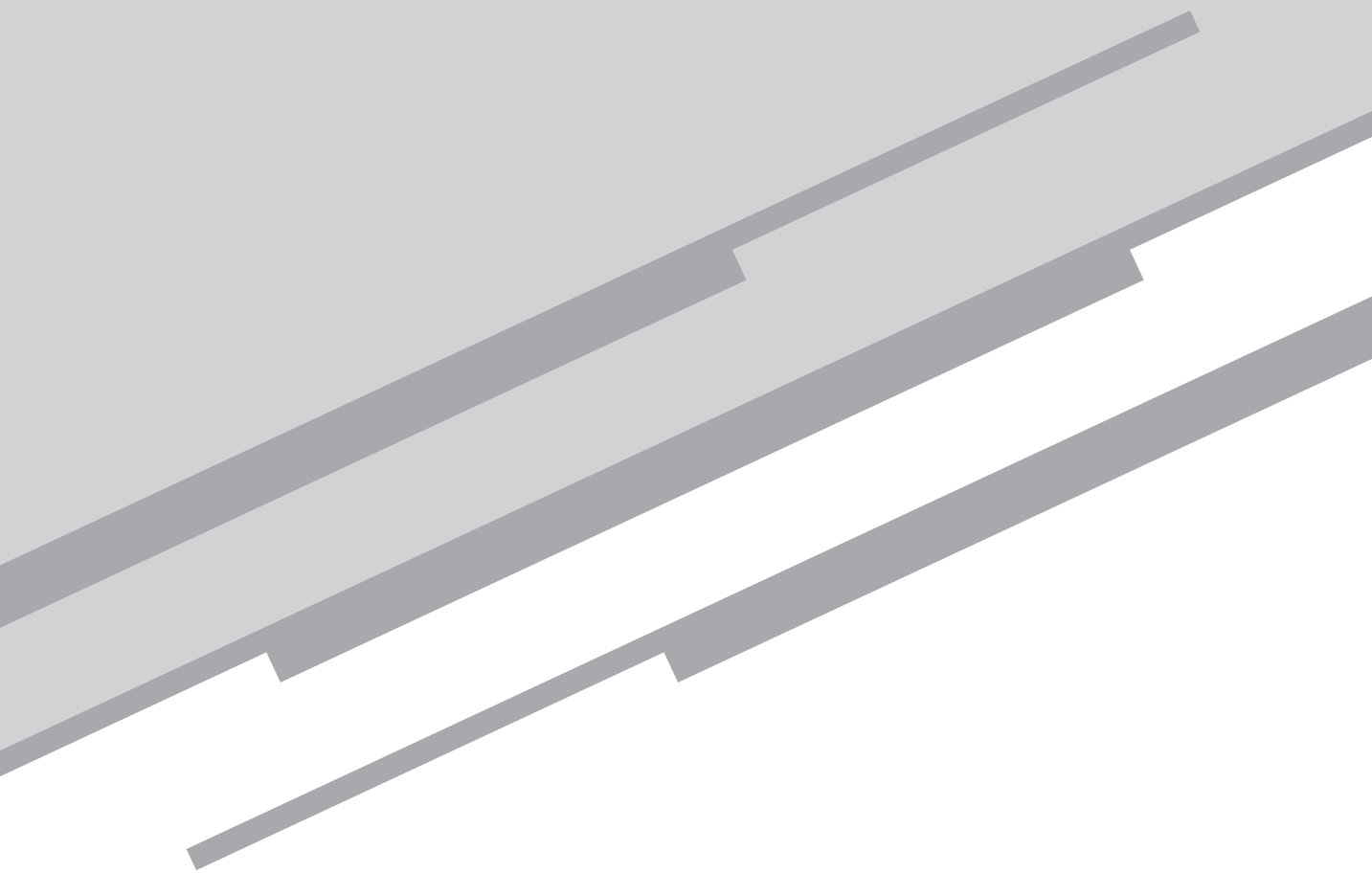
SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Noronha. *Chorografia do Districto Federal*. Rio de Janeiro: Benjamin de Aguilá Editor, 1913.

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. 11. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

Aula 9

Rede urbana



Meta

Apresentar a composição da base fundamental do funcionamento da rede urbana, levando em conta sua hierarquia.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. reconhecer que os fluxos (de pessoas e bens) compõem a base fundamental do funcionamento de uma rede urbana;
2. identificar a natureza da rede urbana autárquica;
3. associar a oferta de serviços de cada localidade com seu nível de inserção na hierarquia urbana;
4. reconhecer o conceito de hierarquia urbana.

Estamos interconectados, mesmo sem saber

Caso você viva na zona rural ou numa cidade de pequeno porte, certamente já precisou ir a uma cidade maior para resolver determinado assunto, tal como fazer consulta médica, ir ao cartório ou comprar algum produto especial. Se não foi por necessidade, talvez tenha tido por interesse próprio. Quem sabe você já se deslocou para outra cidade para assistir a um evento (um show musical ou uma partida de futebol) ou simplesmente para fazer turismo? Se você já realizou um desses deslocamentos, podemos dizer que você já desfrutou dos benefícios da rede urbana, mesmo sem conhecer esta palavra.

Nesta aula, vamos conhecer a natureza e o funcionamento da rede urbana. Sendo ela um sistema articulado de cidades, comandado pela cidade maior da rede (a metrópole), vamos também dedicar atenção ao fenômeno metropolitano e verificar como o conjunto da rede urbana, e mesmo áreas não urbanizadas, é cada vez mais afetado pela metrópole. A este processo de conexão e transformação dos lugares pelo efeito da metrópole chamamos metropolização, conforme veremos mais adiante.

O conceito de rede urbana

Ao observar um mapa-múndi, vemos primeiramente que as terras emersas do planeta estão repartidas por linhas que separam os países. Olhando para cada país, vemos que as cidades aparecem espalhadas como se formassem uma constelação. E elas têm tamanhos diferentes, portanto, graus de importância também variados entre si. Como estrelas, elas parecem estar ali “soltas” no mapa-múndi. Na verdade, não é bem assim. Se você buscar um mapa de determinado país, ali você encontrará um conjunto de linhas que interligam estas cidades. Estas linhas podem ser rodovias ou ferrovias, mas o que nos importa é que elas têm como principal função interligar as cidades. A melhor forma de visualizar o conjunto interligado de cidades é através de uma imagem noturna de satélite.

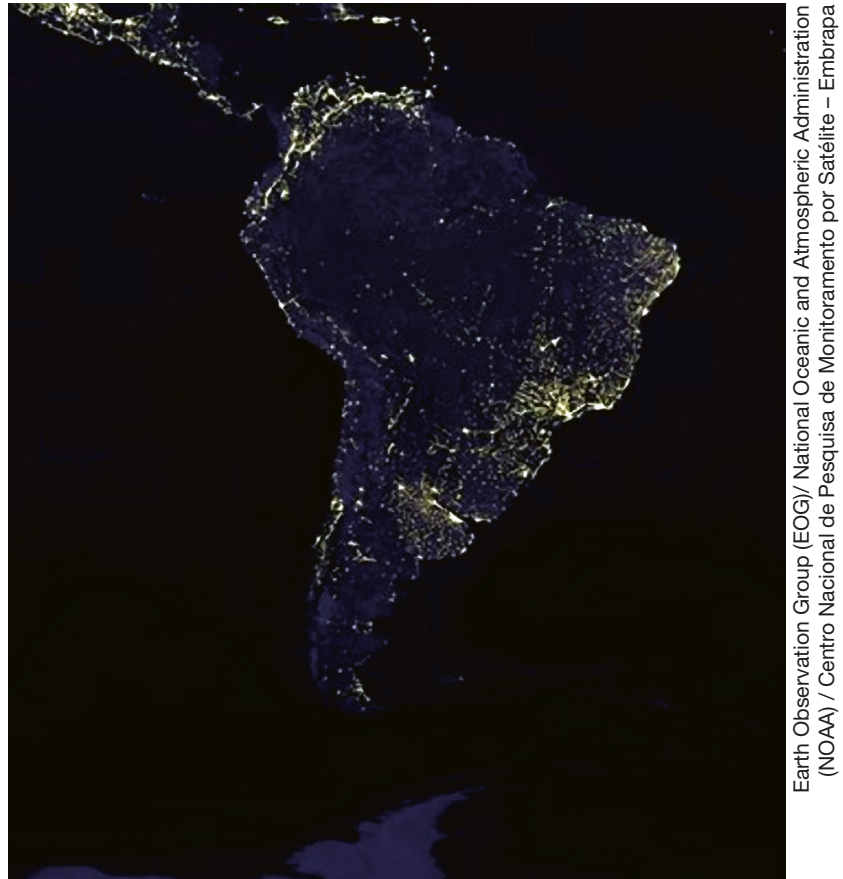


Figura 9.1: Imagem noturna da América do Sul, onde podemos ver a “constelação de cidades” interligadas entre si.

Fonte: <http://www.lapig.iesa.ufg.br/lapig/images/stories/satellite-photo-of-south-america-at-night.jpg>

Estradas vicinais

Compreendem as vias de circulação de menor extensão e importância, geralmente de terra batida e destinadas a interligar pequenas localidades “vizinhas” (daí o adjetivo “vicinal”). Por cobrirem zonas de baixa densidade demográfica, apresentam fluxo bastante reduzido. E por servirem basicamente a áreas rurais, nelas predomina o transporte em tração animal.

As cidades sempre estiveram conectadas por vias de transporte (no século XX, se difundiu o telefone, e atualmente a internet também participa ativamente nestas conexões entre cidades). De um modo geral, as vias de transporte apenas atravessam a zona rural, não se destinando a ela. Seu destino é sempre uma cidade; seu ponto de partida também. Por mais importante que seja um estabelecimento rural, como uma grande fazenda, não há condições de se criar uma estrada pavimentada apenas para servir a este estabelecimento, pois não há fluxo que sustente esta obra tão cara. Por isso, o que prevalece no campo são os caminhos de terra, as chamadas **estradas vicinais**, onde o fluxo de veículos é quase inexistente.



Figura 9.2: Estrada vicinal.

Fonte: <http://www.freeimages.com/browse.phtml?f=view&id=457889>

Em muitas estradas vicinais, você pode permanecer por uma hora inteira observando o movimento e não ver passar mais do que dois ou três veículos motorizados, levantando a poeira e quebrando o silêncio circundante. Prevalece o transporte baseado em força animal ou a pé. Já numa estrada pavimentada, mesmo nas de menor importância, em uma hora passarão dezenas ou até centenas de veículos. Numa grande autopista, como a Via Dutra (a Rodovia Presidente Dutra, que liga o Rio de Janeiro a São Paulo), neste mesmo período de tempo, você observaria milhares de veículos em deslocamento veloz.

Pensemos: por que existe tamanha diferença na intensidade de tráfego entre as distintas rodovias? A razão fundamental para esta diferenciação reside na dinâmica e na configuração da rede urbana. Em outras palavras, uma rodovia será tão importante quanto as cidades que ela atravessa ou conecta. Se a rodovia (ou ferrovia ou hidrovía, tanto faz) parte de uma grande cidade, ela terá fluxo intenso. Caso ela atinja outras cidades também de grande porte, seu tráfego será ainda mais intenso.



O mais famoso estudioso da rede urbana no Brasil, o geógrafo **Roberto Lobato Corrêa**, costumava citar em suas aulas (e certa vez relatou numa entrevista impressa para a revista catarinense *Geo-Sul*) que, quando criança, desejava se formar em engenharia,

Roberto Lobato Corrêa

Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ, que atua principalmente nos seguintes temas: espaço, cultura, rede urbana, geografia cultural e redes. Roberto Lobato é considerado um expoente nos estudos de Geografia Urbana, com destaque para a rede urbana.

para construir pontes. Tinha verdadeiro fascínio por pontes, com destaque para as mais arrojadas, aquelas que atravessavam vales profundos. Somente mais tarde, já adolescente, descobriu que seu encantamento pelas pontes não era precisamente por serem obras engenhosas, mas sim por elas representarem a expressão concreta da força e intensidade dos fluxos entre os lugares. Para justificar uma obra de engenharia dispendiosa e até arriscada, era preciso haver entre dois lugares um desejo imenso (e a necessidade) de conexão. Em outras palavras, estamos falando de rede urbana. Em suma, o menino Lobato, como ocorre com muitos de nós, já se encantava com aquilo que viria a ser mais tarde seu grande objeto de estudo.

Retomemos nosso raciocínio sobre os transportes e sua relação com as cidades. Por que a Via Dutra é a estrada de maior movimento de tráfego no Brasil? A resposta é muito simples: ela conecta as duas maiores cidades de nossa rede urbana. São duas metrópoles que, se somadas as suas populações, alcançarão algo superior a 30 milhões de habitantes (efetivo muito superior às populações de Uruguai, Paraguai e Bolívia somadas).

E, se considerarmos as dezenas de cidades de pequeno e médio porte que se encontram ao longo desta estrada, alcançaremos um efetivo demográfico ainda maior. Portanto, as pessoas e bens que passam por determinado trecho da Via Dutra não necessariamente estão indo para uma das duas metrópoles citadas, o que já bastaria para garantir um bom movimento. Esta rodovia serve a várias outras cidades, médias e pequenas.



Figura 9.3: Trecho da Via Dutra entre Taubaté e Pindamonhangaba, que evidencia o fato de que a rodovia também serve a cidades médias e pequenas.

Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/ViaDutra.JPG>

Toda esta população servida pela Via Dutra consome bens e serviços em quantidades imensas. Muitos desses bens não são produzidos na cidade onde reside o consumidor final do produto, por isso, este mesmo produto “viaja”, deslocando-se do local de produção para o local de consumo. Por este motivo, vemos tantos caminhões trafegando nas principais rodovias. Eles permitem que seja consumido em diversas localidades o produto que tem origem numa única (e, muitas vezes, distante) localidade.

O supracitado geógrafo Roberto Lobato Correia afirmou que, “no bojo do processo de urbanização, a rede urbana passou a ser o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente”. Toda a economia, de um modo geral, funciona tendo como suporte a rede urbana.

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

Visite o supermercado de sua cidade ou um estabelecimento comercial semelhante (mercearia, quitanda, etc.). Se sua residência estiver bem abastecida, você nem precisa sair de casa. Recolha uns 10 produtos de

uso doméstico cotidiano (alimentos, pasta de dentes, sabão em pó, etc.). Observe a origem desses produtos, isto é, o local de fabricação.

Produto	Origem

Resposta comentada

A menos que você resida numa cidade dotada de grande parque industrial, certamente terá encontrado produtos fabricados em outras cidades, quando não em outros estados. Imagine o deslocamento que este produto realizou até chegar a você, isto é, o consumidor final. O leite em pó, por exemplo, é produzido em poucas cidades brasileiras, dependendo, por isso, do sistema rodoviário para distribuí-lo por todo o território nacional, atingindo localidades bem distantes. Já a manteiga é geralmente produzida e consumida numa escala regional. A diferença fundamental entre estes dois produtos é que, enquanto o leite em pó é duradouro e está embalado em latas resistentes, a manteiga é um produto que requer refrigeração e sua embalagem é mais frágil; por isso, podemos dizer que a manteiga e o queijo não “viajam” tanto quanto o leite em pó e a pasta de dentes. O importante a registrar neste momento é que ambos precisam se deslocar para chegar até você ou a qualquer consumidor em outras cidades. Este intenso deslocamento de produtos entre cidades é a própria base de funcionamento da rede urbana, pois expressa a ligação constante entre cidades.



Uma breve história da evolução da rede urbana

Sabemos, pelas aulas anteriores, que a industrialização promoveu um intenso crescimento urbano no mundo. Antes da Revolução Industrial, as cidades eram bem menores que as de nossos dias. Outro aspecto curioso da era pré-industrial é a escassa conexão entre as cidades: poucas e precárias estradas, e movimento muito baixo, geralmente de cavalos, carroças e carruagens, em tráfego reduzido.

O Império Inca produziu um caso excepcional ao construir estradas por seu vasto domínio, interligando o território andino de maneira impressionante. Na América Pré-Colombiana, todos os caminhos levavam a Cuzco, que em quíchua significa “Umbigo do Mundo”. Quando os espanhóis colonizaram a América, utilizaram amplamente a rede de caminhos incas, podendo se locomover com relativa facilidade entre territórios distantes, como os atuais países Equador e Chile.



Figura 9.4: Mapa que mostra a vastidão da rede de estradas do Império Inca.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c1/Inca_roads-es.svg

Já no continente europeu, quem se destacou nesse caso foi o antigo Império Romano que, por sua grande área de abrangência e pela intensa circulação de produtos e pessoas (burocratas e soldados, sobretudo, para conquistar novos territórios), gerou toda uma complexa malha viária no continente europeu. Havia uma rede urbana de longo alcance, tendo Roma como “centro”. Daí surgiu o ditado: “Todos os caminhos levam a Roma”. Mais tarde, com a decadência do império, adveio a era medieval e, com ela, a vida urbana reduziu drasticamente sua intensidade. Os deslocamentos se limitaram bastante e a economia se tornou basicamente rural. Nesse sentido, toda uma formidável rede de magníficas estradas romanas entrou em decadência, condenadas ao abandono. As pessoas voltaram a viver fundamentalmente em escala local.



Os peregrinos

Na Idade Média, as peregrinações católicas eram muito incentivadas. Cidades como Roma, Jerusalém e Santiago de Compostela eram alvo de um fluxo especial de visitantes, não obstante a imensa dificuldade para se chegar até elas. Um cristão que habitasse a atual Bélgica, por exemplo, teria que vencer centenas de quilômetros para chegar a Roma. Detalhe: a pé, e por estradas tortuosas, por vezes caminhos estreitos. O desafio envolvia não apenas enorme sacrifício pessoal, mas também correr perigos de assaltos: lembremos que as cidades medievais continham muros ao seu redor, justamente para evitar os saques e invasões.

O perigo era tão evidente, inclusive de contrair alguma doença fatal no caminho, que os peregrinos em geral deixavam, antes de partir, um testamento indicando o destino de seus bens, caso não regressassem à sua cidade. A viagem de ida e volta durava meses. As velhas rotas do tempo dos romanos foram fundamentais para permitir os deslocamentos de longa distância. No centro de Paris, ainda hoje encontramos a imensa Torre de Santiago, construída na Idade Média, ponto de encontro daqueles de iriam peregrinar até a cidade espanhola. Boa parte do velho caminho pedregoso é hoje alvo de longas caminhadas, com sentido de elevação espiritual.



Figura 9.5: Peregrino medieval.

Fonte: http://4.bp.blogspot.com/_9PZFv0EFWqQ/SaWHimT2hFI/AAAAAA AADFQ/1tVY1ypDHJo/s400/peregrino.jpg

O motivo desta escassez de fluxos e conexões não é simplesmente a ausência de meios motorizados de deslocamento para pessoas e mercadorias. Sim, é certo que a motorização intensificou muito a circulação de pessoas e bens, mas o principal fator a justificar este panorama quase inercial da Idade Média é a existência de certa autonomia produtiva de cada cidade: os núcleos urbanos continham artesãos dos mais diferentes ramos (sapateiros, alfaiates, ferreiros, carpinteiros, cervejeiros, tecelões, padeiros, etc.), de modo que a população urbana adquiria quase todos os poucos produtos de que necessitava pelas mãos dos próprios produtores locais, seus vizinhos. Os alimentos, por sua vez, provinham, em geral, das terras agrícolas e pastoris circundantes.



Figura 9.6: Artesãos trabalhando.

Fonte: <http://blog.msma.com.br/wp-content/uploads/2014/05/Corpora%C3%A7%C3%A3o-de-Of%C3%ADcio-344x300.jpeg>

A população naquela época habitava majoritariamente a zona rural: os “cidadãos” (habitantes das cidades) eram então uma ínfima minoria. Ao mesmo tempo em que os camponeses vendiam na cidade mais próxima seus produtos (leite, carne, lã, frutas, legumes, hortaliças), adquiriam do artesanato urbano os produtos que necessitavam: ferramentas de trabalho, garrafas, etc. Obviamente, o camponês realizava tais trocas na cidade mais próxima, de forma que você pode imaginar a seguinte situação: cada cidade tinha, de acordo com o volume de sua produção artesanal, uma “área de influência” ou seja, uma extensão de terras rurais e de aldeias à sua volta, que eram seus clientes. Em outras palavras, cada cidade possuía seu mercado consumidor garantido: os habitantes urbanos e todos os habitantes do entorno.

Devido à precariedade do sistema de transporte, havia grande estabilidade neste sistema urbano, pois as pessoas estavam sujeitas a vender e comprar produtos sempre na mesma cidade, raramente recorrendo a outro núcleo, o que demandaria um deslocamento muito maior, muito mais penoso, podendo abranger vários dias a cavalo. A este tipo de rede urbana, chamamos de sistema “autárquico”, ou “rede urbana **autárquica**”.

Autárquica

A palavra provém da mesma raiz da palavra “autonomia”, referindo-se, portanto, a cidades que têm relativa autonomia, isto é, não dependem dos produtos e serviços de outras cidades.

Como os deslocamentos campo-cidade eram relativamente curtos (máximo de 30 ou 40 quilômetros, que é a distância média que um cavalo

ou um veículo de tração animal realiza ao longo de uma jornada diária), havia numerosas cidades em cada região, mas todas de pequeno porte, se comparadas ao padrão atual: na era pré-industrial, uma aglomeração urbana com cinco mil habitantes já poderia ser considerada uma cidade de porte expressivo. Vinte mil habitantes demarcavam uma cidade “grande”: essa era a população da capital do Brasil no século XVIII, a cidade de Salvador, na Bahia.

Como as cidades eram de muito menor porte, em geral, toda a população se conhecia: não existia assim o anonimato, traço característico das grandes cidades da era moderna. Neste ambiente “provinciano”, um visitante era quase sempre tratado como “forasteiro”, comportamento que ainda podemos notar em algumas cidades bem pequenas no Brasil, ou quando adentramos determinadas favelas na cidade do Rio de Janeiro: sendo espaços de escassa frequência, todos ali se conhecem e logo reconhecem o visitante, o “de fora”. As pessoas viviam seu pequeno “mundo”: seus amigos eram seus vizinhos, e normalmente se casariam com alguém que já conheciam desde a infância. Assim era a vida de uma pessoa comum na era pré-industrial. Sua escala de referência vivida se restringia a uma extensão espacial muito pequena.

Atividade 2

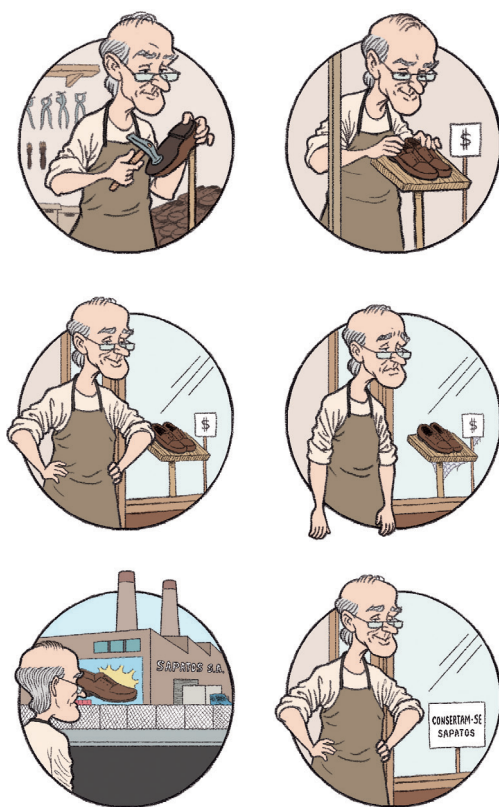
Atende ao objetivo 2

Defina com suas palavras a noção de rede urbana autárquica e comente a relação desta com a necessidade de uma rede de transportes.

Resposta comentada

O mais importante é que você identifique a característica essencial desta rede urbana: a relativa autonomia de cada cidade na produção e no consumo de bens, devido à precariedade do sistema de transportes.

Com a industrialização, ocorreu um processo de inédita concentração espacial da produção: uma fábrica de tecidos e de roupas, por exemplo, devido à tecnologia empregada, produz em muito maior quantidade que um artesão. Por produzir muito, o faz a custos muito mais baixos, pois existem os chamados “ganhos de escala”, que barateiam a produção. Os artesãos vão assim entrando em decadência progressivamente, ou se limitando a consertar os produtos industriais: o velho sapateiro, por exemplo, não mais produz calçados, apenas os conserta.



Se uma determinada cidade passa a dispor de uma fábrica de tecidos, geralmente a população desta cidade e a de sua área de influência são insuficientes para consumir toda a imensa produção de tecidos. Então, o dono da fábrica vai tentar expandir seu mercado consumidor, levando seus produtos a outras cidades vizinhas, onde irá afetar outros artesãos, pela concorrência. Havia, entretanto, uma barreira a ser vencida: o precário sistema de transportes, conforme vimos anteriormente, que fazia com que as cidades permanecessem muito “distantes” entre si.

A primeira solução encontrada pelos proprietários industriais (a burguesia industrial) foi a construção de canais de água para facilitar o

deslocamento dos produtos. Os rios sempre foram utilizados como vias de transporte, mas um canal oferece a grande vantagem de ser retilíneo e uniforme, isto é, sem pedras e outros problemas ou riscos à navegação. A Inglaterra, berço da Revolução Industrial, ainda hoje apresenta um vasto conjunto de canais, remanescentes do século XVIII e início do século XIX.



O grande canal brasileiro

O Brasil também investiu na construção de canais. Em 1837, foi projetado um longo canal, de 106 quilômetros, para conectar as cidades fluminenses de Campos e Macaé. Sendo a primeira o centro de uma região de grande produção agrícola, especialmente de açúcar, e a segunda, um porto marítimo, a razão da conexão era óbvia: facilitar o escoamento da produção. Considerando-se apenas a extensão, é o segundo maior canal artificial do mundo, ficando apenas atrás do canal de Suez e logo à frente do canal do Panamá. O canal foi inaugurado em 1861. Ainda hoje existe o canal, um patrimônio histórico considerado uma das maiores obras de engenharia do Império.



Figura 9.7: Canal Campos-Macaé, no trecho que fica na zona urbana de Campos dos Goytacazes.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5f/Canal_Campos-Maca%C3%A9_em_Campos.jpg

Diante do sucesso da Revolução Industrial, a burguesia não iria se contentar com os canais, desejava novas e mais eficientes vias, e tratou de financiar pesquisas de permitissem a geração de nova tecnologia de transporte. Já existia a navegação a vapor (queima de carvão); a questão era como transpor essa técnica para a via terrestre. Foi assim que, obviamente na mesma Inglaterra, surgiram as primeiras ferrovias do mundo. Em 1830, foi inaugurada a primeira ferrovia de longa distância com transporte regular de carga e passageiros, conectando a cidade industrial de Manchester ao porto de Liverpool. Desde então, tal técnica se expandiu pelo mundo, chegando ao Brasil em 1850.

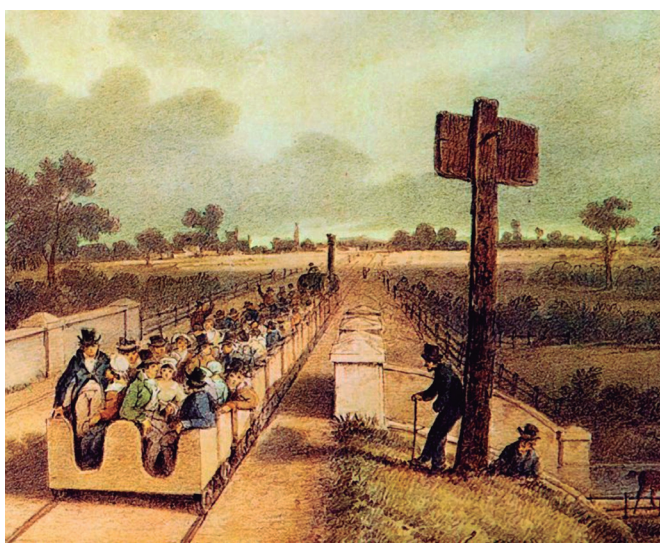


Figura 9.8: Pintura da viagem inaugural da *Liverpool and Manchester Railway*, por A.B. Clayton (1830).

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f6/Opening_Liverpool_and_Manchester_Railway.jpg

A revolução dos transportes

As ferrovias promoveram uma revolução no sistema urbano. Cidades que antes estavam a 10 horas de viagem entre si (um dia inteiro a cavalo ou carruagem), de repente, estavam a menos de uma hora. Outras viagens, que demandavam três ou quatro dias, se reduziram a seis ou oito horas de percurso ferroviário. As cidades passaram a crescer tão rapidamente e a receber tantos visitantes que seus muros se tornaram obsoletos: o século XIX entrou para a História como o fim da era das cidades amuralhadas. Interessante citar o caso de Nova Iorque, que também

teve seus muros: a rua Wall Street (“rua do muro”, em inglês), que antes representava uma barreira física, tornou-se mais tarde a sede da Bolsa de Valores, portanto, justamente o oposto de sua função anterior, ao abrigar um centro financeiro de conexões internacionais.



Figura 9.9: Do lado esquerdo, podemos ver uma pintura que retrata a Jerusalém medieval. Se olharmos bem, veremos que a cidade está cercada por uma muralha. Ao lado direito, temos a moderna Dubai, sem qualquer sinal de muro. As duas cidades justapostas evidenciam, da maneira mais contrastante possível, a forma como as muralhas se tornaram obsoletas diante do crescimento urbano.

Fontes: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Konrad_von_Gr%C3%BCnberg_-_Beschreibung_der_Reise_von_Konstanz_nach_Jerusalem_-_Blatt_35v-36r.jpg
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/ViewFinancialCenterFromBurjKhalifaMarch2012.jpg>



Sobre futebol e ferrovias

Vários aspectos da vida social foram profundamente afetados pelo advento da ferrovia. Um deles foi o futebol. No início do século XIX, este esporte era praticado em várias cidades inglesas, sobretudo nas escolas e universidades. Mas como havia relativo isolamento entre cidades, cada uma praticava este esporte com suas próprias regras: não havia um modelo único de futebol. Em determinada localidade, se jogava com times de 15 jogadores; em outras, com vinte; em outras, com trinta. As dimensões do campo eram variadas, bem como o tamanho da bola. As regras eram distintas: em alguns lugares se aceitava inclusive o uso voluntário das mãos na bola. Com o advento das ferrovias, a circulação de pessoas entre as cidades aumentou muito, e logo se percebeu a possibilidade de organizar torneios de futebol entre cidades. Mas como fazê-lo, se não havia uma regra unificada?



Figura 9.10: Uma foto do time de Uppingham. Se você contar, vai perceber que são 15 jogadores em campo (nenhum deles reserva).

Fonte: <http://spartacus-educational.com/Fpublic2.jpg>

Em 1848, em Cambridge, foi realizada uma reunião entre representantes de várias localidades, a fim de estabelecer um modelo de futebol unificado, mas sem sucesso, pois diversas cidades não quiseram abrir mão de suas regras próprias. Mas o futebol seguia se difundindo, e havia o interesse forte em realizar competições, como já havia em outras modalidades esportivas, como o remo e o críquete. As ferrovias seguiam se expandindo, tornando possíveis tais competições. Quinze anos mais tarde, enfim, uma reunião em Londres, em 1863, permitiu o consenso: nascia ali o futebol que se propagou pelo mundo e que conhecemos até os dias atuais. O que queremos frisar com este exemplo é a força do impacto das ferrovias na formação de uma rede urbana, e o quanto esta rede urbana, ao integrar diferentes regiões, permitiu mudanças na cultura e na sociedade.

Com a nova rede urbana, o turismo floresceu rapidamente. Também no calor da expansão ferroviária, em 1841, foi promovido o que se considera ser a primeira “excursão” a outra cidade. Thomas Cook, um pastor protestante inglês, contou com a ferrovia para iniciar uma nova modalidade de turismo, e criou o que muitos consideram ser a primeira agência de viagens: a Cook & Sons. O gosto pelas viagens curtas, de um dia ou de final de semana, rapidamente se difundiu na Inglaterra e se expandiu para outros países. Antes das ferrovias, muito poucas pessoas viajavam a lazer, pois as viagens demandavam até meses de duração, pelo deslocamento ser muito lento. A mobilidade espacial de nossos dias é imensa, comparada a de qualquer outra épo-

ca, afetando nosso “espaço vivido” – tema que estudamos na Aula 5 – e nela a rede urbana joga um papel crucial.



As dificuldades de locomoção do século XVIII

Um grande intelectual, o filósofo alemão Immanuel Kant (1724-1804), apesar de dispor de recursos materiais, curiosidade e abundância de informação (elementos fundamentais para se realizar o turismo), jamais se afastou para além de 40 quilômetros de sua cidade natal, Königsberg. Certamente, Kant possuía um temperamento reservado, que inibia o impulso às viagens e vida social, mas o contexto espacial em que viveu foi determinante para sua escassa mobilidade. Provavelmente, a ausência de meios técnicos velozes e confortáveis, como os de nosso tempo, inibiu as viagens de Kant muito mais que seu temperamento individual.

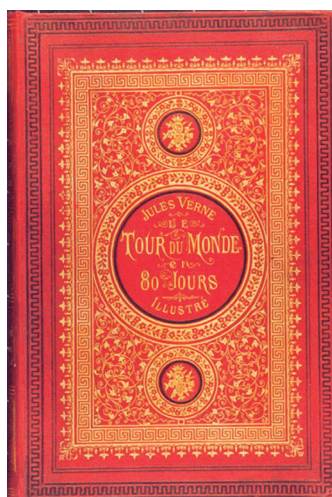
Se não leu, você já deve ter ouvido falar num livro que se chama *A volta ao mundo em 80 dias*. A história trata de uma aposta feita por um inglês (não por acaso, mais uma vez, estamos falando do país que promoveu a Revolução Industrial e a das ferrovias) a seus colegas, de que conseguiria em apenas 80 dias realizar uma volta ao mundo. Naquele tempo, segunda metade do século XIX, tal façanha era considerada impossível. Para a nossa era, seria um tempo excessivamente longo, já que podemos alcançar o Japão (do “outro lado do mundo”) num voo normal (sem utilizar aviões especiais) de 28 horas.



A volta ao mundo em 80 dias (1874) é um romance de aventura escrito pelo francês Julio Verne (que, dentre outros sucessos, também escreveu *Viagem ao centro da Terra* e *Vinte mil léguas*

submarinas). O livro fez grande sucesso e ganhou adaptações no cinema e na TV.

A leitura é extremamente recomendada, pois, além de ser um dos grandes clássicos da literatura mundial, lida com paisagens e questões que provavelmente vão ativar sua mente de geógrafo.



9.11: Capa da primeira edição francesa do livro.

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AVerne_Tour_du_Monde.jpg

O inglês que fez a aposta (chamado Phileas Fogg) tinha dinheiro bastante e informações sobre a expansão do sistema ferroviário em diversos países, tais como Índia e Estados Unidos. E contaria também com a navegação a vapor. O livro, em tom de suspense, narra as aventuras de Fogg, em sua corrida contra o tempo para vencer a aposta. Mas o que importa para nossa aula é justamente perceber as condições de mobilidade daquela época, consideradas “surpreendentes”, e que para nós, no século XXI, são desprezíveis.

Portanto, para cada época, há um contexto de mobilidade espacial possível. O geógrafo britânico David Harvey definiu estas mudanças como etapas de um processo de compressão espaço/tempo: quanto maior a velocidade de deslocamento, menor o tempo gasto e, assim, nossa percepção é a de “redução” ou compressão do espaço.

Assim, para os colegas ingleses de Fogg, os Estados Unidos e a China eram demasiado distantes, quase inalcançáveis. Para o aventureiro Fogg, já atento às novas tecnologias de transporte, tais países nem eram

assim tão distantes. Para os que viveram o século XVIII, transpor o oceano Atlântico era uma longa e arriscada aventura que duraria meses. Aqueles que migraram da Europa para a América no final século XIX (e foram milhões de indivíduos), quase sempre, jamais tiveram a oportunidade de retornar à sua terra natal.

Para nossos pais e avós, que já viveram a era da aviação civil, os Estados Unidos estão bem mais perto, a apenas algumas horas de viagem, mas era muito caro ir lá. Somente brasileiros de elevada renda faziam uma ou outra viagem aos EUA em toda a sua existência. Em nosso tempo, as passagens aéreas estão bem mais baratas, e pessoas de classe média podem conhecer esse país. Alguns realizam diversas viagens, cultivam amigos norte-americanos, etc. Em suma, é como se o planeta, antes tão vasto, fosse se apequenando cada vez mais.

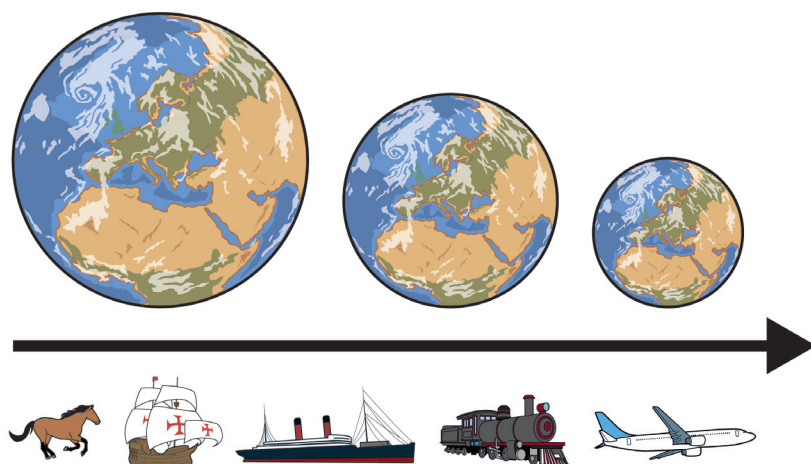


Figura 9.12: “Quanto maior a velocidade de deslocamento, menor o tempo gasto e, assim, nossa percepção é a de “redução” ou “compressão do espaço”.

Com os novos tempos, a produção industrial também cresceu rapidamente, pois conquistou novos mercados, cada vez mais distantes do ponto de origem. O velho sistema urbano autárquico deu lugar ao sistema urbano de nossos dias: inúmeras viagens de pessoas e mercadorias entre distintas cidades. Não mais vivemos no modelo “autônomo”, onde se consumiam produtos fabricados na mesma cidade ou região. Hoje consumimos cotidianamente produtos oriundos de várias cidades, alguns até de outros países, bem como realizamos viagens com grande intensi-

dade, em busca de satisfazer necessidades (saúde, educação, burocracia, etc.) ou desejos (turismo e lazer).

Toda essa movimentação de pessoas, de informações e de bens materiais se faz pelas redes. Redes de transporte e de telecomunicações. A rede urbana também oferece uma base importante para estes fluxos, cujo movimento fortalece mais e mais os centros urbanos. Um exemplo: um indivíduo que mora em Campos e quer chegar a Miguel Pereira, provavelmente, não encontrará uma linha de ônibus que o transporte. Ele terá que se deslocar a uma cidade central da rede, como Rio de Janeiro, e dali tomar outro ônibus para Miguel Pereira.

No plano nacional, quando falamos de malha aérea, temos exemplos ainda mais evidentes da força das centralidades: um indivíduo que deseja ir de Belém do Pará para Rio Branco (Acre) terá que fazer necessariamente uma escala em Brasília e, às vezes, em São Paulo. Se você observar no mapa, o passageiro percorreria uma distância bem maior do que aquela que ele percorreria caso existisse um voo direto entre Belém e Rio Branco. Trata-se de um processo crescente, isto é, cumulativo: quanto mais importante uma cidade, mais linhas de ônibus e de avião chegarão até ela e dela partirão. E quanto mais conexões (rodoviárias, aeroviárias, hidroviárias ou ferroviárias), mais importante se tornará a cidade.



Figura 9.13: Um indivíduo que deseja ir de Belém para Rio Branco poderá ter que fazer uma escala em São Paulo. Se você observar no mapa, o passageiro percorrerá uma distância bem maior do que aquela que ele percorreria, caso existisse um voo direto entre as duas cidades.

O papel dos bens e serviços no funcionamento da rede urbana

Da mesma forma que consomem bens, as pessoas também consomem serviços. Para seguir nosso raciocínio, é preciso antes fazer uma distinção importante entre bem e serviço. Em outras palavras, discernir entre os resultados de dois grandes setores da economia: o secundário e o terciário.

A importância dos bens para a rede urbana

Em geral, os bens são “coisas”, isto é, são objetos materiais: um livro, um computador, um tijolo, um automóvel, uma lata de leite em pó, etc. O que todos eles têm em comum é o fato de serem frutos do setor secundário da economia, o da transformação, pois todos eles são resultados do trabalho humano que extrai recursos da natureza e os transforma em produtos, em “coisas” úteis.

Como o ato da transformação, que caracteriza o setor secundário (industrial), depende de concentração de maquinário e instalações especializadas, ele se realiza em poucos locais mais apropriados para abrigar este maquinário. Em outras palavras, a produção de bens é geograficamente concentrada, e como a produção industrial se faz em grande escala, não é preciso haver tantos locais de fabricação de um mesmo produto: uma única fábrica, de grande porte, produz tanto que pode abastecer uma região inteira, ou até uma nação inteira, dependendo, claro, do tipo de produto. Por isso, a indústria depende muito das condições de circulação, do *espaço de fluxos* a que nos referimos na nossa primeira aula. Não é por acaso que foi a Revolução Industrial que estimulou a invenção da locomotiva a vapor: as fábricas já produziam muito, mas não conseguiam escoar sua produção, numa época em que a circulação terrestre dependia da tração animal. Era necessário criar condições de velocidade, de fluidez no território. A industrialização requer uma rede urbana eficiente, conforme veremos mais adiante.



Os produtos industrializados tendem a ser produzidos em poucos lugares específicos, dotados de condições especiais. Os demais centros urbanos, desprovidos de tais condições, para poder consumir tais produtos, precisam fazer com que estes se desloquem entre os centros produtores e os centros consumidores. Este intenso deslocamento de produtos pelas estradas é que anima a rede urbana.

Já falamos dos bens; vejamos agora os serviços.

Primeiramente, eles não são propriamente “coisas”, objetos palpáveis. São atividades, gestos, tal qual o ato de ensinar, de examinar clinicamente um corpo, de cortar cabelo, de oferecer diversão, e se caracterizam justamente por serem “consumidos” no mesmo lugar e momento em que são gerados, ao contrário dos bens. O bem “viaja”, é transportado;

o serviço não. Um corte de cabelo, por exemplo, seja ele oferecido num salão, seja em domicílio, é um serviço consumido pela pessoa no mesmo instante e lugar em que é “produzido” pelo cabeleireiro. *Grosso modo*, podemos dizer que geralmente, enquanto o bem se desloca até o consumidor, é o consumidor quem se desloca até o local onde é prestado o serviço, seja ele de natureza médica, educacional, jurídica, religiosa, turística, etc.



Internet e as relações de serviço

Como vimos, o serviço costuma depender de uma relação em que ele é produzido e consumido ao mesmo tempo. No entanto, com o advento da internet e a facilidade de comunicação a longa distância, muita coisa mudou.

Esta aula que você está lendo é um dos principais sinais desta mudança dos tempos. A aula é produzida pelo professor em conjunto com a equipe da Fundação Cecierj, num processo que demanda meses de preparação e trabalho. O resultado se torna um livro, que será distribuído e que deverá ser lido enquanto o aluno cursa a matéria no ambiente *on-line*. Em Educação a Distância, temos o caso de um serviço que é produzido em espaço e tempo diferentes de onde é consumido, configurando uma mudança de paradigma que atinge principalmente a área instrucional.

Fora dessa área, temos essa quebra de lógica, quando você pode desafiar seus amigos para jogar videogame *on-line*, sem a necessidade de ir a um fliperama, ou então quando você contata o suporte técnico de algum produto e eles te ajudam a consertar este produto por *e-mail*, ou mesmo quando você paga suas contas *on-line*. Enfim, os tempos estão mudando, e as relações de serviço também.

Muitos dos serviços necessários a um indivíduo não estão disponíveis em sua cidade. Ele precisa, portanto, deslocar-se para dispor do serviço que busca. Um bom exemplo são os cursos superiores no Brasil.

Nos últimos anos, assistimos a uma grande expansão de Instituições de ensino superior (IES) nas cidades interioranas, especialmente no setor privado, as chamadas “faculdades particulares”.

Atividade 3

Atende ao objetivo 3

Leia atentamente os depoimentos dados por dois alunos que estudam em IES da cidade de Cabo Frio, que fica a cerca de 3 horas da capital, Rio de Janeiro:

“Na minha cidade (Arraial do Cabo), apesar de ter um IES federal, não existia nenhum curso que se aproximava do que eu queria, então tive que estudar em Cabo Frio. Muita gente de lá estuda na cidade vizinha, por isso, a prefeitura disponibiliza um ônibus para o transporte desses. Dos 15 alunos da minha sala, cerca de 8 moram fora de Cabo Frio, uma colega minha inclusive mora em Casemiro de Abreu (desloca-se quase 100 km para estudar nos dias de aula).” Marcella Araújo, 22 anos, estudante de Fisioterapia na Universidade Estácio de Sá.

“Tem gente de toda a Região dos Lagos que estuda na UVA de Cabo Frio. Já vi alunos de locais mais distantes ainda, como Quissamã, Casemiro de Abreu, Macaé. Muitas das cidades fecham ônibus para os alunos irem e voltarem, porém não são todas. Já ouvi relatos de problemas de alunos para conseguirem regularizar o transporte para a cidade deles. Um exemplo aconteceu recentemente no município de Araruama. Fora isso, muitos comparecem por conta própria, de ônibus comum. A cidade de Cabo Frio, saindo do Rio de Janeiro em direção ao norte-fluminense, é uma cidade de referência sim. Isso se deve por ser a primeira das cidades, após a capital, a possuir estes aspectos em determinado curso.” Danilo Perrote, 22 anos, estudante de Comunicação Social – Jornalismo na Universidade Veiga de Almeida.

Baseado nos depoimentos acima, o que podemos constatar em relação à expansão do ensino superior, e como isso afeta a posição de Cabo Frio dentro da hierarquia da rede urbana?

[illegible]**Resposta comentada**

Você deve ter constatado a importante expansão do ensino superior na atualidade, ao verificar a quantidade de pessoas que se deslocam de outras localidades para receber este serviço. Este percentual, em alguns casos, como o de Marcella, pode ser superior a 50%. Deve ter também verificado que é grande o número de pequenas localidades que, não dispondo daquele serviço, forçam seus habitantes a buscá-lo em centros maiores.

Esta expansão vem permitindo o acesso a um serviço especializado (educação superior) a grandes parcelas da população que, outrora, teriam que migrar para os grandes centros urbanos para poder cursar uma faculdade. Atualmente, inúmeras cidades fluminenses possuem IES, e a grande maioria das cidades e vilarejos que não dispõem deste serviço não está localizada a grande distância das cidades que o oferecem. Formam-se, por isso, fluxos intensos, geralmente modalidades de transporte informal coletivo, que levam e trazem alunos procedentes de pequenas localidades para usufruir do serviço “universitário” em cidade um pouco maior e mais próxima. O conjunto desses fluxos reflete a rede urbana: pessoas se deslocam de centros menores para centros maiores, em busca de serviços.

O que isso tudo, afinal, tem a ver com a tal da rede urbana?

A rede urbana é um conjunto *integrado* de “núcleos urbanos”, isto é, cidades, vilas e povoados.



Vilas e povoados

No Brasil, cidade é todo núcleo urbano que cumpre a função de sede municipal, não importando o tamanho do núcleo. As vilas, por definição, são as sedes distritais, pois cada município pode ser dividido internamente em distritos. Já os povoados são aqueles núcleos urbanos que não cumprem nenhuma função administrativa. Vários países, como a França, consideram o critério demográfico para definir uma cidade. No Brasil, não. Por isso, temos vilas maiores que cidades e povoados maiores que vilas. Por exemplo, Penedo (povoado fluminense localizado no município de Itatiaia) é maior que Lumiar (distrito de Nova Friburgo).



marcusrg

Figura 9.14: Uma das vistas de Lumiar.

Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/Lumiar.jpeg>

Cada núcleo urbano produz determinados bens e serviços. Evidentemente, núcleos maiores produzem mais que os menores. Ocorre que raramente estes bens e serviços serão suficientes para atender a todas as necessidades e todos os interesses de seus habitantes. Ao mesmo tempo, estes bens e serviços não são consumidos apenas pelos habitantes de um mesmo núcleo: alguns bens serão enviados para consumo em outros núcleos; e habitantes de outros núcleos virão buscar serviços nos núcleos maiores. Ou seja, pessoas e bens se deslocam intensamente entre os núcleos de uma mesma rede urbana para que os consumidores tenham suas necessidades satisfeitas. Seja o indivíduo que vai buscar auxílio médico mais especializado em outra cidade, ou adquirir um bem específico não disponível nas lojas de sua cidade, ou ainda, como vimos anteriormente, pessoas que estudam em IES de núcleos urbanos vizinhos.

Se observarmos os serviços oferecidos pelo conjunto da rede urbana, veremos uma grande variação: centros menores oferecem apenas os serviços básicos, tais como escola de ensino fundamental, unidade básica de saúde, quitandas e padarias.

Centros intermediários oferecem os mesmos serviços básicos e mais alguns, tais como ensino médio, salões de beleza, postos de saúde, postos de gasolina, dentistas, restaurantes, oficinas mecânicas básicas, cursos de inglês, pequenas lojas de eletrodomésticos e de material de construção, papelarias, pequenas lojas de autopeças, agências bancárias, pequenos supermercados, etc.

Centros urbanos maiores oferecem todos os serviços já citados e outros mais especializados, tais como instituições de ensino superior, hospitais, hipermercados, unidades de corpo de bombeiros, livrarias, serviços mecânicos especializados, restaurantes específicos (comida japonesa, por exemplo) veterinários, serviços jurídicos, e tantas outras atividades. Por fim, podemos falar das metrópoles, cuja gama de serviços é quase infinita, pois abrange tudo o que já citamos e muito mais: hospitais especializados (como o Hospital do Coração), embaixadas, centros de pesquisa avançada, agências de veículos importados, lojas altamente especializadas, cursos em nível de doutorado, sede, de grandes empresas e de agências internacionais, etc.

A variação que acabamos de apresentar sugere a existência de uma hierarquia entre as cidades: as menores oferecem poucos serviços; logo, dependem das demais cidades em tudo aquilo que ela não pode oferecer; as metrópoles, situadas no outro extremo dessa hierarquia, não

dependem de outras cidades, pois praticamente dispõem de todos os serviços possíveis. Estamos falando da “hierarquia urbana”, um conceito muito importante no estudo da rede urbana.

Observando o território fluminense, podemos identificar a hierarquia urbana existente. Uma localidade como Retiro do Muriaé, distrito de Itaperuna (cidade do noroeste fluminense), não oferece a seus residentes diversos serviços (cartório, universidade e agência de automóveis, por exemplo), que eles precisam buscar em Itaperuna. O cidadão itaperunense, por sua vez, se precisar renovar seu passaporte ou obter um visto de entrada nos Estados Unidos, ou ainda assistir a uma partida de futebol da série A do campeonato brasileiro de futebol, terá que se dirigir a um centro urbano maior, como a metrópole Rio de Janeiro.

Por que existe esta enorme variação na gama de serviços ofertados em cada núcleo urbano? A resposta é simples: primeiramente, a variação do tamanho da população de cada núcleo urbano. Um povoado com apenas quinhentos habitantes não pode ter um supermercado, pois sua população não é suficiente para manter o estabelecimento em funcionamento. Se algum empresário criar um supermercado, certamente terá grande prejuízo. Uma pequena mercearia (ou quitanda) é suficiente para atender o pequeno movimento local. Uma cidade pequena, com aproximadamente 10 mil habitantes, tem mercado consumidor suficiente para sustentar um supermercado, e até um posto de gasolina, mas não para possuir uma agência de automóveis ou uma livraria de maior porte. No âmbito do serviço público, esta cidade pode até possuir um hospital ou uma universidade, mas certamente tais instituições terão movimento muito pequeno, a menos que recebam clientes de várias outras localidades.

Outro fator a explicar essa variação é a qualidade do mercado consumidor. Por dispor de serviços especializados, as cidades maiores atraem profissionais qualificados. Um cientista, um cirurgião plástico e um advogado muito especializado dificilmente vão morar numa cidade pequena, pois dependem dos clientes ou do emprego na metrópole. Estes, pelos salários mais altos, consomem serviços mais sofisticados, o que leva ao estímulo da criação de mais serviços especializados. Ao mesmo tempo, algumas empresas dependem de determinados serviços por perto, e isso leva à maior concentração de investimentos.



Rede urbana e cidadania

Milton Santos escreveu um livro muito importante sobre a dimensão geográfica da cidadania: *O espaço do cidadão*. Nele, aponta para a relação entre a rede urbana e o exercício da condição cidadã. Ser cidadão pleno implica, entre outros direitos, o acesso a serviços públicos essenciais, como saúde e educação.

Em países socialmente menos desenvolvidos, a rede urbana acaba oferecendo entraves a este exercício da cidadania, pois tende a concentrar espacialmente os serviços nos centros urbanos situados na parte elevada da hierarquia urbana. Núcleos urbanos de pequeno porte tendem a oferecer poucos recursos médico-hospitalares, bem como poucos recursos educacionais, forçando o indivíduo a buscar tais recursos em centros urbanos maiores, embora atualmente exista a opção do ensino a distância (EAD).

O analfabetismo e o alto índice de mortalidade infantil, embora tenham decaído nas últimas décadas, são reflexos desta concentração espacial dos serviços de saúde e educação, dos quais muitos brasileiros são privados. Tal concentração espacial de serviços acaba sendo um fator de concentração demográfica nas metrópoles, como foi o caso de Moçambique, durante o governo socialista (1975-1990) do presidente Samora Machel: a oferta de serviços públicos gratuitos na capital, Maputo, num país de grande escassez de tais serviços, foi um fator de intensa migração para esta cidade, que viu sua população multiplicar em curto período de tempo, gerando assim novos problemas.

Em suma, a solução para este entrave, conforme aponta Milton Santos, é o maciço investimento governamental, tanto em estradas e facilidades de locomoção, quanto no aporte de serviços essenciais em toda a rede urbana, garantindo ao maior número possível de brasileiros o acesso aos bens e serviços essenciais à sua plena realização como indivíduo.

Conclusão

Em termos abstratos, uma rede é um conjunto articulado de linhas e pontos. Podemos falar também em “linhas e nós”, já que frequentemente os pontos são atravessados por muitas linhas, como se fosse um verdadeiro nó. No caso da rede urbana, as linhas são as vias de circulação (as estradas), e os pontos são os núcleos urbanos. As “linhas” nada produzem, nem se pode morar nelas, mas sem elas a vida moderna seria inviável, pois os “pontos” da rede urbana produzem bens, e serviços precisam circular, e as pessoas também precisam circular para usufruir de serviços. A circulação se dá exatamente pelas “linhas” da rede. E esta circulação depende diretamente da população e dos serviços e bens disponíveis em cada cidade. Nós vivemos imersos nessa rede, nessa dinâmica. Nossas vidas se constroem com base na rede urbana.

Atividade final

Atende ao objetivo 4

Escolha duas localidades distintas, estando uma “acima” e outra “abaixo” da cidade onde você mora, em termos de hierarquia urbana. Não importa se estiver tratando de situações fictícias; o importante é demonstrar o entendimento do conceito de hierarquia urbana.

Resposta comentada

Para definir a localidade situada abaixo da hierarquia urbana, você deverá apresentar a ausência de serviços disponíveis em sua cidade. Do mesmo modo, a cidade que você escolheu como exemplo de situação superior na hierarquia urbana deverá contar com serviços mais especializados, ausentes em sua cidade.

Resumo

A rede urbana apresenta uma evolução, que vai do estágio autárquico ao momento atual, de alta complexidade. Os transportes cumpriram um papel fundamental, pois sua evolução encurtou distâncias e alterou profundamente o funcionamento da rede urbana. Cada cidade apresenta um rol de serviços e bens, e este rol define sua inserção na rede, a necessidade de um bem ou serviço faz com que haja mobilidade interurbana, definindo relações. No interior da rede urbana, encontramos uma variação de dimensões e importância muito grande, que se expressa na chamada hierarquia urbana.

Referências

- CORREA, Roberto Lobato. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1993.
- SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.

Aula 10

A cidade e o modelo de
desenvolvimento sustentável

Leandro Dias de Oliveira

Meta

Apresentar a noção de desenvolvimento sustentável, tão importante na atualidade, e seus desdobramentos no planejamento da cidade contemporânea.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. reconhecer as origens da concepção de desenvolvimento sustentável e perceber como as diferenças entre Estocolmo-72 e Rio-92 mostram a evolução da proposta.
2. conceituar a noção de desenvolvimento sustentável, a partir de seus vieses político e econômico, levando em conta as diferenças entre países e a questão temporal.
3. perceber a adoção do modelo de desenvolvimento sustentável no espaço urbano contemporâneo.

Pré-requisito

É importante que o aluno tenha em mente a Aula 6, pois ela será relembrada algumas vezes.

Desenvolvimento sustentável: uma promessa ambiciosa

O desenvolvimento sustentável é aquele que atende “às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades” (1988, p. 46). Esta definição, contida no **Relatório Brundtland** (ou *Nosso futuro comum*, 1987, publicado no Brasil em 1988) é internacionalmente anunciada em diversos documentos de diferentes escalas de tempo e espaço e de organismos diversos (universidade, órgãos governamentais, ONGs, empresas de diferentes portes, etc.). A noção de desenvolvimento sustentável é uma promessa muito ambiciosa: mesmo com incontáveis desafios do presente, pretende ser capaz de construir um futuro ambientalmente melhor.

Neste sentido, sem a realização de um debate profícuo sobre o conceito de *necessidade* – o modo de produção capitalista não se preocupa exatamente com necessidades presentes e futuras, e ainda cria novas necessidades cotidianamente –, sem uma perspectiva temporal exata de atuação e sem definição de prazos a serem obedecidos (lembrando que a Agenda 21, assinada durante a Rio 92 é a bula para a construção do desenvolvimento sustentável; uma agenda para o século XXI), bem como sem apresentar diferentes ações para as múltiplas realidades espaciais – sua escala é a superfície terrestre, tratada como desprovida de diferenças políticas, culturais, étnicas, climato-botânicas e geomorfológicas –, o modelo de desenvolvimento sustentável atinge a cidade contemporânea sem uma definição pertinente do que pretende realmente mudar.

Relatório Brundtland

Parte de uma série de iniciativas pré-Agenda 21. Ainda que privilegie o livre mercado, possui uma visão crítica da forma de produção adotada pelas grandes potências e demonstra grande preocupação com o risco do uso excessivo de recursos naturais sem considerar a capacidade dos seus ecossistemas. O principal objetivo é atingir um desenvolvimento que satisfaça a geração presente, mas sem comprometer as gerações futuras.

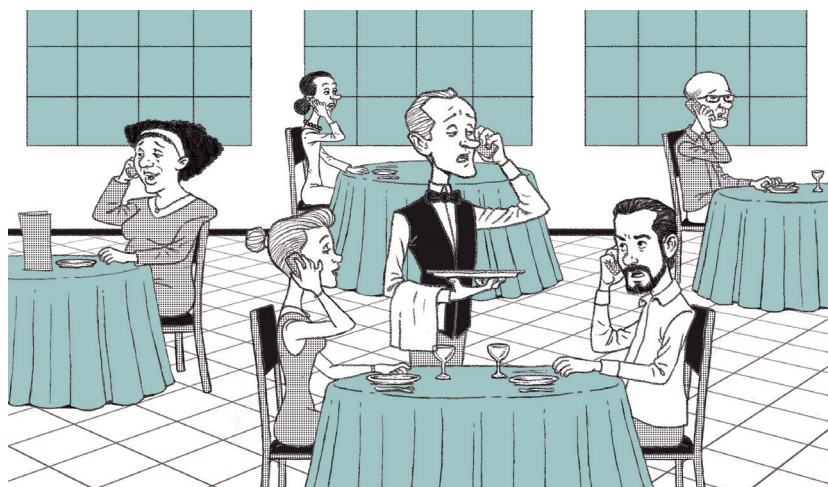


Figura 10.1: O que é verdadeiramente necessidade no capitalismo de hoje? As necessidades humanas são também criações culturais.

Tornar a cidade sustentável significa adotar um conjunto de estratégias estancas, que não necessariamente rompa com o modelo existente. A cidade contemporânea apresenta graves problemas ambientais, desde chuvas ácidas e poluições, em suas diversas formas, até mesmo dificuldades em relação à destinação final do lixo urbano (consultar Aula 6), que requerem soluções imediatas e futuras. Desta maneira, o objetivo desta aula é refletir acerca da aplicação do desenvolvimento sustentável na cidade contemporânea, perfazendo um histórico desta concepção, travando um debate acerca dos seus reais significados e discutindo suas implicações na escala urbana.



Imagem Livre (CC BY-SA 3.0)

Figura 10.2: A dificuldade em relação à destinação final do lixo é um dos grandes problemas que as cidades atuais enfrentam.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/2e/Aterro_Sanitario.jpg/800px-Aterro_Sanitario.jpg.

O surgimento do desenvolvimento sustentável

A concepção de desenvolvimento sustentável que atualmente influencia as esferas política, econômica, social e ambiental dos mais diversos países do mundo tem sua origem em estudos e grandes conferências internacionais, cujo alvo foi equacionar os problemas ambientais a partir de preceitos econômicos.

O primeiro trabalho que acabou por colocar a questão ambiental na agenda política mundial por discutir a relação *meio ambiente* versus

desenvolvimento intitulava-se *Limites do crescimento* (MEADOWS et al., 1973). A proposta central da obra era parar o crescimento econômico e populacional. Nesse item, o estudo apresentava um tom pessimista e catastrofista. Ele apontava que, caso se mantivessem as taxas de crescimento da população – e, por conseguinte, a industrialização, a produção de alimentos e a exaustão de recursos naturais –, os limites do planeta seriam atingidos em *100 anos*. Era necessário parar o crescimento.



Figura 10.3: A proposta de *Limites do crescimento* indicava que o crescimento econômico e populacional iria exaurir os recursos da Terra, atingindo o limite em 100 anos.

Limites do crescimento corresponde a um relatório realizado pelo Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT), com a liderança de Dennis Meadows e sob encomenda do Clube de Roma.



Clube de Roma

Organização fundada pelo industrial italiano e presidente do Comitê Econômico da Otan, Aurelio Peccei, que era um consultor administrativo italiano (foi executivo da Fiat e da Olivetti). Ele esboçou suas ideias ambientalistas na obra *The Chasm Ahead (O abismo à frente)*, publicada em 1969, e foi quem reuniu, em 1968, um grupo informal de 30 economistas, cientistas, educadores e industriais num encontro em Roma. Em 1970, este clube possuía 75 membros de 25 países, com o objetivo de pensar o sistema global e encorajar novas atitudes, dentre as quais, o combate à degradação ambiental. O Clube de Roma ainda hoje permanece como grupo de debates diversos, incluindo temas como a problemática ambiental e o desenvolvimento sustentável, e possui entre os seus membros efetivos personalidades como Mikhail Gorbachev, último presidente da extinta União Soviética, o rei Juan Carlos I, da Espanha, e Fernando Henrique Cardoso, ex-presidente do Brasil.

A proposta do Clube de Roma era repensar a conjuntura mundial a partir da ótica industrial dominante, já que os seus integrantes eram, em grande parte, importantes líderes empresariais. Seus trabalhos sempre contaram com o financiamento da Fundação Volkswagen, da Fiat e da Fundação Rockefeller. Além disso, entre os seus integrantes figurava Maurice Strong, um homem de negócios canadense e milionário que, mais tarde, seria secretário-geral da ONU em assuntos sobre meio ambiente, inclusive nas Conferências das Nações Unidas sobre Meio Ambiente, em 1972 e 1992.

Influenciada por *Limites do crescimento*, a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano (Estocolmo, 1972) foi marcada pelo dissenso entre países centrais e periféricos nas soluções para o veloz e destrutivo desenvolvimento capitalista mundial.

A Conferência de Estocolmo não constituiu uma ideia que conclamasse os países a estabelecerem estratégias ambientais comuns. Estocolmo foi palco de confronto entre aqueles que defendiam a contenção

do desenvolvimento econômico e os que apoiavam o crescimento da economia, ainda que com o ônus da poluição.



Figura 10.4: Protesto bem-humorado que ocorreu em Estocolmo durante a Conferência. A ideia da intervenção era fazer uma premiação nos moldes olímpicos, com medalhas de demérito para as grandes corporações industriais que poluíam o meio ambiente.

Fonte: http://news.bbcimg.co.uk/media/images/60671000/jpg/_60671369_stockholm.jpg

Esta conferência esteve marcada pelo dissenso entre países centrais e periféricos (no tenso período de Guerra Fria), pautado no debate sobre possíveis soluções para o veloz e destrutivo ritmo de utilização das riquezas naturais. A maior preocupação desta conferência era estimular os governos nacionais a efetuarem a criação de políticas ambientais, assim como defender os recursos naturais não renováveis, mas, neste sentido, não logrou sucesso.

Assim, após a Conferência de Estocolmo, houve a diversificação e constante divulgação dos problemas ambientais em caráter global, como chuva ácida, poluição ambiental, desmatamento, extinção de espécies animais e desertificação, entre outros. Além disso, a **crise do petróleo** abalou a crença na gestão internacional das riquezas naturais. *Afinal, um conjunto considerável de países periféricos não obedeceu aos ditames dos países centrais e acabou por expor a máquina econômica capitalista à perigosa falta de combustível natural.* A partir daí, a preocupação dos países centrais ultrapassou a simples destruição da natureza enquanto recurso, mas também caminhou para a exigência de uma gestão protocolar dos recursos naturais presentes nos países periféricos.



Crise do petróleo

Crise do petróleo de 1973 (ou *Choque do petróleo*) é como foi denominada a articulação da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) – formada por um conjunto de países periféricos do Oriente Médio e a Venezuela – que inflacionou o preço do petróleo e gerou um imenso abalo em todo o sistema capitalista em escala global. O choque do petróleo praticamente estrangulou a economia norte-americana e empreendeu um grave golpe no ritmo produtivo mundial.

No bojo da crise do petróleo, teorias como o ecodesenvolvimento buscavam qualificar novas relações sociedade-natureza, imaginando ser possível ultrapassar o modelo de desenvolvimento existente por meio da construção de uma sociedade justa socialmente e ecologicamente educada. Elaborada por Maurice Strong (diretor executivo do programa *O homem e a biosfera*, da Unesco, no ano de 1973), esta proposta alicerçava-se em um estilo de sociedade, particularmente inscrito em áreas rurais dos países do chamado Terceiro Mundo, cujas intenções eram o combate à miséria e, principalmente, à contaminação ambiental. A rigor, o ecodesenvolvimento apresentava contornos conflitantes com a economia praticada, que podem ser representados simbolicamente pelo prefixo “eco” antes (e em primeiro plano) do “desenvolvimento”.

Na década seguinte, o Relatório Brundtland (*Nosso futuro comum*) apontava a possível solução para as catástrofes socioambientais emergentes e para a destruição dos valiosos recursos da natureza: o desenvolvimento sustentável. Resultado dos quatro anos de esforços da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, em 1983, e presidida pela primeira ministra norueguesa (e líder do partido trabalhista) Gro Harlem Brundtland, seu objetivo era apreciar possíveis soluções para os grandes problemas ambientais (e sociais), visando paulatinamente indicar a implementação de mudanças práticas e apontando os principais entraves para a execução das reformas propostas. O Relatório

Brundtland elegeu a necessidade da consecução do desenvolvimento sustentável como base para uma utilização mais adequada da natureza para satisfação das necessidades humanas.



O termo *desenvolvimento sustentável* aparece pela primeira vez em um trabalho intitulado *Estratégia de conservação mundial*, resultado dos esforços comuns das ONGs União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN) e World Wide Fund for Nature – Fundo Mundial para a Natureza (WWF), em solicitação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), no ano de 1980. Todavia, efetivamente, é a partir da formação da CMMAD que o desenvolvimento sustentável ganha contornos mais incisivos.



Figura 10.5: Logos das famosas ONGs WWF e IUCN.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/fa/IUCN_logo.svg/500px-IUCN_logo.svg.png

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/2/24/WWF_logo.svg

O Relatório Brundtland significou a adequação entre economia e ecologia através da combinação entre a ideia do desenvolvimento sustentável e o **neoliberalismo** econômico. Ao contrário de *Limites do crescimento*, que sugeria travar o crescimento, este relatório indicava que proteger a natureza geraria lucros, e que o livre mercado seria capaz de estimular ainda mais as trocas comerciais em torno dos lucros ambientais.

Neoliberalismo

Doutrina econômica que se consolidou no final do século XX e que, em contraposição ao keynesianismo, apregoava a diminuição do papel do Estado na economia. Com base nos escritos de autores como Friedrich August von Hayek e Milton Friedman, o neoliberalismo indicava como metas a liberdade de mercado (em oposição ao *welfare state*) e a necessidade de desregulação da política econômica das nações como imperativos. Apesar das privatizações e aberturas comerciais, a ideologia do livre comércio não suplantou os protecionismos e serviu para dilatar as fronteiras do capitalismo norte-americano. O neoliberalismo econômico foi, de certa maneira, a desculpa encontrada para colocar o mercado em primeiro lugar.

Princípio da precaução

Princípio moral e político que determina que, se uma ação pode originar um dano *irreversível* público ou ambiental, na ausência de consenso científico irrefutável, o *ônus da prova* encontra-se do lado de quem pretende praticar o ato ou ação que pode causar o *dolo*. A sua aplicação na área do ambiente prende-se, sobretudo, em precaver possíveis efeitos nefastos e irrecuperáveis, causados por ações que, embora possam não estar científica e *empiricamente* provadas, origem implicitamente esses danos. Por precaução, não havendo comprovação de impactos negativos, a ação não deve ter lugar.

Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Princ%C3%ADpio_da_precau%C3%A7%C3%A3o

G7 ou Grupo dos Sete

União das nações mais desenvolvidas do mundo: Estados Unidos, Canadá, Japão, França, Alemanha, Itália e Reino Unido. Com a inserção da Rússia na cúpula, adotou-se a nomenclatura G8 e, mais recentemente, G20, com a inclusão de nações consideradas *em desenvolvimento*, como o Brasil e a China. As reuniões dos representantes são, geralmente, marcadas por protestos de movimentos populares, ONGs e diversos ativistas, e não raro geram enfrentamentos violentos entre as forças policiais e os manifestantes.

A conferência do Rio de Janeiro: 1992 e a celebração do desenvolvimento sustentável

A concepção de desenvolvimento sustentável foi celebrada na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, no Rio de Janeiro, em 1992, através da assinatura da *Agenda 21*, através da qual, a partir de então, todos os países centrais ou periféricos deveriam adotar os seus pressupostos e implementar suas estratégias de consecução. Esta segunda conferência, também conhecida como *Eco-92* ou *Rio 92*, foi a grande responsável pelo acordo de celebração do modelo de desenvolvimento sustentável em caráter global, com a adoção da Agenda 21 como receituário dos países signatários.

Vale ressaltar que, antes mesmo da redação final do Relatório Brundtland e da realização da Conferência do Rio de Janeiro, a concepção de desenvolvimento sustentável foi forjada por meio de um ensinamento do universo econômico de gestão de negócios: o **Princípio da Precaução**, que foi acordado na Conferência Mundial da Indústria sobre Administração Ambiental, em 1984, e aceito no Protocolo de Montreal (tratado internacional sobre controle de substâncias para a proteção da camada de ozônio), em 1987 e, posteriormente, na Reunião do G7 em 1989.

O princípio da precaução pode ser compreendido como uma oportunidade inigualável de superar o risco e a incerteza através de investimentos e estudos localizados. Dessa maneira, a procura por um consumo mais eficiente de energia, a redução de poluição nas escalas global e local e o uso racional de matéria-prima fornecem a chance da criação de novas técnicas mais lucrativas e estimulam transformações econômicas mais virtuosas, em lugar da aceitação sectária dos problemas existentes. É o princípio da gestão ambiental, uma forma empresarial racional de gerir as riquezas naturais, constituindo um planejamento austero para evitar-se o desperdício e os impactos negativos decorrentes de atividades produtivas (como a poluição, em suas diversas formas).

Também é fundamental ressaltar que as corporações multinacionais adotaram a cartilha do novo modelo, antes mesmo da Rio 92, na Segunda Conferência Mundial da Indústria sobre Gerenciamento Ambiental, realizada em 1991 em Rotterdam, na Holanda, com organização da Câmara Internacional do Comércio. Neste encontro, ocorreu a assinatura de um catálogo de diretrizes intitulado *Carta empresarial para o desenvolvimento sustentável*, que criou e estimulou a adoção de

práticas administrativas para efetivar esta nova estratégia de progresso econômico. O desenvolvimento sustentável foi assim pensado, construído e acordado pelas grandes nações desenvolvidas e pelas principais corporações do mundo, baseado em princípios de administração empresarial. *A Rio 92 celebraria este acordo com o restante do mundo.*

Realizada no Brasil, um país periférico de industrialização tardia – ao contrário da fria e desenvolvida Suécia –, mas que apresenta uma cultura rica e diversificada, ilustrada por uma explosão de ritmos e festas proeminentes e um vasto calendário de espetáculos internacionais, a Conferência do Rio de Janeiro, em 1992, encontrou na capital fluminense um palco perfeito para a solenidade de aceitação global do modelo de desenvolvimento sustentável. Além disso, o Brasil pós-Ditadura Militar adequava-se aos pressupostos do **Consenso de Washington** e possuía em seu território a maior parte da Floresta Amazônica.



Se a origem do desenvolvimento sustentável tem base nestes grandiosos congressos, muito influenciada pelo pós-guerra e os receios subsequentes, é possível afirmar que seu alicerce teórico é mais antigo (remete ao final do Século XIX) e está contido nas ideias conservacionistas do liberal norte-americano Gifford Pinchot (ver Aula 6). O uso racional da natureza, alicerce da teoria conservacionista, é o pressuposto teórico do desenvolvimento sustentável.

A Rio 92 foi dividida entre o Riocentro, onde estiveram reunidas as delegações diplomáticas e chefes de governo, e o Aterro do Flamengo, onde ocorreu o *Fórum Global*, com a participação de ONGs e movimentos sociais. Esta conferência promoveu a celebração do desenvolvimento sustentável como receituário incontestado para a consecução de um equilíbrio sócio-ecológico planetário, cujo escopo é o ajuste da natureza aos interesses econômicos através de estratégias para a conservação das riquezas naturais. Acordado por países centrais e periféricos, o desenvolvimento sustentável se consolidou como política mundial.

Consenso de Washington

Nome como ficou conhecida a reunião do Instituto de Economia Internacional que teve como objetivo ratificar a proposta neoliberal que o governo norte-americano vinha insistentemente recomendando, através de entidades internacionais como o FMI, o Banco Mundial e o BID. O FMI e o Banco Mundial, principais órgãos de regulação do Sistema ONU, já aplicavam o neoliberalismo como teoria hegemônica. Estas ideias obtiveram plena aceitação dos economistas latinos e foram adotadas por diferentes países, como México, Argentina e Brasil. No Brasil, as ideias neoliberais foram aplicadas com maior ênfase durante os mandatos presidenciais de Fernando Collor de Mello, Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso.

No ano de 2012, novamente na cidade do Rio de Janeiro, ocorreu a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, conhecida como *Rio+20*. Nesta conferência, o desenvolvimento sustentável, como ideologia e como prática seletiva (uma vez que se extrai da Agenda 21 o que mais diretamente interessar, ou seja, o que determinar maiores lucros ou simplesmente melhor propaganda), novamente foi pactuado entre as delegações presentes. Consolidado como um ajuste ecológico da máquina econômica capitalista, a adoção de termos como “economia verde” revelou definitivamente a conciliação economia/ecologia sob os auspícios da ONU.

Linha do tempo – Desenvolvimento sustentável

1945	Explosão das bombas atômicas: gênese das modernas preocupações ambientais globais.
1960 – 1970	Emersão dos movimentos ambientalistas, que resgatam as ideias conservacionistas de Gifford Pinchot.
1971	Publicação de <i>Limites do crescimento</i> , pelo Clube de Roma.
1972	Primeira Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, em Estocolmo – Suécia.
1973	Crise do Petróleo / Formulação da ideia de ecodesenvolvimento, por Maurice Strong – Unesco.
1973 – 1979	Diversificação e divulgação maciça dos problemas ambientais de caráter mundial, como chuva ácida, desmatamento e desertificação.
1980	Utilização pioneira do termo “desenvolvimento sustentável”, em um trabalho conjunto da UICN, WWF e ONU.
1983	Início dos trabalhos da Comissão Brundtland, da ONU.
1984	Conferência Mundial da Indústria sobre Administração Ambiental e discussão sobre o “princípio da precaução”.
1987	Conclusão dos trabalhos da Comissão Brundtland e publicação do <i>nosso futuro comum</i> .
1991	Publicação da <i>Carta empresarial para o desenvolvimento sustentável</i> , resultado da Segunda Conferência Mundial da Indústria sobre Gerenciamento Ambiental.
1992	Segunda Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento [Eco-92], no Rio de Janeiro, e celebração do desenvolvimento sustentável por meio da publicação da Agenda 21.
2012	Realização da Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, conhecida como Rio+20, que propõe a adoção da “economia verde”.

Fonte: Adaptado de OLIVEIRA, 2006.

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

Aponte três diferenças entre a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano (Estocolmo – 1972) e a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Rio de Janeiro – 1992):

Resposta comentada

Você deve apontar três diferenças entre as conferências ambientais, como, por exemplo:

A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano (Estocolmo – 1972) foi realizada na rica e desenvolvida Suécia; a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Rio de Janeiro – 1992) foi realizada no “subdesenvolvido” Brasil.

A Conferência de Estocolmo ocorreu sob a égide da Guerra Fria, do *welfare state* e foi influenciada pelo pessimista *Limites do crescimento*; a Conferência do Rio aconteceu sob a Ordem Mundial da Globalização, do neoliberalismo econômico e foi influenciada pelo otimista *Nosso futuro comum*.

A Conferência de Estocolmo não conseguiu lograr consenso entre parar ou não o crescimento; a Conferência do Rio selou uma ideia catalizadora: o desenvolvimento sustentável.

Desenvolvimento sustentável: geopolítica e ideologia

O que aqui denominamos *desenvolvimento sustentável* extravasa a insípida definição contida no Relatório Brundtland, de 1987, em que se alude ter como metas a satisfação das necessidades das gerações presente e futura. Esta definição é vaga, imprecisa e maliciosa por sua maleabilidade, pois parece adaptável aos mais diferentes padrões políticos e econômicos, e ainda capaz de transmutar-se em plataforma de ação dos mais diferentes grupos sociais.

Entre as lacunas desta concepção, contida no Relatório Brundtland e coroada na assinatura da Agenda 21 durante a Conferência do Rio de Janeiro de 1992, é possível enumerar:

1. apresenta estratégias estanques, que não compreendem uma totalidade de ações concatenadas para a edificação de um modelo alternativo;
2. não elucida os sujeitos e descaracteriza as particularidades, desde as diferenças de classe até o estágio de desenvolvimento de países;
3. não apresenta nem perspectiva temporal de ação, nem recorte espacial;
4. utiliza, sem a realização de um debate profícuo, o conceito de *necessidade*, e o sistema econômico vigente não se preocupa com necessidades presentes ou futuras, criando ainda novas necessidades cotidianamente;
5. acima de tudo, não deixa claro o que a adição do termo *sustentável* ocasiona de transformação à concepção vigente de desenvolvimento.

Desenvolvimento sustentável em três partes

Levando em conta essas lacunas, o desenvolvimento sustentável só pode ser compreendido através de uma leitura tripartite:

1. O desenvolvimento sustentável corresponde a um acerto de ordem geopolítica.

As matérias-primas que estão localizadas nos países periféricos requerem cuidados protocolares para evitar que a máquina político-econômica do desenvolvimento coloque em risco os estoques de natureza existentes. Este controle – pactuado internacionalmente através de diversos protocolos, com destaque para a Agenda 21, assinada na Rio 92 – não pode ser compreendido de maneira simplista: não é que aquilo que entendemos como natureza (divorciada do homem) encontra-se extinta

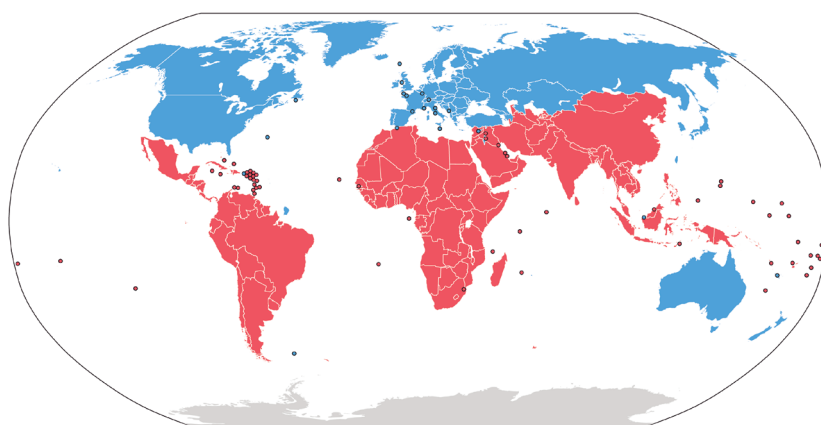
nos países centrais, mas sim o fato de que riquezas naturais primordiais para a manutenção da potência produtiva – petróleo, água, recursos florestais, para ficarmos somente nestes exemplos – encontram-se principalmente localizadas nos países periféricos.

Os países ditos periféricos já detêm, em grande parte, tecnologia semelhante para a extração destes recursos, e a disciplinaridade ambiental recoloca os países mais ricos como detentores de métodos “ecologicamente corretos” de gestão da natureza, que agora deve ser protegida.



Podemos definir como *geopolítica do desenvolvimento sustentável* o projeto político de dominação territorial com base no controle das riquezas naturais, articulado de maneira estratégica por meio de mecanismos diplomático-protocolares, em particular as grandes conferências. Trata-se de uma “geopolítica da paz”, em que o controle do uso do território fica camuflado por uma atitude de promoção do bem comum – neste caso, a proteção da natureza.

Missão dos países centrais: cuidar para que os países pobres protejam a natureza.



Missão dos países periféricos: cuidar da natureza.

Figura 10.6: A geopolítica do desenvolvimento sustentável e os diferentes sentidos de proteção da natureza.

2. O desenvolvimento sustentável compreende uma fórmula de racionalidade instrumental da natureza pelo próprio modelo industrial-capitalista.

O desenvolvimento sustentável implica a constante necessidade capitalista do uso racional da natureza, vista como recurso, mercadoria e capital futuro. Compreende-se, para este efeito, como uso racional das riquezas naturais, uma adequação à racionalidade moderna, ocidental e burguesa, em que se depreende, a partir do desenvolvimento sustentável, usar a natureza aos poucos ou criar técnicas para sua reprodução. Neste caso, a crise ambiental é uma oportunidade de aprendizado do modelo capitalista na capacidade de lidar com sua matéria-prima para não esgotá-la, o que requer o lucrativo processo de invenção tecnológica adequada, renovação de parques industriais e superação de padrões considerados obsoletos.



LeoniteB

Figura 10.7: Amazônia brasileira, uma riqueza presente e futura!

Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/94/Amazonie.jpg>

3. O desenvolvimento sustentável é uma ideologia contemporânea.

Com grande capacidade de sedução, as implicações do desenvolvimento sustentável se espalham rapidamente como políticas de Estado em suas diversas escalas, na plataforma de ação de diferentes empresas, nas escolas, nas universidades, na imprensa e em mídias diversas, bem como nas políticas de planejamento urbano, agrícola, de transportes, entre tantos outros. Por vezes, ataca-se o termo como um alvo e esquece-se de seus desdobramentos cada vez mais entendidos como

necessários e irrefutáveis. O desenvolvimento sustentável, à revelia de uma noção de ajuste eminentemente econômico, consolida-se como bula de salvação do mundo.

Atividade 2

Atende ao objetivo 2

Explique por que o desenvolvimento sustentável é um protocolo internacional sem delimitação exata temporal ou espacial e quais os problemas centrais decorrentes disto.

Resposta comentada

Você deve explicar que a Agenda 21 – documento central para a construção do desenvolvimento sustentável – é a agenda de um século e que não há prazos rígidos para os acertos ambientais acordados mundialmente, assim como as formulações contidas neste documento não diferenciam ambiental, cultural, política ou socialmente países, regiões e lugares de todo o mundo. Sem delimitar o que é urgente ou postergável, perde-se a perspectiva temporal de melhorias. Da mesma maneira, ao tratar de maneira igual todas as diferenças espaciais do planeta Terra, não se permite que as ações locais sejam adequadas ambientalmente para além do termo e de seus mecanismos de ação.

A cidade sustentável

A cidade sustentável é aquela que deve ser capaz de atenuar os problemas ambientais comuns ao modelo urbano dominante. Inserida na reestruturação espacial contemporânea, a cidade se adequa às novas necessidades do mundo presente ao romper com os padrões rígidos e modernos do modelo industrial-fordista e com a noção de *cidade para o trabalho*, e adaptar-se a modelos pós-modernos e flexíveis, com prioridade para o consumo e a individualidade. O desenvolvimento sustentável é um dos propósitos do planejamento da cidade que emerge no início do século XXI.

A Agenda 21 esclarece como parâmetros da sustentabilidade urbana a disponibilidade de suprimento de água, a qualidade do ar e a existência de uma infraestrutura ambiental de saneamento e manejo dos resíduos. Uma cidade sustentável, para a Agenda 21, é aquela que, entre outros procedimentos:

1. institucionaliza uma abordagem participativa, dentro de um diálogo permanente sobre o desenvolvimento urbano sustentável;
2. melhora o ambiente urbano e estabelece programas de *obras verdes*;
3. promove o turismo sustentável;
4. fortalece a participação em redes internacionais de cidades sustentáveis e adota a cooperação de organizações não governamentais internacionais.

O modelo sustentável deve, entre outras medidas: recuperar áreas degradadas, como rios poluídos e solos contaminados; promover a gestão energética e incentivar produção de energia renovável, como eólica e solar; atacar a poluição em suas diversas formas, com sistemas de filtragem e substituição paulatina de veículos automotores; neste sentido, deve haver investimento em ciclovias e ciclofaixas, além de prioridade do transporte coletivo em relação ao individual; estimular o controle térmico predial através da inscrição de áreas verdes na área urbana e arborização das vias, ou mesmo pelo uso de “telhados verdes”; estimular a aplicação de arquitetura sustentável, capaz de aumentar a incidência de luz solar durante todo o dia, diminuindo o consumo de energia; convencionar a reutilização da água, o tratamento adequado do esgoto, do lixo e de outros rejeitos; inserir a educação ambiental no currículo escolar; indicar o turismo ambientalmente correto como proposta econômica de importância local. São medidas gerais, mas que sintetizam este novo modelo de cidade.



Erik Christensen

Figura 10.8: Telhados de turfa tradicionais nas Ilhas Faroe – Dinamarca.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/39/Nor%C3%B0rag%C3%B8ta%2C_Faroe_Islands_%282%29.JPG



Ohweh

Figura 10.9: Sistema de painéis fotovoltaicos próximo à Thüngen, Alemanha.

Fonte: http://br.boell.org/sites/default/files/styles/630x420/public/uploads/2014/11/energiasolar_solarparkthungen_artigobollbrasil.jpg?itok=Z_7UZXP

Cidades como Heidelberg, Stuttgart e Hamburgo, na Alemanha; Melbourne, na Austrália; Vancouver, no Canadá, e mesmo Curitiba, no Brasil, são exemplos de adoção de práticas sustentáveis no urbano. Estocolmo, sede da primeira grande conferência ambiental, é considerada a capital verde da Europa, devido à grande diminuição de sua poluição.

A cidade de Masdar, em Abu Dhabi – Emirados Árabes Unidos, que se encontra em processo de edificação, possui planejamento integralmente voltado para o desenvolvimento sustentável, e assim se tornará a cidade pioneira do mundo com emissão zero de carbono. Entretanto, ainda que com pontos positivos no combate aos problemas ambientais, a aplicação do desenvolvimento sustentável na maior parte das cidades do mundo não tem significado exatamente uma transformação socioambiental.



A cidade mais sustentável do mundo

A capital do Paraná é famosa por sua beleza e principalmente por ser uma cidade sustentável, mas você sabia que essa fama atravessa o mundo?



Maurício Mercer

Figura 10.10: Vista da cidade de Curitiba pelo ângulo do Parque Barigui durante o inverno.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/01/Climate_in_Southern_Brazil.jpg/1024px-Climate_in_Southern_Brazil.jpg

A cidade já recebeu diversas premiações por isso e, inclusive, é considerada pela ONU modelo em termos de sustentabilidade. A seguir, temos alguns *links* de notícias que evidenciam a importância de Curitiba:

www.curitiba.pr.gov.br/curitiba-recebe-premio-de-cidade-mais-sustentavel-do-mundo/19193;

<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-recebe-premio-de-cidade-mais-sustentavel-do-mundo/19193>;

<http://www.curitiba2035.org.br>.

O qualificativo *sustentável* – e seus congêneres, como *qualidade de vida* ou *cidadã* – via de regra, tem significado, na reestruturação urbana, um processo de reestilização da paisagem da cidade, com a aplicação da nova estética e a construção de objetos geográficos – por vezes, parques, chafarizes, ginásios esportivos e *obras verdes* em geral – que, entre diversas possibilidades, dinamizam o *city marketing*. Com as fábricas distanciadas do cotidiano urbano, as cidades se sustentabilizam, sem que isso altere sua realidade social.

Assim, é possível apontar um provável futuro ambiental das cidades: o desenvolvimento sustentável logrará grande sucesso no meio empresarial urbano. As empresas cada vez mais adotarão o meio ambiente como forma de obter lucros. Experiências de despoluição, de filtragem, de captação de energia solar e de replantio se consolidarão e isto será uma marca de sucesso a ser exposta por cada grande empresa em seu setor de *marketing*. Cidades ambientalmente corretas serão uma tônica da urbanização pós-moderna, com a paulatina adoção de arquitetura ecológica, formas de tratamento e reutilização de água e coleta seletiva de lixo.

Ecorresidências, condomínios *verdes*, pastiches de áreas naturais nas veias da cidade e telhados ambientalmente corretos serão, em um período próximo, uma realidade cada vez mais comum. Entretanto, este modelo de desenvolvimento não trará mudanças significativas no espólio da natureza. Espécies reproduzidas em cativeiros, áreas de proteção ambiental, florestas artificiais, tudo isto não irá compor uma revolução na relação sociedade/meio ambiente.



Figura 10.11: “Assim, é possível apontar um provável futuro ambiental das cidades: o desenvolvimento sustentável logrará grande sucesso no meio empresarial urbano”.

O sucesso das experiências empresariais não será sentido pela população em geral em sua plenitude, até porque grande parte será seletivamente implantada. A diferença de classe não esmorecerá se este modelo não for realmente fruto de diálogo constante, e as cidades sustentáveis não mudarão o quadro de segregação, fazendo com que as lutas sociais sejam cada vez mais diversificadas e urgentes. O desenvolvimento sustentável urbano parece consolidar-se como planejamento estratégico, na qual o *verde urbano* é mais uma mercadoria a ser comercializada.

Conclusão

A cidade sustentável é aquela em que a natureza-mercadoria é devidamente valorizada, pois se torna um bem mais disputado, raro e caro. Em meio à crise ambiental – seguramente um desafio do tempo presente –, o desenvolvimento sustentável atinge a cidade com o intento de combinar a solução para os problemas ecológicos na escala urbana com a agregação da natureza presente na cidade a um valor estético, comercial e simbólico.

Assim, novas ações e objetos são empreendidos na cidade contemporânea. Se, de um lado, medidas importantes de refrigeração passiva – que utiliza formas de frescor ambientalmente constituídas como os *telhados-verdes* – ou reutilização da água são muito bem-vindas, por outro, a adoção do meio ambiente nos moldes do desenvolvimento sustentável no planejamento urbano estimula o empresariamento da cidade e, por vezes, implica uma segregação socioambiental contemporânea. A cidade sustentável, à revelia de seu potencial renovador, não tem se revelado uma verdadeira possibilidade de transformação social.

Atividade final

Atende ao objetivo 3

No Brasil, assim como em grande parte do mundo, diversas cidades têm adotado o desenvolvimento sustentável como modelo de reestruturação urbana. Pesquise um exemplo recente de construção de *cidade sustentável* e cite duas mudanças causadas na estrutura urbana.

Resposta comentada

Você deverá buscar um exemplo capaz de oferecer fundamentos que proporcionem pensar as transformações na forma urbana contemporânea a partir da construção da sustentabilidade. Somente no estado do Rio de Janeiro, cidades como Volta Redonda, Seropédica, Rio de Janeiro, Macaé, Rio das Ostras e Petrópolis (entre muitas outras) adotam este modelo, que geralmente é associado à construção de prédios sustentáveis, arborização urbana, coleta seletiva de lixo, ao estabelecimento de empresas de reciclagem e monitoramento dos resíduos, às práticas de educação ambiental no urbano etc.

Resumo

A concepção de desenvolvimento sustentável – uma espécie de equilíbrio ecológico-econômico para o presente e o futuro – é fruto de uma preocupação mundial com os problemas ambientais em escala global. A rigor, esta preocupação só se tornou de fato institucionalizada quando estudos como o *Limites do crescimento* (ou Relatório Meadows, 1973) e o *Nosso futuro comum* (ou Relatório Brundtland, 1988) e as grandes conferências mundiais que versavam sobre o meio ambiente,

realizadas em Estocolmo (1972) e Rio de Janeiro (1992 e 2012) revelaram as contradições pertinentes à temática ambiental e trouxeram propostas de coalização internacional para sua resolução.

É particularmente na Rio 92, com a assinatura da Agenda 21, que o desenvolvimento sustentável passa a catalisar ações empresariais, políticas públicas e movimentos afeitos aos mais diversos grupo sociais. A Agenda 21 é o receituário deste modelo, apresentando ações a serem adotadas – ainda que apresentadas de maneira estanque e com largo espectro de recorte de tempo e espaço – por todos os países do mundo.

Neste sentido, o desenvolvimento sustentável atinge a cidade, cujo intento de planejamento incorpora a natureza como mercadoria. Recuperando áreas degradadas, incorporando a gestão energética, da poluição e das áreas *verdes*, estimulando a arquitetura ecologicamente correta, tratando os resíduos, a cidade sustentável também tem implicado na edificação de elitizados condomínios *verdes*, parques ambientais estrategicamente localizados em áreas valorizadas e sofisticados prédios sustentáveis.

Referências

BECKER, Bertha K; MIRANDA, Mariana (orgs.). *A geografia política do desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. *Nosso futuro comum* [Relatório Brundtland]. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1988.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1992, Rio de Janeiro. *Agenda 21*. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1996.

DIEGUES, Antonio C. *O mito moderno da natureza intocada*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MEADOWS, Donella H.; MEADOWS, Dennis L.; RANDERS, Jorgen; BEHRENS III, W. W. *Limites do crescimento: um relatório para o projeto do Clube de Roma sobre o dilema da humanidade* [Relatório Meadows]. São Paulo: Perspectiva, 1973.

NOBRE, Marcos; AMAZONAS, Maurício de Carvalho. *Desenvolvimento sustentável: a institucionalização de um conceito*. Brasília: IBAMA, 2002.

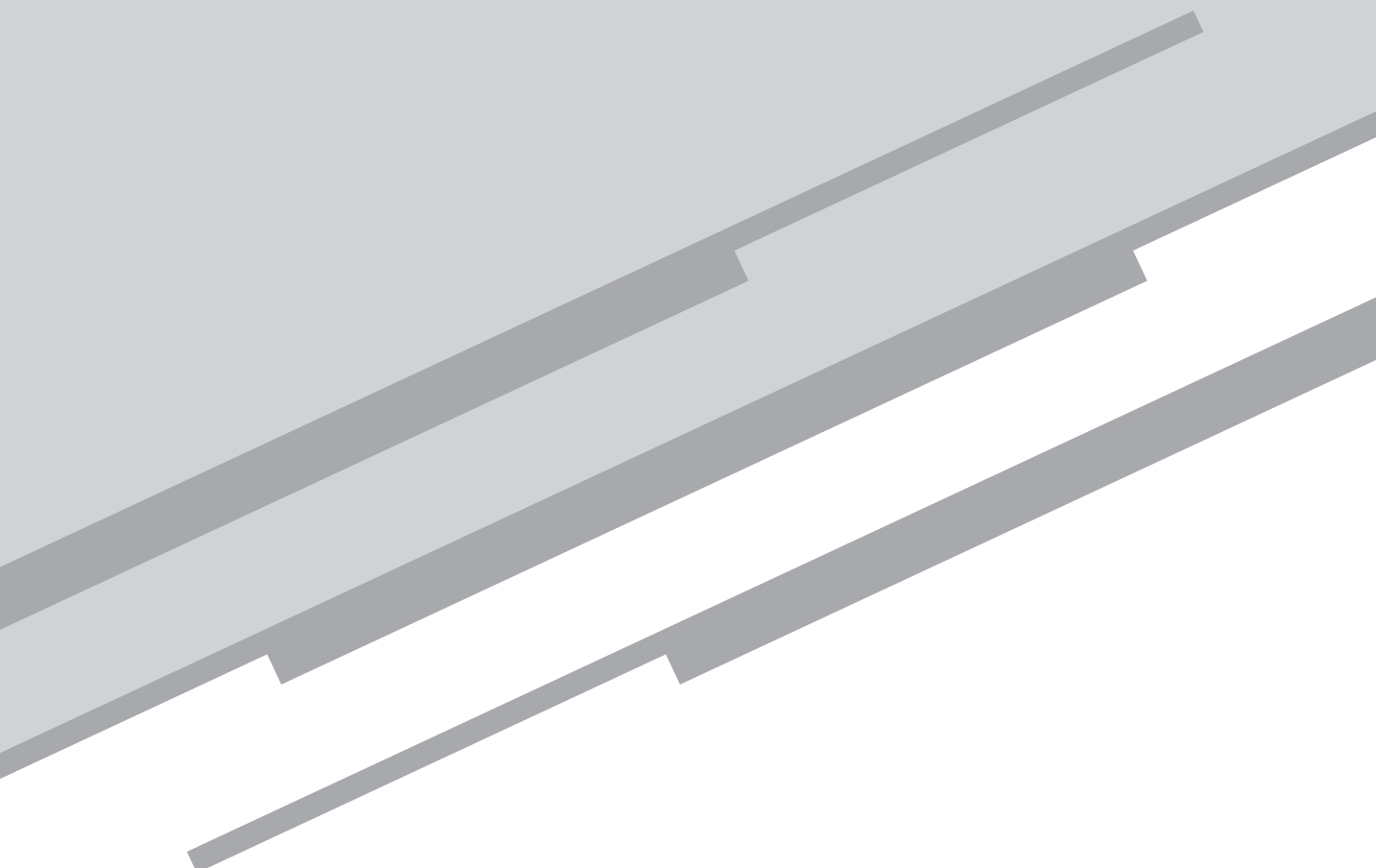
OLIVEIRA, Leandro Dias de. *A construção do desenvolvimento sustentável na cidade de volta redonda: um estudo sobre reestruturação do território e ideologia*. 2006. 204 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj), Rio de Janeiro, 2006.

_____. *A geopolítica do desenvolvimento sustentável: um estudo sobre a Conferência do Rio de Janeiro (Rio92)*. 2011. 283 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas – SP, 2011.

_____. Rio+20: reflexões sobre geopolítica e ideologia. *Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, ano II, n. 4, jan. jun. 2014. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/854>.

Aula 11

A nova geografia das cidades médias



Leandro Dias de Oliveira

Meta

Compreender a natureza, a importância e os desafios das cidades médias na hierarquia urbana contemporânea.

Objetivos

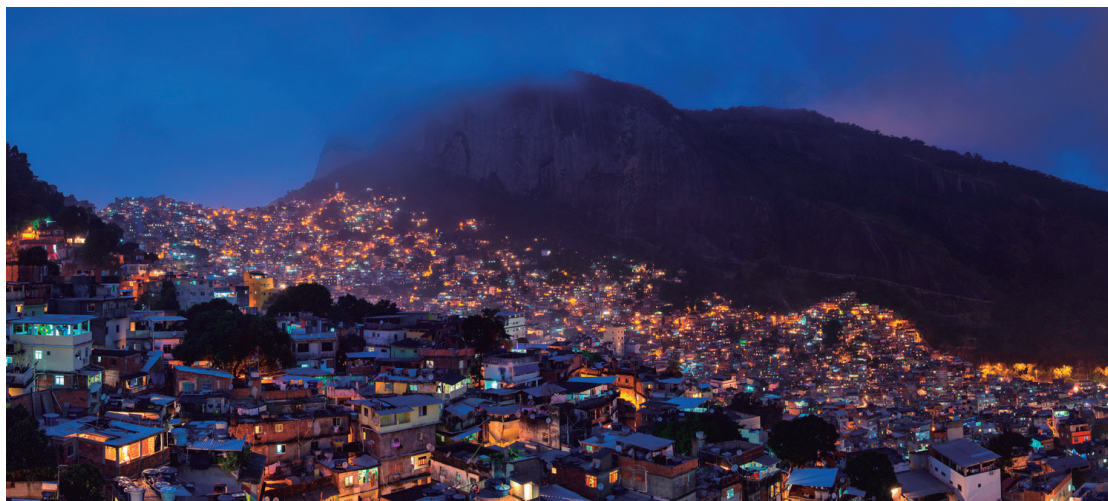
Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. identificar a cidade média em uma perspectiva qualitativa, calcada na polarização urbana na escala da região e não somente na dimensão populacional;
2. compreender a emergência das cidades médias no contexto urbano-econômico da ordem mundial da globalização;
3. em tempos de crise urbana, reconhecer os principais desafios da consolidação das cidades médias como alternativas à condição econômico-social da metrópole.

Da metrópole às cidades médias

Se a cidade é a forma socioespacial do capitalismo – como um produto, laboratório e objeto de sua construção no decorrer da história – a metrópole é sua fase superior: é o transbordamento da cidade, que centraliza toda a região contígua por meio de redes políticas, produtivas, comerciais, migratórias, comunicacionais e instrucionais. A metrópole é o corolário deste sistema econômico em sua face urbana.

Ao mesmo tempo em que a metrópole é o reflexo do gigantismo deste modo de produção, com sua suntuosidade constituída espacialmente, é também a aurora de seus problemas: engarrafamentos, distância entre casa-trabalho-estudo, violência e medo em maiores escalas, impessoalidade das relações cotidianas, proliferação da poluição em suas diversas formas (atmosférica, hídrica, sonora etc.) e uma miríade de dificuldades para promover o bem-estar a seus habitantes. A metrópole contemporânea, com seus desafios e possibilidades, revela o “*stress da modernidade*” (CHESNEAUX, 1996) e torna visíveis os problemas do planejamento urbano, da concentração populacional e dos excessos produtivos e consumistas do capitalismo atual.



Chensiyuan

Figura 11.1: Favela da Rocinha, situada na cidade do Rio de Janeiro – a metrópole possui desafios tão gigantes quanto o seu número de habitantes.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Favela#/media/File:1_rocinha_night_2014_panorama.jpg



Stress da Modernidade

O historiador francês Jean Chesneaux (1922-2007), em seu livro *Modernidade-mundo* (1996), define como “stress da Modernidade” o *rush* contínuo do seu dia a dia oriundo dos tempos modernos: no trabalho ou no lazer, no trânsito ou em uma simples caminhada, nosso ritmo é maquinizado. Ao romper com o seu tempo *humano* (como visto na Aula 7 – Cidade e indústria), este verdadeiro *homem-atleta*, em constante correria e sempre atrasado, sente a Modernidade corroer o seu cotidiano.



Australian Cowboy

Figura 11.2: Engarrafamento na avenida Chang, em Pequim, China. Na metrópole contemporânea, a distância é medida em horas.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Congestionamento#/media/File:Chang%27an_avenue_in_Beijing.jpg

Assim, embora a grande cidade continue a exercer papel central em diversos aspectos – no tocante à exportação de tendências culturais e artísticas, por exemplo, mas sobretudo no aporte econômico carregado pela modernização – insurge nos interstícios da vida social metropolitana um misto de inquietação e temor.

Neste cenário, tanto para a população em busca de melhores condições de vida cotidiana quanto para empresários que reclamam independência dos valores e obstáculos típicos da metrópole, apresenta-se como opção o investimento nas cidades médias, que não exibem, em números e dimensões iguais, os problemas das grandes cidades.

Nesta aula, o intento é analisar o que é, no contexto histórico-geográfico atual, uma cidade média. Num primeiro momento, mediante as vicissitudes existentes no espaço geográfico mundial, não é possível atrelar tal noção simplesmente ao tamanho da população existente, uma vez que algumas grandes cidades, de certas regiões e países, seriam classificadas como médias em outros.

A seguir, é de fundamental importância conjugar a valorização das cidades médias com a emergente mudança estrutural da rede urbana: em lugar do contato físico, por meio de transportes e conturbações, têm-se a consolidação das redes técnicas, do contato comunicacional e informacional. Neste sentido, as cidades médias se tornam pontos de atração para empresas que buscam espaços especializados.

Por fim, torna-se oportuno estudar as chamadas cidades médias à luz dos problemas do capitalismo contemporâneo: afinal, seria apenas um problema de tamanho populacional? Entendendo a condição de cidade *média* como efêmera, é uma exigência se pensar na sua viabilidade e planejamento futuros.

A cidade média: um esforço de definição

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), uma cidade média é aquela que apresenta atualmente população entre 50.000 e 500.000 habitantes. Evidentemente, este número evoluiu: no censo de 1940, por exemplo, quando apenas duas cidades brasileiras ultrapassavam 1.000.000 de habitantes – a saber, São Paulo e Rio de Janeiro – apontavam-se como teto das cidades médias 250.000 habitantes, que incluíam as seguintes cidades: Campos dos Goytacazes (RJ), com 225.443 moradores; Belo Horizonte (MG), com 211.650; Belém (PA), com 208.706; Fortaleza (CE), com 182.241; e Santos (SP), com 169.889 habitantes recenseados (SILVA, 1946).

Mas, ainda que possuam semelhanças numéricas no que se refere à quantidade de moradores, a característica que une cidades médias deve ser identificada para além de aspectos quantitativos. Partamos de alguns exemplos:

1. Cidade do Porto, Portugal:



Gustavo Motta

Figura 11.3: Cidade do Porto, Portugal; margem direita do rio Douro.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/4d/Ribeira_do_porto.jpg/800px-Ribeira_do_porto.jpg

A cidade do Porto é o coração econômico do norte de Portugal, onde estão localizadas as empresas mais importantes do país. Trata-se de uma metrópole nacional, que polariza as cidades vizinhas, como Vila Nova de Gaia – onde estão situadas as caves de vinho –, Arouca, Gondomar, Póvoa de Varzim, Matosinhos e mais 11 cidades. É a segunda cidade mais populosa de Portugal, com uma população de cerca de 240.000 habitantes, atrás apenas de Lisboa, com pouco mais de 450.000 habitantes.



Vinho do Porto

“Caves de vinho” são como são chamados os locais de armazenamento do *vinho do Porto*, onde também são comercializados e apreciados. São localizadas na cidade vizinha de Vila Nova de Gaia, na margem esquerda do rio Douro.

2. Volta Redonda, Rio de Janeiro, Brasil:



Figura 11.4: Volta Redonda, Rio de Janeiro. Ao fundo, vê-se a Usina Presidente Vargas, da CSN.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Volta_Redonda#/media/File:Volta_Redonda_01.jpg

Volta Redonda é uma cidade localizada na Região do Médio Vale Paraíba Fluminense, com importância histórica devido à edificação da Companhia Siderúrgica Nacional (a Usina Presidente Vargas). Centro comercial de importância regional, Volta Redonda tem assistido, juntamente com Barra Mansa e Resende, a um desenvolvimento para além da metrópole fluminense. Com população maior que a cidade do Porto – segundo o censo do IBGE, no ano de 2010 já possuía quase 260.000 habitantes – é apenas a 104ª cidade brasileira em população!



Caso queira consultar o *ranking* com as 200 cidades mais populosas do Brasil, visite <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/as-200-cidades-mais-populosas-do-brasil>.



Uma breve história da CSN

A construção da *Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)* se iniciou em 1941 e foi concluída apenas em 1946. Principal empreendimento de toda a América Latina na primeira metade do século XX, a CSN foi edificada no então 8º distrito de Barra Mansa, *Santo Antônio de Volta Redonda*, com população minúscula e decadente economicamente pela crise do café. A escolha do lugar de instalação pode ser explicada por inúmeros fatores: a proximidade do rio Paraíba do Sul (uma vez que a água é fundamental para o resfriamento das chapas de aço), a existência de uma linha férrea, a proximidade de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais e até mesmo pelo interesse de fazer, em um vazio urbano-demográfico, um profícuo exemplo de cidade planejada que representasse o desenvolvimentismo da Era Vargas.



Henrique Barra Mansa

Figura 11.5: Imagem aproximada de parte da CSN, em Volta Redonda (RJ).

Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f4/CSN01.jpg/800px-CSN01.jpg>

Afinal, com população semelhante, seriam as cidades do Porto e de Volta Redonda *médias*? Da mesma forma, qual é a dimensão de uma

cidade *média* em Portugal, país que possui pouco mais de 10 milhões de habitantes – portanto, com população menor que a cidade de São Paulo? De quanto deve ser a população de uma cidade portuguesa para que seja considerada *média*?

No Brasil, não seria diferente. Uma cidade para ser considerada *média* na Região da Amazônia necessita de quantos habitantes? Por outro lado, caso a cidade ultrapasse meio milhão de habitantes, imediatamente se torna uma cidade *grande*? Qual deve ser o recorte espacial para se identificar, por intermédio do número de habitantes, uma cidade média: o continente? O país? A província ou estado federativo? Por todas estas questões, o caminho qualitativo para intitular uma cidade média é compreender, além de seus números populacionais – mas não abandonando tal informação –, o seu papel na hierarquia urbana e no contexto regional-nacional.

Evidentemente, seja aludindo ao quantitativo populacional, seja buscando outras características econômico-regionais, não é possível definir cidade média se não compreendermos a transitoriedade de qualquer condição urbana. Uma cidade média, geralmente, caminha progressivamente para ser tornar grande; as cidades pequenas do presente podem aumentar a sua área de influência e se tornar médias.

Inspirados nos esforços de Andrade e Serra (2001) e de Maria Encarnação Beltrão Sposito (1999), podemos definir *cidade média*, em linhas gerais, como aquela que:

1. mesmo sem indicar uma região de influência de grande porte, como o caso de uma metrópole ou uma grande cidade, representa uma centralidade econômica em relações às cidades contíguas, oferecendo uma série de serviços – comerciais, instrucionais, informacionais, médico-hospitalares, culturais – que não existem nas cidades pequenas;
2. surge como articuladora de diversos fluxos de médio porte que integram redes regionais e nacionais e, desta maneira, se torna atraente para a localização de estruturas produtivas, como *clusters*, condomínios e distritos industriais, bem como tecnopolos, galpões logísticos e silos. Cidades médias são novos “espaços luminosos” de desenvolvimento;
3. não rompeu com certas características do espaço rural, e, portanto, admite na contemporaneidade a existência de um **continuum rural-urbano** ou de uma urbanização incompleta, ao contrário dos grandes centros que já conheceram um profundo e abrangente processo de urbanização;

Continuum rural-urbano

Expressão que alude a espaços comuns e integrados entre as áreas urbanas e rurais; uma continuidade, ainda que se preservem as diferenças entre ambas as partes.

4. por fim, é caracterizada como um lugar com menores problemas aparentes de ordem urbana, social e ambiental; neste mesmo panorama, assiste a constantes tensões entre o “moderno” e o “atrasado”, o “novo” e o “velho”, aqueles que aplaudem a cidade que se moderniza e outros que repelem os novos moradores e os novos empreendimentos e investimentos.

Atividade 1

Atende ao objetivo 1



R. M. Palhares

Figura 11.6: Anápolis, uma importante cidade média do estado de Goiás.
Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/An%C3%A1polis#/media/File:Parque_Ambiental_Ipiranga_9.jpg

Pesquise na internet e explique: Por que Caruaru, em Pernambuco, com 342.328 habitantes, Anápolis, em Goiás, com 361.991 habitantes, e Ponta Grossa, no Paraná, com 350.000 habitantes, podem ser chamadas de cidades médias?

Resposta comentada

Você deve ser capaz de avaliar quais, para além da similitude dos números populacionais, são cidades que desempenham papel semelhante na hierarquia urbana de suas regiões: Caruaru é uma importante centralidade do agreste de Pernambuco e assim atrai moradores das cidades vizinhas em busca de empregos, serviços médicos, escolaridade e cultura; Anápolis se consolidou nos últimos anos como importante centro industrial-logístico do estado de Goiás, entre outros motivos, por ser sede do Porto Seco do Centro-Oeste (ou simplesmente Estação Aduaneira Interior); Ponta Grossa, no Paraná, também é uma importantíssima centralidade industrial do estado e concentra diversos serviços, mediante a disponibilidade de grandes shoppings e mercados e de universidades, como a Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) e um *campus* da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), além de inúmeras instituições particulares.

O papel das cidades médias na globalização

Como sabemos, a ordem mundial da globalização caracteriza-se pela explosão de fluxos, legais e ilegais, de mercadorias, investimentos, pessoas e informações. Trata-se de um processo que, segundo Rogério Haesbaert (2013), congrega uma “era das redes”, por meio de intenso *desordenamento territorial*, em suas múltiplas *desterritorializações*, e um processo de *fragmentação*, seja por motivos de regionalização (criação de blocos de influência e poder, por exemplo) ou de resistências à ordem

hegemônica, por meio de fundamentalismos e movimentos progressistas-revolucionários. A globalização é multiescalar e multidimensional.



Desterritorializações

Território é um conceito central na ciência geográfica que, historicamente, significa a conjugação de poder e espaço. Em tempos pretéritos, este conceito esteve formalmente vinculado às fronteiras do Estado e às possíveis divisões políticas; ou seja, correspondia tão-somente às linhas dos mapas político-administrativos e compreendia o poder como algo que emanava apenas dos governos oficiais.

Atualmente, o conceito de território se tornou mais complexo e abrangente. Afinal, como é possível explicar as áreas de uma cidade dominadas pelos narcotraficantes, um poder ilegal e oficioso, mas que implica a construção de fronteiras para além das linhas dos mapas? Assim, além de considerar as dimensões ilegais de expressão de poder, o território passou a ser compreendido também como algo mutável e efêmero: vide as praças dominadas por comerciantes pela manhã, cujo público é feito por famílias tradicionais e donas de casa em busca de pequenas compras, mas que à noite se tornam espaços de skatistas, roqueiros e outras tribos urbanas, tornando-se território de jovens em seus respectivos grupos (SOUZA, 1995). É possível afirmar que os transeuntes pela manhã se sentiriam *desterritorializados* na mesma praça à noite!

Neste sentido, *desterritorialização* é o processo de dissociação do território, em uma espécie de autonomização, desejada ou não, do espaço: um migrante, um pária, um refugiado, uma empresa em mudança de país, etc. Todavia, para Rogério Haesbaert (2005), a desterritorialização em si é um mito, pois todo processo de desterritorialização é automaticamente um processo de reterritorialização. Sinteticamente, não se proclama independência do território, mas ao contrário: vive-se um processo contínuo de readaptação e reincorporação deste, de forma simbólica e política.



Figura 11.6: Refugiados belgas em Paris, após a Primeira Guerra Mundial. Estariam eles *desterritorializados* ou *em processo de reterritorialização*?

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Refugiado#/media/File:Refugees_from_Belgium_in_Paris,_1914.jpg

A globalização afeta, seja de forma político-econômica, seja de maneira ideológico-cultural, as mais diferentes partes do território brasileiro. Há, assim, o espraçamento de redes técnicas, de ensino e de investimentos, fazendo com que vivamos uma época na qual os capitais adquiriram capacidade inédita de fluir velozmente pelo território. Se, por um lado, os contínuos avanços do meio técnico-científico-informacional lhes possibilitam tal fluidez, por outro, há uma maior porosidade das fronteiras estatais, particularmente favorecendo a maior circulação de capitais.

Neste ambiente de instabilidade geral dos territórios, os lugares passam a competir entre si pela atração de investimentos privados, em uma dinâmica que podemos denominar, metaforicamente, de “guerra dos lugares”. Assim, as gestões municipais, por exemplo, armaram-se nesta “guerra dos lugares” com procedimentos como a isenção fiscal concedida a empresas, reduzindo incisivamente seus custos de implantação e funcionamento. Outra estratégia, que se diferencia pelo seu caráter temporal contínuo, é a produção da imagem da cidade, também conhecida

por *city marketing*, com o objetivo de construir e manter uma imagem positiva da cidade, de modo a atrair os almejados investimentos.

Neste sentido, uma cidade de predominante função industrial vai procurar difundir a imagem de um lugar próspero e estável, dotado de ampla infraestrutura, concentrador de fatores produtivos, e, sobretudo, um lugar ordeiro, de um povo disciplinado e predisposto a engajar-se na atividade laboral de forma pacífica, muito longe das agitações sindicais. De um modo geral, as cidades médias se enquadram bem nesta perspectiva, pois são menos propícias a situações consideradas adversas, mais tipicamente metropolitanas, tais como grandes congestionamentos de tráfego, poluição de diversos tipos, violência, marginalidade, tensões sociais e limites de governabilidade. Tais cidades tendem a apresentar menor grau de mobilização política da sociedade civil (SPOSITO, 1999), sendo mais dóceis às suas lideranças políticas.

Por conseguinte, verificamos nas últimas décadas um processo de migração de empresas, população e recursos em direção às cidades médias brasileiras, configurando um quadro que Milton Santos (1993) denominou “dissolução da metrópole”. Há grande disputa pela captação destes recursos, e as cidades médias são verdadeiros polos de atração para recebê-los.

Assim, as cidades médias se constituem em pontes entre o global e o local, pois são as mesmas que oferecem às cidades vizinhas ciência, técnica e informação, e que imprimem a “racionalidade” exigida nas atividades primárias e comerciais. As cidades médias são verdadeiras distribuidoras de saberes contemporâneos para as cidades menores, tornando-se fóruns regionais das demandas ali existentes.

Não há dúvidas: elas também acabam por acentuar características históricas específicas das sociedades tradicionais – clientelismo, distinção entre o público e privado e o *status* social hereditário, por exemplo – e ao atentarem para a penetração da modernidade típica das metrópoles, evidencia-se um conjunto de mediações sociais própria, da escala do lugar que tornam a relação entre o moderno e o tradicional um processo tenso, longo e cheio de contradições.



Will7

Figura 11.7: Uberlândia, MG: Uma típica cidade média que vive a tensão entre o “moderno” – os representantes, dividendos e interesses oriundos do Distrito Industrial Guiomar de Freitas Costa, com instalações da Coca-Cola, Petrobras, Monsanto, Sadia e Souza Cruz, entre outras – e o “tradicional” – com os interesses de produtores e políticos vinculados à agropecuária, seus gados bovinos e suínos e suas produções de milho, soja e cana-de-açúcar.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Uberl%C3%A2ndia#/media/File:Regi%C3%A3o_Centra_de_Uberl%C3%A2ndia.jpg

Atividade 2

Atende ao objetivo 2

Explique o que quis dizer Milton Santos (2001, p. 281) ao afirmar que as cidades médias “se constituem em intérpretes da técnica e do mundo”.

Resposta comentada

Você deverá mostrar que a cidade média corresponde ao elo entre as informações contidas nas grandes cidades e a absorção destas pelas pequenas; é quem oferece a modernidade diluída, em ritmos mais lentos

que a metrópole. É o colchão amortecedor das inovações para as pequenas cidades! Da mesma maneira, são as cidades médias que oferecem as novas técnicas às cidades pequenas, inclusive na reestruturação e modernização de sua agricultura.

Cidades médias: possibilidade e desafios

Como vimos, as cidades médias se tornaram polos de atração de empresas e pessoas, em busca de alternativa à metrópole e seus problemas estruturais. Em diferentes realidades – conta aqui a maior proximidade ou maior distância para a metrópole ou cidade grande principal –, as cidades médias funcionam como mitigadoras da técnica, do conhecimento, das informações oriundas dos grandes centros urbanos (SANTOS, 1996).

Mediante o processo de desconcentração industrial em curso e as concomitantes ações de planejamento estratégico das empresas em busca de fatores locais contemporâneos – como terrenos baratos, incentivos fiscais, segurança, infraestrutura urbana adequada, etc. – as cidades médias têm se consolidado como polos de atração de empresas, que têm gerado boa oferta de empregos aos seus moradores e mesmo aos habitantes das pequenas cidades vizinhas. Isto implica a valorização da região como recorte de análise e de investimento, e fomenta políticas focadas nas demandas locais.

Trata-se do fortalecimento do *desenvolvimento regional endógeno* – ou seja, aquele oriundo de investimentos da própria região – e da consolidação de novas **economias de aglomeração**, que consolidam os baixos custos de produção e incrementam a rentabilidade pela coprodução em mesmo ambiente. As cidades médias, principalmente aquelas dotadas de universidades e institutos tecnológicos de ponta, oferecem os transbordamentos tecnológicos do conhecimento (*spill-overs*), confirmando assim a importância do *burburinho*, indicado por Michael Storper e Anthony Venables (2005) para confirmar a atual força econômica da cidade. O *burburinho* – ou *FaF* (contato face a face, se preferirmos uma noção mais metodológica) – é a causa e o resultado dos transbordamentos tecnológicos e de conhecimentos; é uma construção eminentemente humana de “contato visual” e “proximidade emocional”, que vai além da detecção de mensagens visuais e corpóreas; é uma

Economias de aglomeração

Concentrações produtivo-tecnológico-comerciais no espaço da cidade. A intenção de aglomerar em um só lugar empresas, indústrias, universidades e outros estabelecimentos correlatos é incrementar os lucros por meio da diminuição dos custos de produção e do aumento dos câmbios de bens, serviços, conhecimentos e informações. Isto permite a especialização da cidade, que pode ser voltada para uma única intenção econômica – produção tecnológica, metal-siderúrgica, turística, têxtil, de alimentos, etc. –, com polos de trabalho de natureza específica, melhor administração da relação entre fornecedores e compradores e com os próprios transbordamentos tecnológicos e do saber científico.

tecnologia-chave da comunicação, algo motivante, psicológico e físico. É a aposta no convívio como troca de conhecimentos; esta permuta de *feedbacks*, ímpetus, esforços, monitoramentos e julgamentos recria e reforça a aglomeração industrial presente nas cidades médias especializadas.



Figura 11.8: UFSCar – Universidade Federal de São Carlos, localizada na cidade média de São Carlos, SP. Com mais de 15 mil alunos, permite à cidade (com seus 238.958 habitantes, de acordo como IBGE) e aos municípios vizinhos o transbordamento de conhecimento e informações.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Universidade_Federal_de_S%C3%A3o_Carlos#/media/File:UFSCar_foto1.JPG

Por sua estruturação urbana, as cidades médias ainda oferecem ao seu habitante um estilo de vida menos atribulado que o ritmo frenético metropolitano. Entre os *homens lentos* das pequenas cidades e os verdadeiros e velocíssimos *homens-atleta* da metrópole, as cidades médias são capazes de oferecer uma estrutura capaz de alimentar verdadeiros desejos contraditórios: viver na cidade e em contato com a natureza; estar inserido no mundo veloz da globalização, mas sem necessidade de morar em meio ao mundo caótico da metrópole, e, por fim, viver próximo a serviços urbanos sem estar enclausurado em apartamentos de plantas bastante reduzidas.

Funcionam como suporte à metrópole e como rede de contato com o mundo globalizado, além de também permitem maior contato com a natureza, tão valorizada no tempo presente. A cidade média, a rigor, permite às classes médias locais privilégios espaciais: se na metrópole,

tais indivíduos estariam em uma extensa faixa de moradores com os mesmos ganhos salariais, nas cidades médias eles se posicionam como parte da elite local.



Figura 11.9: Vale Imperial Residence, na cidade média de Petrópolis (305.917 habitantes). Eis o sonho da classe média: sentir-se especial entre seus vizinhos imediatos!

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Vale_Imperial_Residence.jpg

A principal dificuldade para se pensar os desafios da cidade contemporânea é compreender que não se trata de um problema de escala. Não há dúvidas de que é mais conveniente oferecer infraestrutura urbana – incluindo hospitalar e educacional – em cidades com números populacionais mais modestos. Mas não basta que se direcionem os investimentos públicos para as cidades de menor porte para que automaticamente se ultrapasse a crise urbana à qual assistimos.

Isto pode ser percebido ao notarmos que as cidades médias mais importantes do país estão repetindo os problemas das grandes cidades:

1. de maneira geral, tem aumentado o índice de criminalidade em tais cidades, inclusive com a constituição de grupos faccionalizados – as organizações criminais, tão comuns na metrópole –, o que revela que o problema da violência urbana é reflexo da falência das estruturas do Estado e da segurança pública em seu combate e não do quantitativo populacional;

2. há uma paulatina hipertrofia das demandas por serviços médicos, instrucionais, bancários, culturais, comerciais, entre outros, fazendo das cidades médias, por vezes, pastiches das grandes cidades, com bancos, hospitais e escolas por vezes tão cheios quanto os de qualquer metrópole;
3. como o automóvel ultrapassou a condição de meio de transporte e tornou-se uma verdadeira indumentária de classe, cidades médias também têm sentido profundas alterações na rotina de trânsito. Com as vias povoadas de carros, estacionar um veículo no centro da cidade poderá se tornar, num futuro próximo, um grande desafio;
4. a consolidação das periferias das cidades médias é proporcional à concretização dos privilégios das classes mais abastadas no espaço. Áreas pobres, ao sofrerem com um verdadeiro abandono do Estado, não são mais novidades em cidades com mais de 100.000 habitantes, por exemplo;
5. por fim, a constante disputa entre o “tradicional” e o “moderno”, o “novo” e o “velho”, o “nativo” e o “forasteiro” gera certa desconfiança para com o migrante (e daquele que chega para com o antigo morador): formam-se grupos de interesses, entre os que querem manter o poder instituído e aqueles que buscam consolidar-se na cidade. Como é menor a mobilização política da população local e maior a proximidade com os políticos e assessores que ocupam cargos de importância, tem-se uma atmosfera de constante disputa por poder. E como a cidade é pensada de forma fragmentária, ela passa a repetir os problemas da metrópole: concentração de investimentos, dificuldade de integração e profunda segregação socioespacial.



Figura 11.10: Boulevard Canal, na cidade média de Cabo Frio (RJ), que possui cerca de 200.000 habitantes. Com suas belíssimas praias, condomínios fechados e atrativos históricos, Cabo Frio se destaca negativamente por ser a cidade fluminense – em números relativos, proporcionalmente ao tamanho de sua população – com maior número de mortes registradas por arma de fogo, na 88ª posição nacional (WASELFISZ, 2015, p. 59). Uma cidade média com índices de violência de grande cidade!

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Cabo_Frio#/media/File:CaboFrio1.jpg

Conclusão

As cidades médias se consolidaram como importantes alternativas na ordem urbana atual: para os empresários, por exemplo, oferecem condições técnicas e instrumentais para a realização do processo produtivo com maior lucratividade, sem necessidade de enfrentar os problemas – da violência ao trânsito – das grandes cidades; para o cidadão comum, particularmente aquele que compõe tradicionalmente um típico núcleo familiar, ela permite um estilo de vida de menor competitividade, velocidade e agressividade das metrópoles, onde *todos* estão sempre “atrasados”. A cidade média se torna, então, a oportunidade extemporânea de romper com a marcha atlética cotidiana, na qual todo dia é curto demais para trabalhar, estudar e se divertir, ao mesmo tempo em que permanece com a possibilidade de usufruir de serviços básicos inexistentes em cidades de pequeno porte.

O aumento da importância das cidades médias deve-se ao fato de que o capitalismo globalizacional ramificou ainda mais as redes produtivo-comerciais, tornando as cidades médias importantes “nós” para as

demandas regionais, nacionais e globais. As cidades médias traduzem para os demais pontos do território o estilo de vida atual; oferecem, homeopaticamente, a urbanidade àqueles que ainda estão fora do circuito técnico-científico-informacional do presente.

Assim, inseridas neste capitalismo cujas redes agem em moto-contínuo, as cidades médias também reproduzem os defeitos congênitos das grandes cidades. Ainda que em menor escala, como não ocorre um planejamento urbano adequado, violência, trânsito e favelização passam a pertencer ao vocabulário diário das cidades menores. E como o lugar é fruto de vetores locais entrecruzados com outras realidades, as cidades médias desenvolvem ainda seus próprios problemas, como uma política de laços muito próximos e explícitos e preconceitos arcaicos contra os novos moradores.

===== **Atividade final** =====

Atende ao objetivo 3

Macaé é uma importante cidade do estado do Rio de Janeiro, que viveu um gigantesco crescimento populacional desde o início das operações da Petrobras na bacia de Campos, na década de 1970. Desde então, milhares de empresas se instalaram na cidade, que abrangem desde o ramo petrolífero até o setor de serviços. Em cerca de 50 anos, Macaé apresenta atualmente um perfil social, econômico, ambiental e urbano completamente transformado.



Arquivo ABR – Agência Brasil

Figura 11.11: Plataforma P-20, usada na extração de petróleo no campo de Marlim – bacia de Campos. A extração de petróleo revolucionou a economia de todo o Norte Fluminense e transformou Macaé na “capital nacional do petróleo”.
Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Petrobras#/media/File:Oil_platform_%28Brazil%29_1.jpg.

a) Cite dois motivos que tornam a cidade de Macaé uma “cidade média”.

b) Explique por que a cidade de Macaé vive, nas últimas décadas, problemas típicos das grandes cidades brasileiras.

Resposta comentada

a) Você pode iniciar apontando que a cidade de Macaé possui uma população de cerca de 230.000 habitantes, tornando-a média em termos quantitativos. Mas, além disso, você pode apontar que se trata de uma cidade que corresponde a uma centralidade econômica regional,

mantendo influência no entorno imediato, como em Casemiro de Abreu e Rio das Ostras, por exemplo; possui ainda grande importância rural-natural no espaço, pois sua mancha urbana ainda é modesta em relação ao perímetro municipal; apresenta ainda problemas urbanos de escala média e vive as constantes tensões entre o “moderno” e o “atrasado”, entre os que saúdam o progresso atual e aqueles que professam pesares de uma cidade recente que não mais existe.

b) É relevante salientar que, ainda que em menor escala, em uma cidade que se desenvolve – como no caso de Macaé –, emergem o desemprego, a violência urbana, a questão da habitação, o trânsito. São mazelas do capitalismo, cuja raiz está no entendimento do planejamento da cidade e não em sua dimensão territorial ou populacional.

Resumo

Nesta aula, procuramos apresentar a cidade média, no contexto histórico-geográfico atual. Num primeiro momento, definimos cidade média para além do aspecto quantitativo: ainda que não se despreze o número de residentes, é oportuno situar a cidade média na rede urbana regional e analisar a sua realidade. A seguir, nossa intenção foi aproximar a globalização, e seus novos fluxos, da emergência das cidades médias, que representam uma nova realidade de especialização espacial e uma nova conjuntura, pautada na técnica e no conhecimento acadêmico, para a instalação das empresas. Ao final, mostramos os desafios presentes e futuros das cidades médias, para que não repitam os erros das grandes metrópoles, cada vez mais excludentes e segregadoras.

Referências

ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (orgs.). *Cidades médias brasileiras*. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2001.

CHESNEAUX, Jean. *Modernidade – mundo*. Petrópolis: Editora Vozes, 1996.

HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT, Rogério. Os dilemas da globalização-fragmentação. In: HAESBAERT, Rogério (org.). *Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo*. Niterói: UFF, 2013.

LIMA, Marcos C. *Apontamentos para definições conceituais de cidades médias*. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/publicacoes/marcoscostalima%20conceitos.pdf>.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: HUCITEC, 1993.

_____. *A natureza do espaço*. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: HUCITEC, 1996.

_____. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, Moacir M. F. Tentativa de classificação das cidades brasileiras. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano VIII, n.º 3, julho-setembro de 1946. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201946%20v8_n3.pdf.

SOUZA, Marcelo Lopes de. O território. Sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I.; GOMES, P. C.; CORREA, R. L. (org.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar. *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

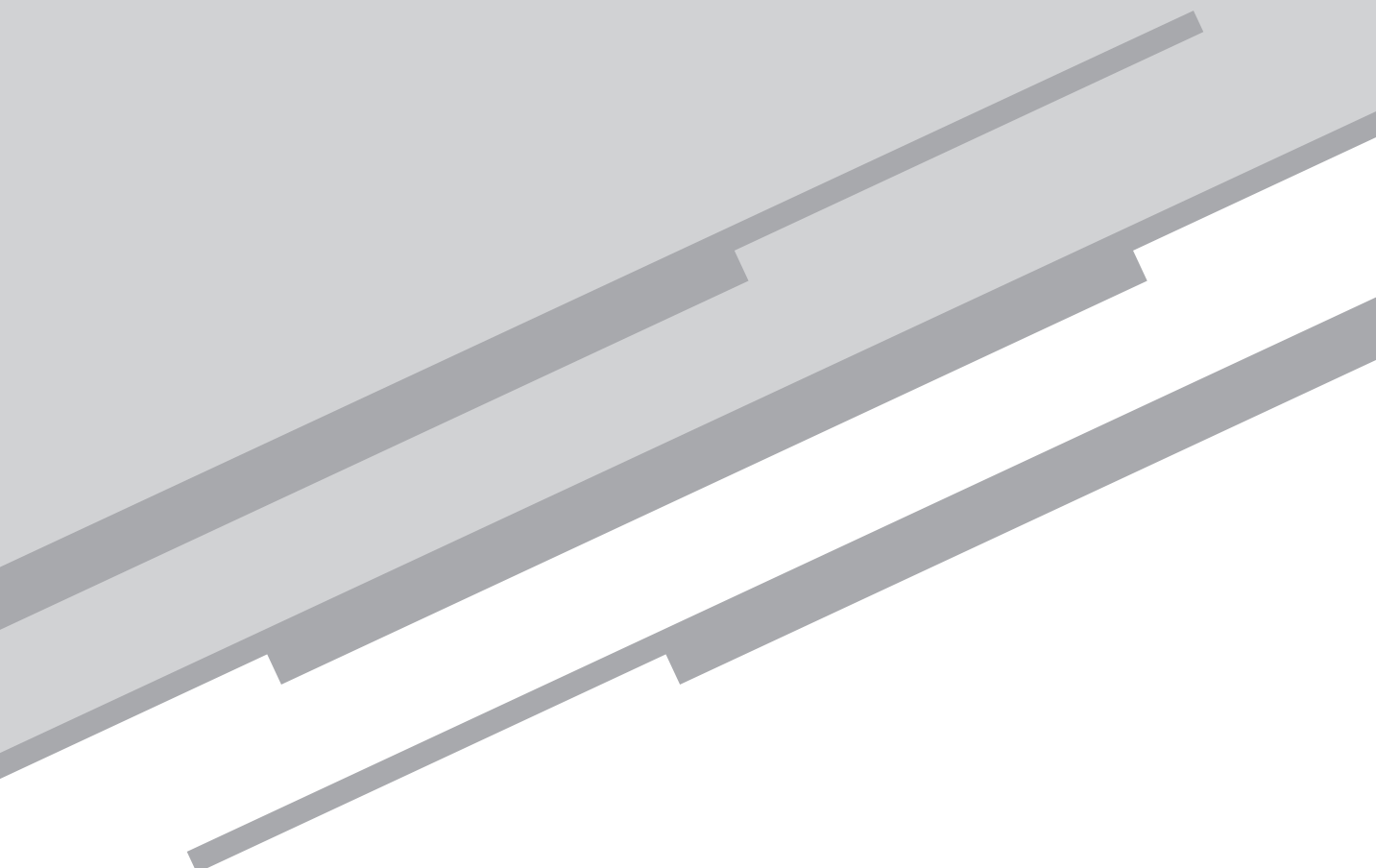
SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Espaços urbanos: territorialidades e representações. In: SPOSITO, Eliseu (org.). *Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades*. Presidente Prudente, UNESP: GASPERR, 1999.

STORPER, Michael; VENABLES, Anthony. O burburinho: a força econômica da cidade. In: CAMPOLINA DINIZ, Clélio; LEMOS, Mauro Borges (orgs.). *Economia e território*. Belo Horizonte: UFMG, 2005.

WAISELFISZ, Julio Jacobo. *Mapa da violência 2015: mortes matadas por Arma de Fogo*. Brasília, Secretaria-Geral da Presidência da República / Secretaria Nacional de Juventude / Secretaria de Políticas de Promoção da Igualdade Racial, 2015. Disponível em: www.juventude.gov.br/juventudeviva.

Aula 12

Ordem e progresso: o planejamento urbano



Gilmar Mascarenhas

Meta

Compreender a evolução, o significado e os elementos fundamentais do planejamento urbano, com destaque para o urbanismo, o plano diretor e as políticas urbanas e para como estes interferem na produção do espaço urbano e em nossas vidas.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. conhecer os princípios básicos do planejamento urbano e das políticas urbanas;
2. reconhecer que não existe neutralidade na tarefa de planejar as cidades;
3. recuperar fases e contextos marcantes na história do planejamento urbano;
4. definir as principais concepções de urbanismo no mundo atual.

Pré-requisitos

Para melhor aproveitamento desta aula, sugiro que o aluno reveja os assuntos abordados nas Aulas 3, 7 e 8.

Introdução

Dentre todos os artefatos humanos criados ao longo da História, podemos admitir que a cidade é o maior e mais complexo de todos.

Na perspectiva de Milton Santos, a cidade é um conjunto imenso de artefatos articulados entre si. Vimos na Aula 8 como a humanidade foi produzindo este conjunto ao longo da História: a cada período, segundo Milton Santos, um conjunto específico de técnicas, e cada técnica correspondendo a determinados objetos técnicos, os artefatos. E assim cada período histórico deixou sua marca no espaço urbano, a exemplo dos antigos caminhos rurais que se urbanizaram com a expansão da cidade, as ferrovias e, mais tarde, os viadutos e túneis. Por isso, ainda citando a Aula 8, a cidade é um conjunto de diferentes “tempos”, por vezes confuso e conflituoso.

A cidade é palco de conflitos e contradições não apenas em decorrência, por vezes inoportuna, de artefatos herdados do passado – tais como aquelas ruas estreitas e populosas de bairros cariocas históricos como Catete e Botafogo, que enfrentam em nossos dias dilemas de tráfego lento, sem solução outra que não a redução da circulação de veículos individuais em nome do transporte de massa.



Figura 12.1: Trânsito lento na praia de Botafogo.

Fonte: <http://og.infg.com.br/in/2912301-e4a-f5a/FT1500A/550/Eu-Reporter-acidente-deixa-transito-engarrafado-na-Praia-de-Botafogo-Foto-do-leitor-Jose-Carlos-de-Carvalho.jpg>

Os conflitos decorrem, sobretudo, da disputa pelos espaços da cidade e pelos “escassos” recursos públicos que podem melhorar este ou aquele bairro, este ou aquele equipamento de uso coletivo (escolas e hospitais públicos, infraestrutura urbana, vias públicas etc.).

Portanto, se estamos admitindo que a cidade é o lugar essencial do conflito (entre passado e presente, e entre distintos interesses dos grupos sociais), é preciso enfrentar o desafio de buscar soluções para tais conflitos. Ademais, a cidade não para de crescer e este crescimento gera mudanças e novos conflitos. A mais difundida solução encontrada pelas sociedades para dirimir estes conflitos tem sido a realização do planejamento urbano.

A cidade sempre foi objeto de celebração e crítica. Ora vista como a vitória da ordem sobre o caos, ora como o caos em si mesmo. Nas mitologias mais antigas, como a babilônica, ela é o triunfo divino sobre as águas e os monstros marinhos [...]. Em mitologias mais modernas, ela pode aparecer como o avesso dos ditames divinos, criando o caos onde Deus fizera existir ordem e beleza [...] nos século XVII, muitos escritores diziam que Deus criou o campo e o ser humano, a cidade” (RISÉRIO, 2012, p. 174).

Conforme a citação acima, apesar de visões em contrário, há tempos a cidade é alvo de críticas, sendo considerada por muitos um espaço caótico. Em suma, os problemas urbanos sempre incomodaram e despertaram reflexões sobre como melhorar a cidade, e destas reflexões surgiu o planejamento urbano, tema desta aula.

Definindo o planejamento urbano

Segundo Arlete Moysés Rodrigues (2008), uma das mais importantes estudiosas do tema na geografia brasileira, o

planejamento urbano tem como objetivo a cidade ideal, a ocupação harmônica e integrada das áreas urbanas, o progresso [...] As contradições ficam ocultas para colocar “ordem” no traçado de ruas, avenidas [...] O Estado, em geral, é o mediador dos conflitos, e o planejamento urbano parece uma solução para resolver os problemas (RODRIGUES, 2008, p.111-113).

O primeiro fundamento a ser incorporado nesta aula é que cabe ao Poder Público planejar as cidades. Afinal, é função primordial do Estado resolver os conflitos sociais.

Tal missão governamental não exclui de forma alguma a colaboração e participação efetiva de diversos agentes sociais (empresas e sociedade

civil organizada) que, aliás, devem ser sempre incentivadas, enriquecendo o debate sobre os graves problemas urbanos. Mas não podemos esquecer que, devido à complexidade e magnitude da questão urbana, compete ao Estado promover a análise dos problemas, assim como o debate sobre as possíveis soluções e, finalmente, a execução das intervenções sobre o espaço urbano. Tais intervenções serão tão mais eficientes quanto mais associadas estiverem a um projeto mais amplo: o planejamento urbano.

A afirmativa anterior é muito importante, pois vivemos um momento polêmico na história do planejamento urbano. Segundo um dos maiores geógrafos da atualidade, alguém com profunda experiência no ramo e que publicou em 1972 um livro clássico intitulado *A justiça social e a cidade*, David Harvey, vivemos um período que pode ser denominado como “empreendedorismo urbano” [retomaremos o assunto mais adiante]. O que você deve reconhecer neste momento é que vivemos um período de presença marcante de interesses privados sobre o processo de planejamento urbano. Não qualquer interesse privado, mas de grandes agentes privados, tais como as corporações (construção civil em especial), os grandes proprietários de terras urbanas, o capital financeiro e o setor imobiliário. Este período atual é caracterizado desde a década de 1980 pela ascensão do neoliberalismo.

Retomando o tema desta primeira sessão da aula, o planejamento urbano é uma função do Estado. Ele visa, antes de tudo, coordenar as ações para que a cidade siga crescendo sem ampliar seus problemas já existentes, e quiçá encontrando soluções criativas, de modo a melhorar a qualidade de vida de seus habitantes.

Embora, no Brasil, o planejamento seja efetivado na prática pelas gestões municipais, os demais entes federativos (estados e União) também participam do processo. Cabe ao governo federal estabelecer as linhas mais gerais da *política urbana*, cuja parte essencial está contida na Constituição do Brasil. Também a criação do Ministério das Cidades, em 2003, foi um marco importante para explicitar os caminhos da política urbana. Programas federais como o “Minha casa, minha vida”, independente de quaisquer críticas que mereçam, correspondem a um imenso volume de recursos públicos que vem impactando as cidades brasileiras, produzindo uma nova paisagem urbana.

Portanto, a tarefa de planejar as cidades é, no Brasil atual, uma incumbência municipal, mas sempre tendo como horizonte de atuação o cenário nacional, que estabelece as diretrizes mais gerais, que se materializam

em linhas de financiamento. Através destas, os governos municipais recorrem a projetos que visam angariar os recursos federais.

Em termos práticos, para elaborar um plano, documento que corresponde ao resultado concreto de um processo de planejamento, é preciso seguir algumas etapas fundamentais.

A primeira etapa consiste no diagnóstico geral da cidade. Tal diagnóstico expressa um vasto conjunto de estudos e o levantamento de informações diversas, num longo processo que resulta numa espécie de “radiografia” dos problemas urbanos. Aspectos diversos, tais como condições de infraestrutura urbana, disponibilidade de serviços essenciais de saúde e educação, qualidade das habitações, ritmo e vetores de crescimento da cidade, problemas de tráfego, violência urbana e tantos outros. Geógrafos, urbanistas, economistas, sociólogos, historiadores, biólogos e vários outros profissionais são convocados para realizar este amplo diagnóstico.

A partir deste diagnóstico geral, que detecta os problemas da cidade, inicia-se a fase seguinte, a do estabelecimento dos objetivos a serem alcançados, no sentido de reduzir ou resolver os problemas detectados. Esta etapa deve envolver a participação de empresas e diversos segmentos de sociedade civil, de forma a promover um amplo debate sobre a situação geral da cidade e as prioridades a serem atingidas.

A seguir, num terceiro momento, são discutidos os meios para se realizar tais objetivos, como recursos financeiros, eventuais alterações na legislação e criação de comissões específicas.

Uma das características principais do plano é ordenar o crescimento urbano. Tal ordenamento consiste no estabelecimento de normas e princípios legais que devem ser obedecidos, para que a cidade cresça sem gerar problemas e danos excessivos. Geralmente produz-se um “zoneamento” urbano, isto é, divide-se o espaço urbano em zonas, cada uma submetida a determinadas condições e normas. Por exemplo, uma zona considerada eminentemente residencial limita as possibilidades de determinados usos comerciais e de serviços, bem como descarta qualquer possibilidade de atividade industrial ou de mineração, de forma a garantir aos moradores condições adequadas de conforto ambiental.

Claro que o processo de construção de um plano (chamado no Brasil de “plano diretor”) é muito mais complexo do que nosso breve relato. Mas, uma vez criado o plano, ele é discutido, eventualmente alterado, e finalmente aprovado pelo legislativo municipal, tornando-se lei.

O plano diretor costuma ter vigência de manter a 10 anos. E todas as intervenções no espaço urbano devem respeitar tal plano.

Vamos a um exemplo concreto: um determinado indivíduo, dotado de um capital inicial, resolve investir na implantação de um posto de combustíveis. Escolhe o local adequado e remete à municipalidade sua intenção, já que, como qualquer outra atividade ou serviço, deve ter aprovação da prefeitura. O setor técnico correspondente recebe o projeto e consulta o plano diretor da cidade, para verificar se o local escolhido pelo empresário é compatível com esta forma de uso do espaço urbano (o posto de gasolina). O plano revela que o local escolhido está justamente situado numa área de proteção ambiental, que não permite usos industriais ou poluentes, de forma que o projeto em questão deve ser rejeitado pela prefeitura.

Outro caso, muito comum em nossas cidades, corresponde a projetos de construção de elevados edifícios residenciais, isto é, a “verticalização” da cidade. O plano diretor sempre estabelece limites a esta verticalização. Trata-se do *gabarito*, termo técnico que designa o limite máximo de andares em determinada área da cidade. O interesse econômico das construtoras é sempre verticalizar o máximo possível, pois quanto mais alto for o prédio, maior o número de unidades residenciais e, portanto, maior o lucro da empresa construtora. Todavia, uma das funções do planejamento urbano é justamente fazer valer o interesse coletivo sobre o interesse privado.



Altura máxima das edificações ou gabarito



Ítalo Stephan

Figura 12.2: Praia do Forte, no fim da tarde.

Fonte: http://2.bp.blogspot.com/-HLXc5S2m8bw/VMOYBIOz80I/AAAAAAAAAHqI/hHDsSodP8Eg/s1600/CaboFrio_Praia.jpg

A Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo de Cabo Frio (RJ) coloca como altura máxima 30 metros para prédios. Na foto anterior podemos ver o “paredão” de prédios da praia do Forte, porém, esse paredão, por ser relativamente baixo, praticamente não impede que o sol atinja a praia no final da tarde, diferentemente de outros casos, como o de Balneário Camboriú, que veremos mais à frente.

A multiplicação de edifícios altos (as “torres” ou “espigões”, como são chamados) tende a trazer problemas para o bairro, tais como adensamento excessivo e redução das taxas de insolação nas áreas públicas. Portanto, ao limitar o gabarito de uma zona urbana, o plano diretor está tentando garantir boas condições de vida, evitando, por exemplo, excesso de tráfego de veículos devido ao elevado contingente de moradores no local.

No Rio de Janeiro, um bairro que cresceu demasiadamente entre os anos 1930 e 1950, quando ainda não se tinha clareza sobre os problemas decorrentes deste crescimento excessivo, serve-nos de alerta. Trata-se de Copacabana. Devido à imensa valorização do local, à moda dos banhos de mar e a ser o primeiro bairro de orla oceânica na cidade, toda uma primeira geração de edificações (casas, chalés e palacetes) foi rapidamente substituída por espigões, sem qualquer controle urbanístico.

Assim, sem espaço a separar os prédios, eles foram sendo construídos na forma geminada (isto é, “colados” uns aos outros), para aproveitar ao máximo o terreno. O setor imobiliário obteve lucros extraordinários, tornando Copacabana, que era até os anos 1920 um balneário bucólico, no mais populoso bairro do Rio de Janeiro.



Figura 12.3: A primeira foto – de 1922 – mostra como era a praia de Copacabana antes da verticalização. Já na segunda foto, podemos ver a transformação evidente em 1939, e, em 1955, já temos o paredão atual de prédios, formando uma massa compacta.

Fontes: <http://img441.imageshack.us/img441/9336/copacabana1922.jpg>

<http://img832.imageshack.us/img832/9154/copacabana1939.jpg>

<http://img404.imageshack.us/img404/4162/copacabana1955.jpg>

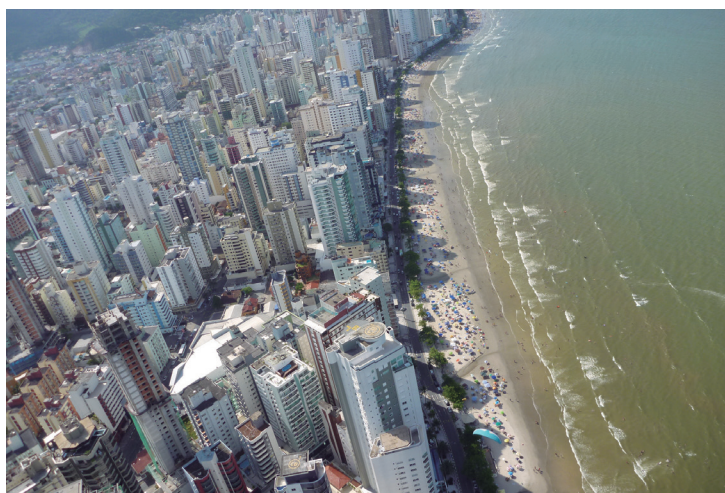
Se alguns enriqueceram em demasia com a verticalização, a maioria saiu perdendo, sobretudo os usuários da praia, que fica desprovida de sol depois de certa hora da tarde, devido ao paredão formado pelos edifícios.

Também os moradores pagam o preço do adensamento através do trânsito sempre congestionado. Desde então, os urbanistas alertam para os perigos do fenômeno da “copacabanização”, quando se nota a intensa valorização de uma área.



Onde o sol se põe mais cedo

O famoso Balneario Camboriú, em Santa Catarina, apresenta o mesmo problema de perda de insolação no período vespertino para os banhistas. Porém, de forma ainda mais acentuada que Copacabana, pois seu litoral é retilíneo e está disposto precisamente no sentido norte-sul. Ao se inclinar para se pôr no oeste, o sol se esconde atrás da linha (barreira) formada pelos prédios da orla.



Eduardo Vargas Peirão

Figura 12.4: Nesta imagem, podemos ver como os banhistas buscam as “ilhas” ensolaradas na praia, concentrando-se fora das sombras dos grandes espigões.

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/duduitajai/5388931547/in/dateposted/>

Fenômenos como este podem se evitados, se houver bom senso na criação de leis e rigor no cumprimento delas. O bom senso representa a consideração dos interesses coletivos, no sentido de construir na cidade um ambiente mais adequado para a qualidade de vida de seus habitantes, como no caso de Cabo Frio. Por isso, a participação da sociedade civil no processo de planejamento e gestão da cidade é fundamental. No Brasil, tal participação está prevista em lei, e trata-se de uma das grandes conquistas sociais obtidas no processo de construção da Constituição de 1988.

A Constituição estabeleceu de forma inédita no Brasil, a função social da cidade e da propriedade da terra urbana. Tal premissa foi consolidada em 2001, quando da aprovação do Estatuto da Cidade, pela Lei 10.257/01. Uma série de instrumentos foi criada para tentar garantir este fundamento que contraria o mecanismo básico de produção da cidade capitalista, que é a produção das extremas desigualdades a partir da hegemonia do interesse privado sobre o coletivo. Uma das preocupações centrais é reduzir a especulação imobiliária, através de instrumentos como o IPTU progressivo, cujo valor deve aumentar progressivamente em casos de terrenos que não cumprem sua função social. Ao final de cinco anos, o terreno pode ser desapropriado.



Especulação imobiliária

Especulação imobiliária, em resumo, consiste na aquisição e retenção ou subutilização de terrenos dotados de infraestrutura urbana, por agentes privados, visando sua valorização futura, para adquirir ganhos sem qualquer trabalho. Tal atitude reduz a oferta de terras e por isso, segundo as leis básicas da oferta e da procura, encarece-as cada vez mais. Desta forma, força os segmentos de baixo poder aquisitivo a recorrerem às terras baratas da periferia distante e sem infraestrutura. Em suma, a especulação imobiliária acentua a pobreza e as desigualdades sociais na cidade.

Estatuto da Cidade é a lei que estabelece que todas as cidades com mais de 20 mil habitantes, bem como as de especial interesse turístico ou sob impacto de grandes empreendimentos, além daquelas inseridas em regiões metropolitanas, devem obrigatoriamente ter um plano diretor. Estabelece também a necessidade de haver participação social na elaboração destes planos, desde o levantamento de dados à escolha das prioridades para a cidade.

Outro importante avanço a ser registrado é o *Estudo de Impacto de Vizinhança*, exigência para empreendimentos que possam causar impactos significativos no local, afetando a qualidade de vida dos moradores.

Em suma, as gestões municipais passaram a contar com vários instrumentos legais para exercer maior controle sobre a cidade, evitando (ou podendo evitar) abusos por parte dos grandes proprietários e das grandes empresas.

No artigo 40, §4º, o Estatuto da Cidade define que a participação social na elaboração e implementação do plano diretor deve ser feita através de audiências públicas e debates, com plena publicidade dos documentos e informações produzidos. Já no seu artigo 43, o mesmo Estatuto define critérios que priorizam a participação da sociedade no processo de elaboração do plano diretor nos municípios, através de órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal. Por órgãos colegiados, entendam-se sobretudo conselhos e conferências municipais. Sem dúvida, as condições legais para o exercício da democracia nas cidades brasileiras nunca foram tão consistentes. Todavia, a ocorrência da efetiva participação popular ainda esbarra em problemas crônicos de nossa incipiente democracia e cultura política, bem como em uma série de outros aspectos, conforme apontam os estudos do geógrafo Marcelo Lopes de Souza (2002).

===== **Atividade 1** =====

Atende objetivos 1 e 2

Busque em seu município, junto à prefeitura e à Câmara de Vereadores, informações sobre o planejamento urbano, os agentes envolvidos e, se há participação da sociedade civil no processo (obs: se o seu município tiver população inferior a 20 mil habitantes ou caso não apresente qualquer outra característica que o obrigue a elaborar um plano diretor, busque informação sobre a gestão da cidade). Realize entrevistas com vereadores e lideranças populares, ou mesmo funcionários da prefeitura, e busque documentos relacionados.

Resposta comentada

Com base em entrevistas e dados colhidos em consultas a documentos, você deve verificar como se dá o processo de construção e revisão do plano diretor, analisando o grau de participação da sociedade civil.

Planejamento para quem?

É muito comum ouvirmos expressões como: “a culpa dessa situação caótica é a falta de planejamento”. Como se o tal planejamento fosse uma espécie de santo remédio para todos os males. Em diversos aspectos de nossas vidas, é verdade que o planejamento ajuda muito a resolver ou evitar problemas. Mas quando o assunto é a cidade, a produção do espaço urbano, nem sempre isso é verdade. Ou melhor, raramente isso corresponde à realidade. Por uma razão básica: muitas vezes o planejamento é realizado para resolver problemas de apenas um determinado grupo social, prejudicando os demais. São comuns, na história do planejamento urbano, projetos e intervenções que apenas saciam grandes interesses privados, ao mesmo tempo em que geram problemas (antes inexistentes) a grupos sociais de menor poder aquisitivo, e por isso, de menor poder de pressão junto ao Estado.

O caso de Copacabana, citado anteriormente, serviu de lição e desde então se preconiza a aplicação de limites à verticalização urbana, bem como o espaçamento entre os edifícios, como podemos notar em bairros de formação mais recente, como é o caso da Barra da Tijuca. Todavia, visando lucros, o setor imobiliário continua pressionando o Poder Público para obter liberação de gabaritos, a despeito da legislação vigente. Em muitos casos, esta pressão resulta em alteração das leis para benefício de interesses privados, pois quanto mais andares, maior o lucro obtido pela empresa incorporadora.

O fato de a sociedade brasileira não ter historicamente desenvolvido o hábito de fiscalizar a atuação de prefeitos e das câmaras municipais permite que muitas medidas sejam tomadas em detrimento do interesse público e social. Para citar um exemplo recente, na cidade de Niterói, verticalizou-se rapidamente todo um trecho vizinho ao bairro Icaraí (o mais vertical da cidade, junto ao mar) que recebeu o pomposo nome de “Jardim Icaraí”. Este adensamento situado junto a uma área já

muito adensada apenas sobrecarregou o trânsito, praticamente paralisando aquele trecho da cidade.



Figura 12.5: A orla da praia de Icaraí possui um paredão de prédios. A urbanização verticalizada das proximidades fez com que o trânsito ficasse praticamente paralisado.

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/5f/Pedra_de_Itapu%C3%A7a_e_praia_de_Icara%C3%AD.jpg/800px-Pedra_de_Itapu%C3%A7a_e_praia_de_Icara%C3%AD.jpg.

Este exemplo sobre o prevalecimento dos interesses privados na produção do espaço urbano nos serve para apresentar um processo de grande incidência em nossos dias nas grandes cidades brasileiras: a retomada das áreas centrais.

Desde os anos 1960, devido à difusão do automóvel e do próprio urbanismo modernista, que estimula o rodoviarismo, as grandes cidades assistiram à formação de uma nova periferia, distinta da anterior, pois “qualificada”, dotada de infraestrutura e habitada por segmentos socioeconomicamente bem situados.

Pessoas vão deixando as áreas adensadas (barulhentas, quicá violentas) em busca de áreas verdes e mais tranquilas. No Rio de Janeiro, a Barra da Tijuca, e, mais recentemente, o Recreio dos Bandeirantes, correspondem a esta nova periferia. Em Salvador (BA), a periferia “qualificada” se desenvolveu na orla, junto ao aeroporto. Em Niterói, os bairros Itaipu, Piratininga, Cambóinhas e Itacoatiara desempenharam este papel e apresentaram surto de expansão nas décadas de 1970 a 1990.

Ocorre que a saturação de nossas vias urbanas tornou penoso residir nestes bairros novos, quando se precisa deslocar para áreas centrais. Atualmente, quem mora na Barra da Tijuca e trabalha no centro do Rio pode, mesmo de automóvel, gastar até duas horas em deslocamento. Tal situação, nitidamente estressante, levou muitas pessoas a buscar residência nos bairros mais próximos ao Centro, alguns em movimento de “retorno”. Tal fenômeno explica não apenas Jardim Icarai, como também a revalorização intensa de bairros cariocas como Botafogo, que até a década de 1990 sofria desvalorização. Toda esta conversa nos conduz a um tema central no estudo e planejamento das cidades: a difusão do automóvel.

O rodoviarismo calcado no transporte individual é um destes problemas, fomentado pelo planejamento baseado em interesses de grandes empresas, sob influência direta do modelo norte-americano. No Brasil, a adoção desta visão de desenvolvimento se apresenta desde os anos 1920, mas adquiriu força especial nos anos 1950, sobretudo no governo JK (Juscelino Kubitschek), famoso por sua ênfase eufórica no “desenvolvimentismo”. Dizia ele que o país cresceria em cinco anos o equivalente a cinco décadas: “50 anos em cinco”. Uma de suas medidas mais importantes para o destino futuro de nossas cidades foi acolher as grandes montadoras de automóveis.



Metrô de Buenos Aires

A cidade de Buenos Aires inaugurou seu sistema metropolitano (que chamamos de *metrô*) em 1913, e a rede se expandiu rapidamente, resolvendo sérios problemas de mobilidade urbana. A tendência natural seria que outras grandes cidades latinoamericanas, mais tarde, seguissem o mesmo caminho. No entanto, as outras principais cidades estavam localizadas no México e no Brasil, países que sofreram grande influência do imperialismo norte-americano, pautado no rodoviarismo.



Figura 12.6: Foto da construção do metrô de Buenos Aires em 1912.

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f1/Buenos_Aires_-_Subte_-_Construcci%C3%B3n_de_estaci%C3%B3n_S%C3%A1enz_Pe%C3%B1a_%281912%29.png

Por isso, São Paulo, Rio de Janeiro e Cidade do México, embora necessitassem com urgência de um sistema de transporte subterrâneo de massa, levaram muito tempo até adotar providências. O primeiro foi o metrô mexicano, inaugurado em 1969 e que se expandiu rapidamente, tornando-se hoje uma das mais extensas redes do mundo. São Paulo vem depois, inaugurando a primeira linha em 1974, e apresentando crescimento apenas razoável. Por fim, o Rio de Janeiro, inaugurado somente em 1979, e com crescimento da rede em ritmo muito baixo, bem aquém das necessidades de sua população. No dia a dia, os trabalhadores seguem pagando um custo muito elevado devido à opção rodoviarista baseada nos interesses de grandes grupos econômicos.

O automóvel merece uma atenção especial para quem estuda a cidade, pois ele não é um produto industrial como outro qualquer. A indústria, como sabemos, se desenvolveu amplamente, a ponto de oferecer à humanidade uma série de aparelhos que nos trazem conforto e facilitam nossas vidas, tais como os aparelhos eletrodomésticos.

Como o estilo de vida norte-americano influenciou a organização urbana brasileira no século XX

Os Estados Unidos foram os pioneiros na difusão destes produtos, inaugurando todo um novo estilo de vida, baseado no uso intensivo dessas tecnologias de conforto: automóvel, televisão, máquina de lavar, aspirador de pó e tantos outros. Todos eles têm em comum o fato de propiciar ao indivíduo o conforto de dispensar o trabalho muscular em favor das máquinas: as rodas substituindo nossas pernas e o motor poupando nossos músculos e energias.

A televisão trazendo o cinema (outrora um hábito regular para quase toda a população) para dentro de nossas casas. O toca-discos trazendo os shows musicais para nossos lares. Um dos resultados deste conforto industrial foi o aumento inédito da obesidade e de várias doenças cardiovasculares, diabetes, etc.

Os Estados Unidos, desde a década de 1930, se empenharam na difusão do automóvel, tornando-se o primeiro país do mundo a produzir cidades voltadas para esta técnica de mobilidade. O resultado imediato foi a expansão horizontal do espaço urbano na direção do subúrbios. Não um subúrbio como o que conhecemos no Brasil, carente de infraestrutura e serviços, mas um novo subúrbio, destinado a camadas médias e altas da população, que pôde abandonar as áreas centrais para ir viver a muitos quilômetros de distância do centro da cidade, posto que agora dispunham do automóvel para vencer as distâncias com total conforto e segurança.



Figura 12.7: Subúrbio de São José, Califórnia. Apesar das aparências, São José é uma cidade com aproximadamente um milhão de habitantes, a 10ª mais populosa dos Estados Unidos.

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f/South_San_Jose_%28crop%29.jpg/1920px-South_San_Jose_%28crop%29.jpg.

Tais subúrbios produziram uma paisagem urbana típica, baseada no padrão horizontal de residência unifamiliar dotado de jardins e garagem para dois ou três carros, que tanto estamos habituados a ver nos filmes norte-americanos.

As cidades, antes compactas, se descompactaram e se expandiram imensamente. Podemos comparar Nova Iorque e Los Angeles, a primeira como expressão do passado e a segunda como reflexo do presente. A primeira se estruturou, desde o século XIX, baseada nas ferrovias e nos bondes, por isso bem mais compacta, concentrando a massa impressionante de arranha-céus, interrompida apenas pela presença do Central Park, imensa área verde.

A segunda, sendo uma cidade do século XX, foi produzida a partir da nova tecnologia (o automóvel) e assim se apresenta muito mais dispersa no espaço, com baixa densidade demográfica. Dentro da região metropolitana de Los Angeles, existem bairros que se distanciam até 150 km entre si.



Figura 12.8: Na imagem de cima, vemos Nova Iorque com seus elevados prédios circundando o Central Park. Na de baixo, vemos Los Angeles, que apesar de também ter seus arranha-céus, expande-se horizontalmente a perder de vista. É importante perceber que são as duas maiores cidades dos Estados Unidos e, por terem crescido em momentos históricos diferentes, tomaram aspectos urbanos bem diferentes.

Fontes: <http://tribkcpq.files.wordpress.com/2014/10/central-park-getty.jpg?w=770&h=513>
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Los_Angeles,_CA_from_the_air.jpg

Planejamento Urbano no Brasil

O Brasil adotou, dentro de nossas possibilidades, este modelo. Na cidade do Rio de Janeiro, o rodoviarismo se tornou o centro do planejamento urbano e produziu efeitos interessantes, como o Aterro do Flamengo, que surgiu como uma *park-way*, ou via-parque, no estilo norte-americano: via expressa margeada por áreas verdes de lazer.

Um belo projeto, sem dúvida, que legou à cidade um amplo espaço de lazer de franco acesso, ao mesmo tempo em que tornou muito mais rápido o deslocamento entre o centro da cidade e o denso bairro de Copacabana. Sua construção, realizada exatamente na vigência do governo JK, exigiu o aterro de imenso trecho da Baía de Guanabara.



Figura 12.9: Na primeira imagem, temos o Flamengo em 1950, depois a baía sendo aterrada e, por fim, uma foto atual do Aterro do Flamengo, com toda área verde voltada para o lazer que o caracteriza como uma via-parque.

Fontes: http://lh5.ggpht.com/_oTtrSITWpTc/TQleRoTZstl/AAAAAAAAAaE/cDItN73jW3A/flamengo%20sem%20aterro%20em%201950_thumb%5B1%5D.jpg?imgmax=800
<https://portoimagem.files.wordpress.com/2011/06/aterros-poa.jpg?w=593>
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/87/Rio-Aterro-Flamengo-Gloria.jpg>

Claro que os grandes interesses imobiliários estiveram presentes no projeto, que valorizou ainda mais a Zona Sul da cidade, em detrimento da zona suburbana. Zona que, na década anterior, sofreu aterro semelhante em sua orla para acolher uma rodovia urbana (a Avenida Brasil). Mas não com uma área verde e de lazer anexada, e sim com loteamento dos terrenos conquistados ao mar para instalação de grandes fábricas. Amenidade para a Zona Sul e poluição para a Zona Norte.

O projeto de implantação de uma densa zona industrial não foi bem-sucedido, de forma que alguns terrenos ao longo desta nova via não foram ocupados por fábricas, e sim por camadas sociais economicamente desfavorecidas, produzindo espaços populares tais como o Parque União. Posteriormente, expandiu-se naquela orla um dos maiores fenômenos da segregação socioespacial carioca: o Complexo da Maré.



Figura 12. 9: Foto aérea do Complexo da Maré.

Fonte: http://www.brasil247.com/images/cache/1000x357/crop_0_56_1024_422/images%7Ccms-image-000431870.jpg

Na década de 1960, outros grandes projetos urbanos marcariam definitivamente a paisagem carioca. Túneis, viadutos e vias expressas se multiplicaram desde então.

A recente duplicação do elevado do Joá, no Rio de Janeiro, consumiu fabulosa parcela dos recursos públicos. Mais uma obra rodoviarista, que acaba estimulando o uso do transporte motorizado individual e o ônibus (expressão da força extraordinária das empresas do setor nas cidades brasileiras), em detrimento de outros modais muito mais eficazes (como o metrô) ou mais saudáveis e bem menos poluentes (como a bicicleta), reforçando a velha matriz energética baseada em combustíveis fósseis (derivados do petróleo). Diversos outros exemplos poderiam ser citados nesta perspectiva, revelando justamente que a “culpa” pelo caos ou pelos problemas urbanos é a ocorrência do planejamento, e não a ausência dele.

Portanto, a pretensa neutralidade do planejamento urbano não existe: ele estará sempre associado a um determinado grupo de interesses, prevalecendo quase sempre os interesses das grandes empresas. Conforme se atribui a um famoso economista norte-americano, Paul Baran (1909-1964), “não é o planejamento que planeja o capital, mas o capital é que planeja o planejamento”.

Impacto das Olimpíadas

Para finalizar este tópico da aula, podemos tomar como exemplo a realização das Olimpíadas na cidade do Rio de Janeiro, em 2016. Desde que a cidade foi escolhida como sede dos jogos, em outubro de 2009, muitas expectativas foram geradas em torno dos investimentos e promessas de melhorias no espaço urbano carioca.

Todavia, a própria escolha da Barra da Tijuca para acolher o parque olímpico já deixou claro qual seria a parte da cidade mais beneficiada com os investimentos. Escolha muito distinta foi feita em 1996, quando a cidade se candidatou aos Jogos de 2004, e definiu a Ilha do Fundão como sede do parque olímpico e principais instalações. Localizada na Zona Norte da cidade, esta ilha, caso o Rio vencesse a disputa, permitiria, aos habitantes do subúrbio carioca, acesso a equipamentos de esporte e lazer em níveis jamais vivenciados.



Parque olímpico

Caso você não conheça a Barra da Tijuca e não tenha ideia de como foi o processo para desenvolver o parque olímpico do qual estamos falando, visite o site: <http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/noticias/video-acompanhe-a-evolucao-das-obras-e-conheca-o-parque-olimpico-da-barra>.

Vários impactos negativos podem ser associados a este megaevento esportivo, dentre eles o encarecimento brutal do solo urbano, que repercute

sobre os custos dos serviços em geral, tornando o Rio de Janeiro a cidade mais cara da América Latina. Também a expansão do metrô até a Barra da Tijuca, em função unicamente dos Jogos Olímpicos, quando o sistema precisava se expandir também para outras direções, atendendo populações desprovidas de boas condições de mobilidade.

Além disso, o governo alterou o projeto original, que estabelecia que a ligação metroviária Centro-Barra da Tijuca (a Linha 4) seria outra (via Laranjeiras e Jardim Botânico), e não uma mera extensão da já congestionada linha Centro-Zona Sul (Linha 1), que não solucionará os problemas de mobilidade dos passageiros.

Especialistas no assunto, reunidos no Clube de Engenharia, confirmaram o equívoco desta medida: “Isso vai contra o sistema de várias linhas de metrô usado no mundo inteiro”, afirmou o engenheiro de transportes Paulo Cezar Ribeiro, professor da Coppe-UFRJ e presidente do comitê organizador do seminário. “Em vez de ser em formato de ‘tripa’, precisamos do metrô em formato de rede”, acrescentou. (RIBEIRO apud TABAK, 2012).

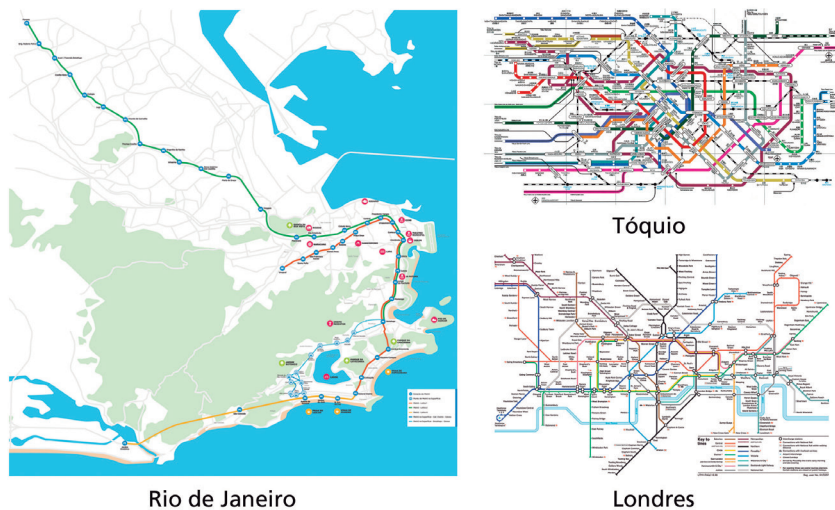


Figura 12.10: A diferença entre “tripa” e “rede” fica clara quando vemos lado a lado o mapa do metrô do Rio comparado aos de Tóquio e Londres, por exemplo.

Fontes: <https://www.metrorio.com.br/Content/imagens/mapas/mapa-interativo/mapa-interativo.jpg>

<http://www.mappery.com/maps/London-Subway-Map-2.gif>

<http://www.mappery.com/maps/Tokyo-Subway-Map-6.gif>

Atividade 2

Atende ao objetivo 2

A cidade do Rio de Janeiro, como vimos, carece de um sistema de transporte de massa eficiente. O projeto de realização dos Jogos Olímpicos acelerou intervenções urbanas e atraiu investimentos, mas foi dada mais atenção ao transporte rodoviário, via BRT, do que para a expansão do transporte sobre trilhos, mais eficaz e menos poluente. Com base no que foi exposto nesta aula e em pesquisas suas, explique a opção rodoviarista como legado dos Jogos.

Resposta comentada

Você deve apontar para os grandes interesses econômicos envolvidos no sistema rodoviarista: desde a matriz energética (combustíveis fósseis), passando pelo complexo industrial automotivo e chegando à força das empresas de ônibus em nosso Brasil urbano.

O urbanismo

Muito difícil identificar na História o momento preciso do surgimento do urbanismo, se o tomamos como a arte de idealizar e planejar as cidades, visando seu bom funcionamento, sua beleza e o bem-estar geral dos seus habitantes.

Na Antiga Grécia, a preocupação em torno de como seria uma cidade ideal ocupou diversos pensadores, dentre eles Platão, que no quarto século antes de Cristo imaginou um modelo de cidade perfeita, que

deveria ter não mais de 5.040 habitantes, o que para nossos dias não passaria talvez de um vilarejo, dependendo da região onde se encontrasse.

Sabemos que os romanos, na época de seu imenso império, realizavam o planejamento minucioso das cidades que iam sendo fundadas a partir da expansão imperial. Diversas cidades europeias importantes da atualidade surgiram como núcleos fundados pelos romanos, tais como Lutecia (mais tarde Paris), Londiniun (Londres), Barcino (Barcelona) e Olissipo (Lisboa), nos dois primeiros séculos da Era Cristã. O que essas cidades tinham de planejado, isto é, de previamente desenhado pelos romanos? A estrutura geométrica de sua malha viária, o Fórum como centro, o anfiteatro e outros equipamentos.



Uma viagem pela Antiguidade

Caso você tenha curiosidade de saber como era uma dessas cidades construídas pelos romanos, baixe o aplicativo Barcino 3D e faça uma viagem pelas ruas da cidade que veio a se tornar a magnífica Barcelona dos dias atuais.



Figura 12.11: Imagem do aplicativo Barcino 3D.

Fonte: <https://play.google.com/store/apps/details?id=cat.bcn.Barcino3D>

Links para download:

Android: [https://play.google.com/store/apps/details?id=cat.bcn.](https://play.google.com/store/apps/details?id=cat.bcn.Barcino3D)

Barcino3D

IOS: [https://itunes.apple.com/br/app/barcino-3d/](https://itunes.apple.com/br/app/barcino-3d/id905195071?mt=8)

id905195071?mt=8

Com o advento da Idade Média, as cidades perderam sua força política, já que a atividade econômica principal passou a ser a agricultura. O comércio sofreu grande retração, bem como as atividades político-administrativas, ambos centrados no espaço urbano.

Assim, a cidade medieval tende a ser de muito pequeno porte, se comparada a algumas das grandes cidades da Antiguidade. Também o planejamento urbano sofreu enorme retrocesso, praticamente se reduzindo a atividades básicas e muito eventuais, como definir o local da feira ou de certos usos problemáticos, como o matadouro (animais).

Basta observarmos o mapa de qualquer cidade medieval europeia para verificar a ausência de planejamento no traçado de suas ruas: prevalecem vias sinuosas, de largura variável, tendendo a ser muito estreitas, bem como a presença de muitos becos, dificultando a circulação.



Figura 12.12: Mapa medieval de Braga – Portugal.

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/02/Braga-mapa_medieval.jpg

Foi com o Renascimento e com o fortalecimento do mercantilismo que as cidades voltaram a florescer na Europa, adquirindo novamente importância na vida política e econômica e abrindo espaço para a retomada do planejamento urbano.

O ambiente cultural renascentista valoriza a racionalidade e a matemática, de forma que as cidades começam a ser alvo de crescente planejamento, baseado no cálculo preciso e na geometria das formas (ROLNIK, 1988).

Essa busca pela exatidão de uma cidade ordenada adquiriu formatos mais extremos na mente de pensadores como Leonardo da Vinci, Vitruvius e, mais do que todos, Tomas Morus (1478-1535), que idealizou a chamada *Ilha da Utopia*. A utopia de Tomas Morus consistiu no que deveria ser uma cidade realmente perfeita: ruas largas e retilíneas e zoneamento funcional, separando os usos. Todos os detalhes rigorosamente previstos.

Vimos, na Aula 7, o quanto a industrialização afetou as cidades. Estas não apenas passaram a apresentar um inédito crescimento urbano, como passaram a abrigar, em seu interior, multidões de pobres. Decerto, a figura do pobre já existia nas cidades desde a Antiguidade, mas não na proporção gigantesca da cidade industrial. A razão desta nova situação é o volumoso êxodo rural, proporcionado pelo “cercamento das terras” e pela atração que a cidade industrial exercia enquanto promessa de emprego e de negócios.



Cercamento das terras

O cercamento das terras (ou *enclosure*) ocorreu no Reino Unido, no alvorecer da Revolução Industrial, e foi fundamental para o seu sucesso. Basicamente, a terra deixou de ser um bem comum para se tornar bem de produção.

Dezenas de milhares de camponeses deixaram de ter acesso à terra para plantio. As cercas dos grandes proprietários os expulsou e definiu o uso da terra para criação de ovelhas, destinadas a produzir lã para a nascente indústria têxtil. Gerou-se fome e grande mortandade, pois sem terra os camponeses não tinham como produzir para seu sustento. Os que conseguiram chegar

às cidades se tornaram miseráveis mendigos, ou conseguiram se empregar nas fábricas, por salários igualmente miseráveis.

Os índices de exploração da força de trabalho nas cidades industriais eram assustadores. Trabalhadores (homens, mulheres e crianças) eram submetidos a jornadas de até 14 horas diárias, em troca de salários tão baixos que tinham que sobreviver penosamente.

A cidade moderna se revelava uma “galinha dos ovos de ouro” para a burguesia, que se enriquecia rapidamente, dispondo de farta mão de obra barata. Mas ao mesmo tempo era uma espécie de barril de pólvora, pois a massa oprimida encontrava, também pela primeira vez na História, condições inéditas de revolta e organização, já que, ao contrário de certo isolamento da vida no campo, estavam agora aglomerados e conversando muito mais sobre os problemas em comum.

Também podemos observar outra diferença em relação à vida no campo: as opções de lazer e repouso espiritual eram gratuitas e fartas, enquanto na cidade moderna prevalecia o lazer pago e condições altamente estressantes. Em suma, as condições eram muito propícias para a revolta popular, e ela ocorreu diversas vezes e em diversas cidades, como na famosa Comuna de Paris, em 1871.

Esta cidade revoltosa preocupava bastante as elites, temerosas de perder o controle da situação tão lucrativa. Assim, lançaram mão de várias estratégias de controle, como o policiamento ostensivo, a segregação socioespacial, a repressão e, o que mais nos interessa agora, o urbanismo. Urbanismo como forma de ordenar a cidade e assim garantir as condições de realização do lucro capitalista. Tudo isto no final do século XIX.

Principais matrizes urbanísticas

City Beautiful

Um movimento que ganhou destaque foi o *City Beautiful*, na última década do século XIX, nos Estados Unidos. A ideia fundamental assumida por seus mentores é que o embelezamento da cidade, através de grandes obras e monumentos, principalmente nas áreas mais centrais

(o *centro cívico*), inspiraria nos moradores um senso de orgulho e pertencimento. No fundo, o que estava em jogo era a busca da retomada da sacralidade do espaço urbano (em especial, o Centro), alvo de violentas manifestações por parte dos revoltosos.



Benjamin Franklin Parkway: o embelezamento para integrar.

Uma das cidades influenciadas pelo movimento *City Beautiful* foi a Filadélfia, na Pensilvânia. Inaugurada em 1917, a *Benjamin Franklin Parkway* recebe o nome do homem intitulado de *The First American* (o primeiro americano). Essa avenida fica entre o Museu de Arte e a prefeitura da Filadélfia.

A prefeitura chegou a ser o maior prédio do mundo, quando inaugurada em 1884, e possui, em seu topo, a estátua de William Penn, o fundador da cidade, em 1668. A fama e importância deste homem advém do fato de ter sido um dos responsáveis por garantir a liberdade religiosa de todos os moradores de sua colônia, atitude extremamente destoante de uma época marcada por perseguições religiosas.



Alexander Milne Calder

Figura 12.13: Estátua de William Penn no topo da prefeitura da Filadélfia.

Fonte: http://withart.visitphilly.com/images/uploads/artwork/_large/art-on-city-hall-600.jpg

É interessante ver esses dois nomes sendo exaltados em uma zona importante da cidade que, durante parte do século XIX, viveu momentos de tensão interna, pois os moradores locais não aceitaram bem a forte onda imigratória de negros e católicos, resultante das mudanças socioeconômicas acarretadas pela Revolução Industrial.



Figura 12.14: Cartão postal dos anos 1940, com a prefeitura ao fundo.

Fonte: <http://photos1.blogger.com/blogger/4325/882/1600/Benjamin%20Franklin%20Parkway.jpg>

O discurso simbólico, ou a “gramática territorial” do embelezamento da cidade através de grandes monumentos e obras de arte é justamente a busca do enaltecimento do espaço urbano como resultado do avanço civilizatório a ser celebrado, contra a suposta barbárie dos trabalhadores em levantes e mobilizações, organizados em partidos e sindicatos: “a cenografia contra o caos” (BARBOSA, 2006, p.126-127).

Alguns urbanistas estavam preocupados com as pessoas, com a qualidade de vida, mais do que com os lucros das elites, e fizeram propostas como a do inglês Ebenezer Howard (1850-1928), criador do modelo *cidade-jardim*. Esse modelo era a tentativa de trazer para o ambiente urbano alguns elementos positivos da vida rural, tais como o contato com a natureza e o ritmo de vida mais lento.

Cidade-jardim

Na cidade-jardim, a população deveria estar em torno de 30 mil habitantes e estar cercada de áreas agrícolas, de acesso direto para a população urbana. Mesmo no interior das metrópoles, alguns projetos baseados no modelo de Howard foram executados, gerando bairros de aspecto mais “humanizado”, arborizados, com vias em curvas e casario de dois pavimentos no máximo, para manter o céu e o horizonte no olhar do ser humano. No Rio de Janeiro, um bairro inspirado neste modelo urbanístico é o Jardim Guanabara, na Ilha do Governador.



Figura 12.15: Jardim Guanabara.

Fonte: http://www.historiadorio.com.br/images/bairros_guanabara4.jpg

Urbanismo progressista

Outros urbanistas estavam mais preocupados em atender aos anseios das elites, isto é, desenhar a cidade de forma que ela permitisse o funcionamento pleno da máquina capitalista de geração de lucro. O maior destaque desta corrente, intitulada *urbanismo progressista* (mais tarde, *modernista*) foi, sem dúvida, o franco-suíço Le Corbusier (1887-1965).

Corbusier é autor de expressões famosas, tais como “arquitetura ou revolução”, o que revela sua clareza quanto aos objetivos de suas ideias:

ordenar a cidade de modo a evitar processos revolucionários. Também é dele a autoria do movimento “morte à rua”: Corbusier, que teve ideias originais sobre a cidade, acreditava que a rua (esta via urbana que mistura usos diversos, como habitação, circulação, lazer, comércio etc.) era incompatível com a cidade moderna. A modernidade deveria basear-se na velocidade dos fluxos e na funcionalidade máxima do organismo urbano. Neste sentido, por ser estreita, a rua não se prestava à circulação veloz de bens e pessoas. Em troca da rua, Corbusier propunha as grandes avenidas. Para ser funcional, a cidade deveria separar ao máximo seus diversos usos, pois a mistura de usos resultava em confusão, em caos, em desperdício de tempo.

Um de seus seguidores no Brasil, Lucio Costa, é autor do projeto de Brasília, cidade que expressa muito bem os princípios do urbanismo modernista. Notemos o quanto o plano original separou precisamente os usos da cidade, criando zonas chamadas “universitária, hospitalar, comercial, hoteleira, residencial etc.” O modernismo previa também as “zonas respiratórias”: áreas verdes que, aliás, também abundam em Brasília. Com suas vias largas e retilíneas, é o próprio paraíso do automóvel.



Figura 12.16: Brasília.

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/3e/Brasilia_aerea_torredetv1304_4713.jpg/800px-Brasilia_aerea_torredetv1304_4713.jpg

As ideias de Le Corbusier tomavam a cidade como uma máquina, pois previam um funcionamento harmônico e eficaz. Suas ideias se difundiram com grande êxito, sobretudo a partir de 1930. Mas, ao mesmo

tempo, devemos levar em conta que outros grandes processos políticos e econômicos estavam reestruturando as sociedades, sobretudo após a Segunda Grande Guerra Mundial. Estamos falando do fordismo e do nascimento do Estado de Bem-estar Social, que afetaram sobremaneira a produção do espaço urbano. Particularmente, o planejamento urbano foi deixando de ser voltado basicamente para o progresso e para o desenvolvimento econômico, para também se dedicar às questões sociais, tais como saúde, educação, transporte e habitação. Na Aula 3, vimos como, na França, o movimento da “Geografia Ativa” foi liderado por geógrafos membros do Partido Comunista Francês e, portanto, preocupados com a distribuição de renda e melhores serviços urbanos para as camadas economicamente desfavorecidas.

Planejamento compreensivo

O planejamento urbano tornou-se, no dizer de muitos estudiosos, um planejamento “compreensivo”. Tal adjetivo quer realçar a natureza abrangente do plano, que compreende uma vasta gama de aspectos da cidade, bem como todos os espaços da cidade. É notável, por exemplo, no caso dos jogos olímpicos, como as cidades-sede, sobretudo entre 1960 e 1980, trataram de deixar um legado social importante, destinando as vilas olímpicas para uso de habitação social (MASCARENHAS, 2010).

Momento atual do planejamento urbano.

Nas últimas três ou quatro décadas, as transformações gerais do capitalismo repercutiram sobremaneira na produção e gestão das cidades em escala mundial. Em nossos dias, produtividade e competitividade definem os principais parâmetros orientadores da questão urbana, não mais concebida majoritariamente enquanto desafio histórico ao enfrentamento da injustiça social.

Diante relativo enfraquecimento dos Estados nacionais, as cidades reconquistaram autonomia e importância, adquirindo crescente *protagonismo* no cenário mundial (MARICATO, 2000). Ao mesmo tempo, o planejamento compreensivo, dominante até a década de 1970, vem sendo desmontado pela ideologia neoliberal que acompanha a reestruturação produtiva. Neste contexto, emerge em seu lugar o chamado “planejamento estratégico”, cuja crítica fundamental foi construída no Brasil por autores como Carlos Vainer (2000).

Na contramão do tradicional planejamento compreensivo, de caráter holístico, o novo modelo de planejamento passa a enfatizar a implementação dos chamados *grandes projetos de desenvolvimento urbano* (GPDUs) como vetores privilegiados e “estruturantes” do desenvolvimento. Operações emblemáticas, voltadas para a monumentalidade espetacular e para a projeção da imagem urbana. Tais iniciativas vêm, quase sempre, acompanhadas das parcerias público-privadas, da desregulamentação edilícia, da concessão de vantagens fiscais e da privatização dos espaços urbanos. Os grandes projetos de desenvolvimento urbano, a seu modo, sintetizam as novas formas de fazer e refazer as cidades do capitalismo contemporâneo.

Atualmente, a parceria público-privada é um instrumento utilizado em larga escala como justificativa para dinamizar os processos de intervenção urbana, nos quais os governos de cidades se integram à iniciativa privada local para atração de fontes externas de financiamento, instrumento que representa o elemento principal para a consolidação do empreendedorismo urbano (HARVEY, 1996).

Para Rose Compans (2004), as cidades na nova economia são lugares-chave para a produtividade e a reprodução do sistema capitalista. De acordo ainda com a autora, a inserção das cidades na nova economia globalizada se deve a dois fatores: as cidades se tornaram um elemento indispensável na organização geográfica das grandes empresas, e os governos nacionais perderam grande parte de sua capacidade governativa. Assim, os governos das cidades puderam surgir como agentes privilegiados para intermediarem a negociação entre os interesses do capital global e os das coletividades territoriais.

Fernanda Sánchez (2003) acredita que as estratégias de marketing urbano, utilizadas pelas lideranças locais, se tornaram de fundamental importância para a divulgação dos atributos dos diferentes lugares e das imagens construídas, criando verdadeiros cenários, que na maioria das vezes, omitem a realidade, aumentando a capacidade de atratividade do “produto cidade”, transformando os próprios cidadãos em meros figurantes, atores secundários de seu roteiro.

Claro que o “velho” modelo (o planejamento compreensivo) ainda persiste, sobretudo em sociedades democráticas e onde a estrutura jurídico-política orienta ações neste sentido. No Brasil, o Estatuto da Cidade contribui para que tenhamos possibilidades de executar um planejamento menos voltado para interesses puramente privados e que conte com participação dos cidadãos. Mas, sem dúvida, esta é a tendência

geral da atualidade, reflexo da onda neoliberal vigente. Os movimentos sociais podem e vêm contribuindo para que um planejamento urbano socialmente orientado seja ainda possível.

Conclusão

Após atravessar diversas etapas ao longo de sua história, e de ter atingido razoável grau de comprometimento com as causas sociais (no contexto do fordismo e do Estado de Bem-estar Social), o planejamento urbano se volta hoje para os grandes interesses privados. Este retrocesso é justificado pelos governos a partir de discursos que salientam a redução de capacidade financeira de investimento por parte do Poder Público. Ao mesmo tempo, argumentam também que é preciso atrair capitais privados, para que a cidade se desenvolva, e esta atração somente ocorre se houver um bom ambiente de negócios e facilidades para as empresas se instalarem ou investirem na cidade. Como, de um modo geral, apenas interessa ao capital privado investir em áreas mais valorizadas (exceção feita a setores específicos, como mineração e indústrias poluentes, dentre outros), as zonas mais pobres da cidade acabam se marginalizando do horizonte de atenção por parte do poder. Quando recebem investimentos (vide o caso das UPPs no Rio de Janeiro, fundadas no discurso da segurança), é muito mais para valorizar os bairros vizinhos e permitir a penetração de empresas de prestação de serviços, como energia elétrica, gás, telefonia, bem como bancos privados e redes comerciais.

Atividade final

Atende aos objetivos 3 e 4

Com base nesta aula e em pesquisa que você pode fazer, estabeleça comparação entre duas concepções de urbanismo pertencentes a épocas distintas: o movimento *City Beautiful* e o atual empreendedorismo urbano.

Resposta comentada

Você deve perceber que, não obstante os contextos históricos tão distintos, há elementos em comum entre as duas concepções. Ambas apostam no embelezamento da cidade como foco principal e no quanto esse investimento estético (produção de cenários monumentais) pode gerar aumento do grau de orgulho e pertencimento e, de alguma forma, contribuir para o apaziguamento dos conflitos urbanos.

Resumo

O planejamento urbano consiste na intervenção humana consciente no espaço urbano, baseada em estudos criteriosos, apoiada no urbanismo, e que visa reduzir ou mesmo resolver os problemas urbanos.

Vimos nesta aula que o planejamento urbano apresenta diferentes concepções, bem como um processo evolutivo muito rico, dentro do qual foram criadas as distintas concepções de planejamento. Devido à sua importância, demos especial destaque à obra de Le Corbusier, bem como ao planejamento compreensivo e ao “planejamento estratégico”, atualmente o de maior vigência no mundo.

Também procuramos demonstrar que não existe neutralidade no ato de planejar as cidades, ou seja, todas as formas de planejamento contêm pressupostos políticos e ideológicos sobre como deve ser a cidade, quais são seus males e como enfrentá-los. Vimos, assim, que o advento do automóvel e as políticas urbanas que incentivam a disseminação de seu uso, geram inúmeros problemas, e que tais políticas decorrem do poderio econômico do setor automotivo, bem como de uma concepção de planejamento urbano voltado para o favorecimento de determinados setores em detrimento das necessidades e dos interesses da maioria da população.

Por fim, apresentamos o atual contexto brasileiro, que vive uma situação particularmente paradoxal: de um lado, contamos com uma legislação federal avançada e socialmente referenciada, que possibilita aos governos urbanos tomar medidas no sentido da redução das desigualdades socioeconômicas e dos abusos cometidos pelo grande capital. Por outro lado, vivemos um período de forte apelo neoliberal, de forma que as conquistas sociais do Estatuto da Cidade encontram resistência.

Referências

BARBOSA, J. L. O ordenamento territorial urbano na era da acumulação globalizada. In: SANTOS, M. *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

COMPANS, Rose. *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao “empresariamento”: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debate*, nº 36, p. 48-64, 1996, São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O. et al. (orgs.). *A cidade do pensamento único – desmanchando consensos*. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 2000, 192 p.

MASCARENHAS, G. Barcelona y Río de Janeiro: diálogo entre modelos y realidades del llamado urbanismo olímpico. *Biblio 3w*, v. XV, p. 1-6, 2010, Barcelona.

RISERIO, A. *A cidade no Brasil*. São Paulo: Editora 34, 2012.

RODRIGUES, Arlete M. O espaço urbano e as estratégias de planejamento e produção da cidade. In: PEREIRA, E. (org.). *Planejamento urbano no Brasil: conceitos diálogos e práticas*. Chapecó: Argos, 2008.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

SÁNCHEZ, F. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos, 2003.

SOUZA, Marcelo. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

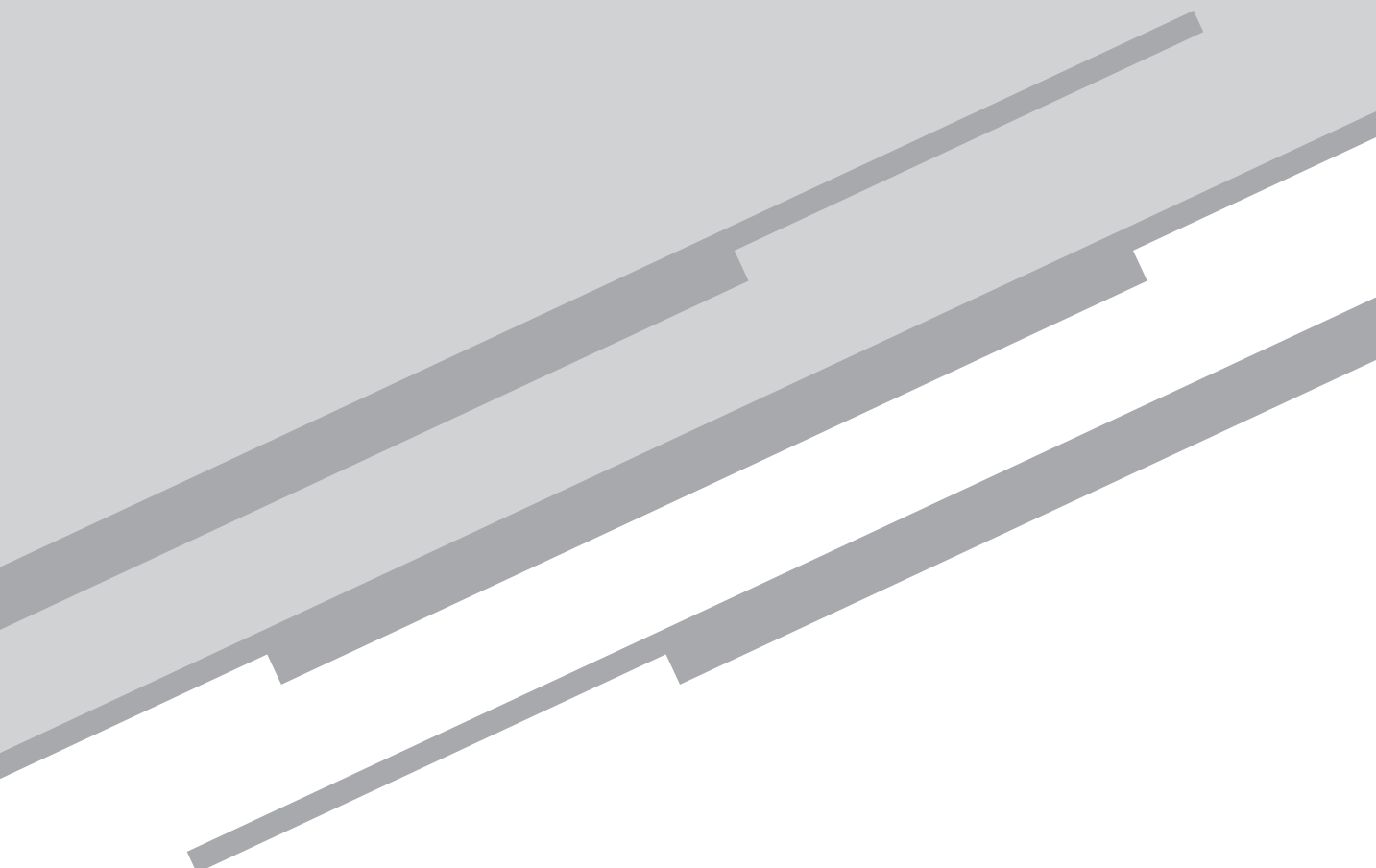
TABAK, Bernardo. Coppe e Clube de Engenharia criticam traçado atual da Linha 4 do metrô. *G1 RJ*, 23 ago. 2012. Disponível em: <http://g1.globo>.

com/rio-de-janeiro/noticia/2012/08/coppe-e-clube-de-engenharia-criticam-tracado-atual-da-linha-4-do-metro.html Acesso em: 25 ago. 2016.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O. et al. (orgs.). *A cidade do pensamento único*. Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

Aula 13

A urbanização turística



Gilmar Mascarenhas

Meta

Apresentar a urbanização turística como fenômeno relevante no mundo atual, na forma de um conjunto de processos que moldam a paisagem e o conteúdo das cidades onde o turismo é a atividade predominante.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. reconhecer a natureza da urbanização turística e suas peculiaridades em relação às formas de urbanização em geral;
2. identificar problemas específicos da urbanização turística no Brasil.

Pré-requisitos

Antes de mais, como pré-requisito, aconselhamos rever as Aulas 7, 9 e 12, sobre rede urbana (centralidades, áreas de influência etc.).

A urbanização movida pela força da atividade turística

Turismo e geografia se relacionam intensamente. Muitos fenômenos turísticos encontram na geografia parte de sua explicação. Também o espaço geográfico apresenta aspectos e dinâmicas que somente se explicam levando em consideração a existência do turismo, embora a maioria dos geógrafos ainda não tenha percebido tal relação, e siga ignorando a magnitude do turismo na realidade contemporânea.

O que vamos tratar nesta aula diz respeito ao quanto que o turismo afeta e mesmo organiza o processo de urbanização, quando ele é a principal ou uma das principais atividades da economia urbana. Vários estudos, em diversas partes do mundo, identificam um tipo peculiar de urbanização movido pela força da atividade turística, levando à construção de um novo conceito para dar conta desta forma específica de produção do espaço urbano: a *urbanização turística*.

A urbanização turística se revela como um dos mais significativos motores do crescimento urbano na atualidade. A Grã-Bretanha pós-industrial fabrica cada vez menos mercadorias e mais “tradição” (onda de tombamentos e multiplicação de museus nas cidades), sendo esta um ingrediente fundamental de um dos setores mais bem-sucedidos da economia britânica de nossos dias: o turismo urbano (URRY, 1996; MASSEY, 2007). Sem dúvida, estamos diante de um fenômeno novo, de largo alcance e de grande impacto na produção e dinâmica do espaço urbano, a merecer investigações empíricas e reflexões teóricas.



Figura 13.1: A vista da Torre de Londres nos mostra como a cidade busca preservar sua tradição.

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b6/Tower_of_london_from_swissre.jpg

Convém frisar que a urbanização turística é um fenômeno recente e, por isso, de recente conceituação, razão pela qual nem todos os estudiosos concordam com sua existência. Portanto, um dos objetivos desta aula é argumentar em favor da existência de um conjunto de fenômenos que justificam o uso deste conceito. Em outras palavras, acreditamos que haja uma forma específica de urbanização. Esta forma de urbanização somente ocorre em cidades turísticas. Tais cidades possuem um conjunto de características que as tornam distintas das demais cidades, não turísticas.

Não queremos, com isso, resolver a polêmica: ao contrário, queremos que ela continue, ou seja, que continuemos a debater até que ponto existe mesmo um fenômeno que mereça o nome de *urbanização turística*, pois somente assim a ciência evolui: através do debate constante.

Segundo Fratucci (2000), são poucos os trabalhos científicos desenvolvidos no sentido de buscar-se o conhecimento logístico do ordenamento territorial das áreas receptoras de fluxos turísticos, ou seja, os chamados *destinos turísticos*. Por áreas receptoras, entendem-se, em sua grande maioria, as áreas urbanas, pois mesmo quando a motivação principal do turista é a natureza, ele acaba se hospedando na cidade

mais próxima do atrativo turístico, onde inclusive se utiliza de agências que promovem o turismo ecológico.

A urbanização turística é um dos mais importantes fenômenos geográficos contemporâneos, principalmente no Brasil. Nas palavras do geógrafo francês Rémy Knafo (2008, p. 9): “aqueles que estudam a cidade contemporânea e não percebem a importância do turismo correm o risco de revelar seu arcaísmo”.

A natureza da urbanização turística

Tudo leva a crer que a expressão *urbanização turística* foi utilizada pela primeira vez por um pesquisador australiano chamado Patrick Mullins.

Em 1991, Mullins publicou um artigo no *International Journal of Urban Regional Research* (a mais conceituada revista internacional sobre estudos urbanos). Em seu estudo, ele recolheu dados em 13 cidades australianas, duas das quais, Gold Coast e Sunshine Coast, com claro perfil turístico. Verificou, então, sensíveis diferenças destas em relação às demais cidades que não apresentavam condições de atratividade turística, ao comparar vários aspectos como: distintos setores de atividades da economia urbana, o ritmo de crescimento demográfico, os níveis de emprego e subemprego e mesmo a dinâmica dos movimentos sociais e da sociedade civil em geral.

A conclusão de Mullins foi a de que a urbanização turística é, em suma, uma modalidade peculiar de produzir e estruturar o espaço urbano, e de viver a cidade. Em outras palavras, as cidades turísticas “representam uma nova e extraordinária forma de urbanização” (MULLINS, 1991, p. 326).

Tradicionalmente, sabemos que, no transcorrer da História, as aglomerações urbanas surgiram e cresceram em torno da acumulação do excedente agrícola, do comércio e, mais tarde, da produção de bens manufaturados. Porém, divergindo do modelo tradicional, as cidades turísticas se dedicam quase que exclusivamente ao consumo e, mais precisamente, ao consumo de artigos e serviços de diversão, prazer, relaxamento e recreação, e não ao consumo de necessidades básicas como moradia, serviços de saúde, abastecimento alimentar, educação etc. Tal especificidade irá se verificar nitidamente no uso do solo e na **morfologia urbana**, conforme demonstraremos mais adiante.

Morfologia urbana

Refere-se, etimologicamente, ao estudo das formas da cidade. Estamos falando, sobretudo, da configuração espacial, da forma que podemos visualizar quando estamos diante de um mapa da cidade. No mapa, identificamos áreas mais densas e centrais, diferentes de áreas mais distantes e de ocupação rarefeita. Áreas mais pobres e áreas nobres, áreas poluídas e outras mais bem dotadas de vegetação e outras amenidades; áreas verticalizadas (grande concentração de edifícios altos) e áreas de casario baixo.



Consumo e produção

Devemos ser cautelosos com essa distinção entre cidades *de produção* e cidades *de consumo*, pois trata-se de uma simplificação extrema. A rigor, essa distinção não existe, pois todas as cidades realizam ao mesmo tempo formas de produção e de consumo. A diferença que Mullins quer salientar é que nas cidades turísticas o consumo supera a produção, ao contrário do que tende a ocorrer nas cidades industriais.

O referido autor pretende contrapor esses dois modelos de urbanização por julgar que a cidade industrial pertence à era moderna, enquanto a cidade turística seria expressão de uma era pós-moderna. Tal procedimento teórico é compreensível, pois no momento em que realizou sua pesquisa (final da década de 1980), o meio acadêmico estava muito dedicado ao debate em torno da pós-modernidade. Todos supunham que estávamos vivendo um momento de ruptura geral (o desmonte do bloco socialista, que culminou com a queda do muro de Berlim; a emergência de uma nova sociedade pós-industrial e até mesmo a transição no plano da estética: novos estilos arquitetônicos, musicais, literários etc.) e que este novo momento histórico deveria ser denominado como pós-modernidade. Nos últimos 10 ou 15 anos, esta perspectiva praticamente desapareceu, sendo muito pouco citada.

Hoje, o que se entende é que não houve uma ruptura que justificasse a identificação de uma nova fase (*pós-moderna*), mas sim a continuidade do processo evolutivo do capitalismo, que aprofunda cada vez mais a globalização. A título de exemplo, o importante geógrafo David Harvey, em 1989, publicou o livro *A condição pós-moderna*, e hoje afirma que não mais sustentaria a perspectiva desta obra.

Pois bem, na cidade industrial podemos dizer que a produção supera o consumo. O motivo é simples: a fábrica é uma unidade de produção que se realiza em grande escala, isto é, produz muito mais que a população

local necessita, conforme vimos nas Aulas 7 e 9. Com o advento da industrialização, a pequena produção artesanal foi substituída pelas fábricas. Em resumo, a cidade industrial produz algo que vai viajar para longe, para ser consumido em algum outro lugar, diferente daquele onde foi produzido.

Nas cidades turísticas, o serviço prestado, como qualquer outro serviço, é consumido no próprio local: o bem (no caso, o produto industrializado) “viaja”, é transportado; o serviço não. Uma aula de inglês, por exemplo, seja ela oferecida num estabelecimento educacional, seja em domicílio, é um serviço consumido pelo aluno no mesmo instante e lugar em que é “produzido” pelo professor. *Grosso modo*, podemos dizer que, geralmente, da mesma forma que o bem se desloca até o consumidor, é o consumidor quem se desloca até o local onde é prestado o serviço, seja ele de natureza médica, educacional, jurídica, religiosa, turística etc.

Uma cidade comum tem sua economia urbana de serviços voltada para o mercado local e, no caso de uma cidade bem posicionada na hierarquia urbana, voltada também para eventuais fregueses oriundos de cidades menores situadas em sua área de influência. Uma cidade bem dotada de serviços acolhe consumidores procedentes de núcleos urbanos menores, onde determinado serviço não é oferecido.

Para exemplificar, um indivíduo que resida na zona rural ou num povoado, se quiser adquirir uma motocicleta, terá que se dirigir a uma cidade maior. Se quiser frequentar um curso de nível superior, também terá que se deslocar para uma cidade que ofereça este serviço. Por isso, quanto maior a área de influência de uma cidade, maior e mais dinâmica será sua economia urbana. E quanto maior poder aquisitivo tiverem seus consumidores, também maior será esta economia. Basta comparar duas cidades que, com o mesmo número de habitantes e mesma área de influência, se estiverem situadas em regiões de níveis socioeconômicos distintos, apresentarão dimensões econômicas distintas. Por exemplo: interior paulista × sertão nordestino.

A cidade turística dispõe de um mercado consumidor muito grande, pois este abrange seus moradores e também os visitantes. Por isso, é uma forma de urbanização diferente. É uma cidade especial. Uma cidade turística de apenas 20 mil habitantes oferece serviços (sobretudo no setor de comércio, restaurantes, lazer etc.) em quantidade e qualidade muito superiores às demais cidades de seu porte demográfico que não possuam

a condição turística. Isso é, sem dúvida, uma vantagem para seus moradores, desde que tenham recursos materiais para consumir tais serviços.

Podemos, para exemplificar, comparar duas cidades fluminenses: Itaperuna e Paraty. A primeira é de maior porte, contendo aproximadamente 90 mil habitantes, contra apenas 35 mil em Paraty. Ademais, Itaperuna é um centro urbano que comanda uma rede mesorregional (o Noroeste Fluminense, que abrange 11 municípios) e que abriga diversas outras cidades a seu redor. Situação muito distinta de Paraty, que, pertencendo à mesorregião Sul Fluminense, é um dos menores dos 14 municípios que a compõe, além de estar geograficamente em situação de relativo isolamento, pois seu acesso se dá por uma única rodovia e distante das demais cidades de sua mesorregião.

Assim, em tese, Itaperuna dispõe de mercado consumidor muito maior que Paraty. No entanto, Paraty possui mais e melhores restaurantes e bares que Itaperuna, além de mais atividades culturais. Dois indivíduos, cada um em uma destas duas cidades, mesmo com idêntico poder aquisitivo, levam vidas muito distintas. O itaperunense não desfruta da sofisticação dos serviços gastronômicos, nem das atividades culturais das quais desfruta o habitante de Paraty. Nos finais de semana, o cidadão itaperunense de classe média ou alta, geralmente, deixa a cidade, para desfrutar da vida campestre ou, em alguns casos, deslocar-se até praias que distam 150 km de sua casa. A cidade, aos domingos, oferece uma atmosfera de esvaziamento. Paraty, ao contrário, viceja.



Carlos Pimentel Tinoco



Mario Roberto Duran Ortiz

Figura 13.2: Na primeira imagem, temos a cidade de Itaperuna, um centro urbano que comanda o Noroeste Fluminense; na segunda, temos Paraty, uma cidade turística, que, além de incríveis belezas naturais, preserva sua arquitetura colonial do período em que era parte da rota do ouro.

Fontes: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/Itaperuna-10.jpg>
https://pt.wikipedia.org/wiki/Paraty#/media/File:Paraty_09_2007_59.JPG

Como explicar este paradoxo? Uma das razões é o fato de Itaperuna comandar justamente a mais pobre mesorregião do estado do Rio de Janeiro, o que já significa reduzido poder aquisitivo de seu mercado consumidor. Mas o motivo principal é a condição turística de Paraty. Os serviços somente estão ali, na quantidade e qualidade citadas, por contar com os numerosos visitantes. E ademais, são visitantes em geral de alto poder aquisitivo, muitos oriundos de outros países.

Ao contrário de cidades turísticas que acolhem *mochileiros* (em geral jovens estudantes que, mesmo sendo de classe média, tendem a viajar com poucos recursos) e segmentos de origem mais humilde, Paraty recebe também um público de alto nível educacional, quase sempre de faixas etárias superiores e, por isso, com maior capacidade de consumo, conforme constatou a pesquisa de Carneiro (2002).

Estamos afirmando que é melhor morar nas cidades turísticas? Sim, para quem quer desfrutar de determinados serviços e conhecer pessoas (ter uma vida social mais rica), mas isso tem seu custo. A começar pelo custo da terra urbana. Está comprovado que o turismo encarece o preço do solo. E, ao encarecer o custo da terra, encarece todos os demais serviços, pois qualquer estabelecimento comercial (ou de outro tipo) calcula, em seus custos de manutenção, o aluguel ou a renda fundiária.

Todos sabemos que beber um simples refrigerante ou fazer uma refeição tem um custo que varia conforme o lugar. Um empresário que aluga uma loja no centro de Paraty é forçado a transferir, para o preço de seus produtos, os gastos que tem com o valor pago pelo imóvel. Para não falar em casos de oportunismo e especulação, quando o empresário aumenta exageradamente os preços em contextos de elevado afluxo de turistas, alijando o morador do acesso aos bens e serviços de sua própria cidade.



Inflação de verão

Assim como Paraty, a Região dos Lagos é um dos principais destinos turísticos do estado do Rio. Durante o verão, incontáveis turistas vão para a região, e isso faz com que os preços subam a níveis absurdos, prejudicando fortemente os moradores locais.

Caso queira ver uma matéria sobre isso, acesse:

<http://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos/rjintertv-2edicao/videos/t/edicoes/v/moradores-reclamam-dos-altos-precos-na-alta-temporada-em-cabo-frio-rj/3087797/>.

Neste sentido, os habitantes de Florianópolis, cidade que concentra o afluxo de visitantes no verão (pois seu inverno é frio e o turismo local se apoia nas praias), queixam-se da carestia que ocorre, todos os anos, entre novembro e março, quando os supermercados, por exemplo, majoram seus preços propositalmente, cientes do grande público consumidor que chega à cidade. Portanto, a urbanização turística produz encarecimento da moradia e custo de vida mais alto, em todos os setores.

Geralmente, há migração intensa de trabalhadores desqualificados para as cidades turísticas. Tal migração ocorre pela falta de opções de emprego, em especial no campo, e pela ilusão de encontrar emprego fácil nas cidades turísticas. O próprio Mullins (1991) reconhece que a urbanização turística gera empregos sazonais e de baixa remuneração. E como são cidades mais caras, são mais excludentes e, por isso, mais hostis às populações de baixa renda, que nelas tendem a habitar zonas precárias e segregadas.

As quatro características fundamentais da urbanização turística

Podemos definir as quatro características fundamentais da urbanização turística da seguinte forma:

1. Na economia urbana, o consumo prevalece sobre as atividades produtivas. Devemos registrar que tal fenômeno torna-se possível pelo fato de que as elites e as camadas médias dos centros emissores, em particular das metrópoles, elegem as cidades turísticas para realizar parte de suas necessidades e desejos, convertendo-as em aglomerações sazonais de serviços e artigos de prazer, voltados para uma clientela externa. Trata-se, portanto, de uma possibilidade gerada pelas condições concretas da rede urbana. Algo que Nash (1995) sugere como uma forma de imperialismo: a subordinação de um lugar a outro através do turismo.

2. O crescimento demográfico e econômico das cidades turísticas tende a ultrapassar as taxas médias regional e nacional, como reflexo da expansão recente das práticas turísticas). Tal performance se manifesta no Brasil à revelia do contexto econômico recessivo. No território fluminense, podemos facilmente observar que são justamente os municípios de economia voltada para o turismo ou veraneio (segunda residência) os que apresentam maior incremento demográfico nas últimas décadas. Não por acaso, de Paraty a Mangaratiba, de Maricá a Macaé, verifica-se ao redor da metrópole um alinhamento de municípios costeiros com taxas de crescimento bem acima da média geral fluminense, todos com forte uso turístico ou de segunda residência.
3. Embora estas cidades tendam a apresentar maior dinamismo econômico que a média e, por conseguinte, exerçam atração de fluxos migratórios em busca de oportunidades de renda e trabalho, o subemprego, a precarização dos contratos, o baixo índice de sindicalização e a baixa remuneração consistem na tônica dominante das cidades turísticas, conforme observou Mullins (1991). No Brasil, desconhecemos estudos sistemáticos a respeito, mas as evidências parecem confirmar este quadro social preocupante.
4. No tocante à composição e dinâmica do tecido social, as camadas médias (artesãos, donos de pousadas, restaurantes, lojas e bares) se apresentam como numericamente expressivas e atuantes.

Tal segmento lidera o debate político local e exerce pressão no sentido da dotação de serviços públicos e preservação ambiental. O que percebemos com frequência é a organização dos agentes locais envolvidos com o turismo, visando melhorar ou manter uma série de aspectos da cidade.

Como vivem desta atividade, dependem, para o sucesso de seus empreendimentos, de que diversos problemas sejam evitados, para não afugentar os turistas; dentre eles, a limpeza urbana, o tratamento paisagístico das praças, a conservação dos logradouros, a retirada de mendigos e de outros elementos que tragam desconforto ao turista. Precisam contar com uma boa gestão pública (por isso, fazem pressão constante junto ao poder local).

Em suma, uma cidade turística, para seus comerciantes, deveria funcionar mais ou menos como um *shopping center*, onde os lojistas pagam para que o local se mantenha em perfeito estado geral, garantindo assim a satisfação de seus clientes. Também a administração do *shopping* realiza o *marketing* e promove eventos periódicos para atrair mais visitantes. A cidade turística, igualmente, depende de uma gestão que promova constantemente seu produto.

Outras características da urbanização turística

Convém registrar que há outras características da urbanização turística definida por Mullins (1991) que não correspondem exatamente ao caso brasileiro. O autor assinala, por exemplo, um ambiente de “privatismo”, com fraca presença do poder público. Tal observação nos parece mais adequada para países desenvolvidos que vivenciaram, sobretudo no pós-Segunda Guerra Mundial, o Estado de bem-estar social e seu forte impacto na natureza da urbanização, em contraposição à prevalência de um ambiente “neoliberal” nas cidades turísticas, que são mais recentes que as tradicionais. Como são áreas de projeção e crescimento mais recente, incorporam mais que outras a retração do Estado nas últimas duas décadas, isto é, o paulatino desmonte do aparato assistencial do *Welfare State*.

Já no Brasil, sobretudo no Nordeste, a urbanização turística conta, ao contrário, com decisivo suporte estatal na dotação de infraestrutura geral. E ademais, sobretudo para as camadas desfavorecidas, nossas cidades tradicionalmente sobreviveram à revelia da atuação do Poder Público.

Podemos acrescentar um último comentário acerca do fenômeno da urbanização turística, com base em reflexões suscitadas na pesquisa que já desenvolvemos no estado do Rio de Janeiro. Queremos sugerir um novo elemento como constituinte desta nova forma de organização do espaço urbano: a redefinição da noção de *usos sujos*. Para explicá-lo, é importante rever brevemente o conceito de *urbanismo progressista*, que tratamos na aula anterior.

A retomada do higienismo

Nesta proposta de urbanismo, fez-se realçar o higienismo, movimento que preconizava, no século XIX (com base nas descobertas epidemiológicas de vetores de doenças oriundos da microbiologia), uma profunda reestruturação do espaço urbano, identificando, combatendo e eliminando usos e práticas consideradas nocivas à saúde pública.

Em contextos específicos, tal discurso se adequou plenamente aos interesses do capital imobiliário e, de um modo geral, ao projeto elitista de gestão do espaço urbano, expulsando quiosques, cortiços e ambulantes das áreas nobres e centrais, em nome da higiene, da ordem e do embelezamento da cidade que se deseja “moderna” e cosmopolita.



Higienismo na urbanização turística

Um bom exemplo para ilustrar o discurso higienista nos dias atuais é a recente reforma na orla da Praia Grande de Arraial do Cabo (RJ). Na primeira imagem da **Figura 13.3**, vemos como eram os quiosques antes; na segunda, a demolição; na terceira vemos a nova orla com os novos quiosques.

Arraial não foi a única cidade litorânea a modernizar seus quiosques, mas é inevitável perceber que a cidade, que sempre foi marcada pela pesca artesanal, passou a urbanizar-se em função do turismo, tornando os terrenos nas proximidades de suas praias cada vez mais caros e inacessíveis para a população local.

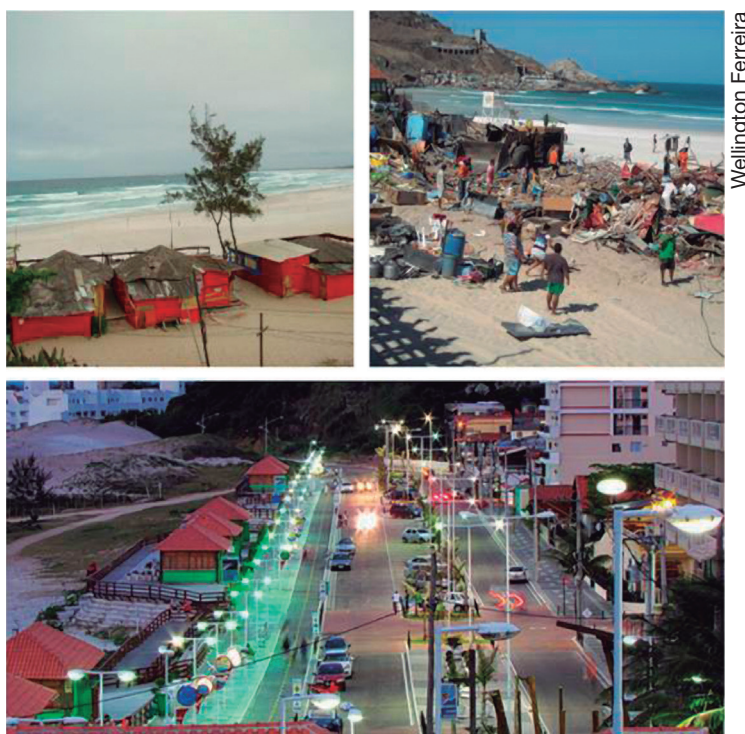


Figura 13.3: Orla da Praia Grande, em Arraial do Cabo.

Fontes: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/adiada-a-demolicao-dos-quiosques-que-ocupam-a-faixa-de-areia-em-arraial-do-cabo-20110913.html>
<http://www.jornaldesabado.com.br/?p=2798>
http://i1.r7.com/data/files/2C95/948F/32D3/E3F9/0132/D567/6121/7926/Nova%20Orla%20_%20FI%C3%A1via%20Alessandra%20-%20Pqna.jpg

No Brasil, este processo alterou profundamente a estrutura de nossas cidades, conduzindo à formação das favelas e expansão de uma periferia empobrecida, já que expulsou os pobres da área central. Este processo permanece, de alguma forma, vivo até os dias atuais, mas o momento mais intenso do higienismo foi a Reforma Pereira Passos, no município do Rio de Janeiro.

Em suma, o urbanismo progressista se amparou no discurso higienista para promover um verdadeiro combate às formas de sobrevivência das populações pobres que habitavam as áreas centrais. E estabeleceu como *uso sujo* todo um conjunto de práticas populares de sobrevivência. No caso da urbanização turística, percebemos que a gestão do espaço amplia o rol dos usos considerados *sujos*, isto é, inconvenientes em determinadas áreas privilegiadas para reprodução do capital.

Se, no período de Pereira Passos, definiu-se como importante a construção de uma imagem de cidade ordeira, higiênica e progressista, na atualidade a atividade turística retoma como de suma importância a produção da imagem, por força da natureza intrínseca do produto que se vende. Mullins (1991) já chamava a atenção para a formação de enclaves, como “redutos espaciais de consumo hedonista”. Nestes espaços de realização dos desejos, o bem-estar do turista não pode ser molestado pela presença de personagens e usos alheios à fantasia do consumo. Em outras palavras, o pobre e a pobreza seriam aspectos a serem evitados, pois destoam da paisagem e da ambiência cuidadosamente elaboradas pelo turismo. Observando diversos casos concretos, apontaremos mais adiante aspectos que ilustram esta nossa reflexão.



Gilmar Mascarenhas

Figura 13.4: Exemplo de enclave de consumo turístico, o “Quadrado” em Trancozo (BA): aldeamento jesuítico do século XVI, o casario rústico de uso residencial modesto se converteu integralmente em espaço de pousadas e gastronomia.

Atividade 1

Atende aos objetivos 1 e 2

Eleja duas das diversas características da urbanização turística citadas nesta aula e explique como elas se manifestam.

Resposta comentada

Você poderá eleger duas das seguintes características:

- crescimento demográfico acelerado: devido à oferta de empregos e atração de investidores em pousadas, restaurantes etc;
- elevado custo de vida: pela presença do turista, geralmente com boa capacidade de compra;
- tendência à segregação espacial: pela extrema valorização do solo urbano nas áreas centrais e mais nobres;
- oferta de serviços de lazer superior ao porte da cidade: para satisfazer o turista, acostumado em geral com serviços diversos na metrópole;
- organização dos setores médios e ligados ao negócio turístico em prol da qualidade do ambiente urbano: pequenos empresários preocupados com manter a atratividade do lugar;
- desemprego ou o subemprego: o turismo gera subemprego, sobretudo pela sazonalidade. O desemprego se refere principalmente à ilusão de encontrar grande oferta de empregos nas cidades turísticas;
- ou ainda o emprego sazonal a deteriorar as condições de sobrevivência dos segmentos sociais despossuídos de meios de empreender. Grande oferta no verão e nos finais de semana, em contraste com o restante do ano.

A urbanização turística no Brasil: breve panorama

No Brasil, não obstante a evidência do fenômeno em pauta, raras têm sido as iniciativas acadêmicas para compreender as formas de urbanização turística. No plano teórico, destaca-se o pioneirismo de Maria Thereza Luchiari (1998), ao repensar a proposta de Mullins no marco conceitual proposto por Milton Santos, que estuda o lugar em sua relação com a totalidade-mundo. A autora procurou demonstrar como o lugar (no caso, a cidade turística) se envolve em processos cuja origem lhe é exterior, assim, confrontando mundo e lugar. Para ela, corremos o risco de ver a urbanização turística produzir cidades tão indesejáveis quanto o fez a urbanização industrial.

Outra iniciativa coube a Edmilson Lopes Jr (2000), analisando o caso de Natal (RN) e oferecendo interessantes apontamentos. O autor observa a dimensão simbólica no recente e acelerado processo de conversão de algumas das capitais nordestinas em *cidades do prazer*. No caso de Natal, a urbanização turística vem promovendo uma completa reordenação espacial, não apenas deslocando para a Zona Sul o eixo de crescimento da cidade, mas, sobretudo, acirrando o *apartheid urbano* (LOPES JR., 2000, p. 47), que empurra e concentra os trabalhadores para a Zona Norte, acentuando as desigualdades e a segregação socioespacial. A cidadania incompleta é percebida pelo autor como uma das consequências desse processo de urbanização.

Ainda segundo Lopes Jr., a urbanização turística varia caso a caso. No plano do imaginário, a cidade de Natal se volta para o consumo virtual do meio ambiente, e “esvazia-se de história, ao contrário de Salvador, que constrói uma” (LOPES JR., 2000, p. 49). Em outras palavras, enquanto Natal vende a imagem de uma cidade fortemente apoiada em um cenário natural preservado (sobretudo as dunas), Salvador investiu no patrimônio histórico e cultural, além da produção cultural mais recente, associada às raízes afrobrasileiras. Porém, inclusive por ser sociólogo, o autor acaba mantendo sua análise nesse plano simbólico, não investindo na produção do espaço geográfico, que é nosso foco principal de interesse.



Figura 13.5: De um lado temos Natal (RN), cidade que cresce focada em vender suas belezas naturais, esvaziando-se de sua história, enquanto de outro lado temos Salvador, que aposta no passado como recurso turístico.

Fontes: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/Natal_Ene_2006_63_8x6.jpg
<http://msalx.viajeaquai.abril.com.br/2013/03/11/1101/5tY2z/forte-dos-reis-magos-seturrio-grande-do-norte-divulgacao.jpeg?1363011011>
<http://www.hospedagemempontanegra.com.br/ProLoser-AnythingSlider/images/camelos.jpg>
<https://encrypted-tbn2.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRpFVbbdqKmvWZgBIXFL9IRij9l6cGB7S136qYTLFGVusjA9zfGjA>
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/84/Pelourinho%2C_Salvador.jpg/800px-Pelourinho%2C_Salvador.jpg
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/29/Baiana-acaraj%C3%A9-Salvador.jpg/1024px-Baiana-acaraj%C3%A9-Salvador.jpg>
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/85/Olodum-drummers.jpg>
https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcR8WyzfFdGd4W5j3XMOz-Un4MgihF-bc3q13uMR8_Vo7Q_nGMmA

Na cidade de Porto Seguro (BA), a urbanização turística promoveu a atração de grande fluxo migratório, sobretudo proveniente da zona rural, muito afetada pela crise econômica, provocada por uma praga, no início dos anos 1990 (a vassoura-de-bruxa), no plantio de cacau.

Vasto contingente de pobres trabalhadores rurais veio buscar emprego em Porto Seguro, e diante da impossibilidade de encontrar melhor solução para a questão habitacional, acabou gerando uma espécie de bolsão de miséria, o chamado *Baianão*, bairro que se isola do conjunto turístico da cidade, um afastamento que a indústria do turismo considerava necessário para a qualidade do seu produto. Esta aglomeração reunia em torno de 12 mil pessoas, quando lá estivemos pesquisando, em 2002.



Figura 13.6: A crise econômica causada pela praga vassoura-de-bruxa fez com que a população rural migrasse para cidade de Porto Seguro, formando o bairro Baianão.

Fontes: https://pt.wikipedia.org/wiki/Cacau#/media/File:Cocoa_Pods.JPG

<http://www.ceplac.gov.br/radar/cacau-001.gif>

<https://www.google.com.br/maps/@-16.415042,-39.086259,3a,75y,207.84h,85.74t/dat a=!3m6!1e1!3m4!1sX1XFvPgcDWvS6lASW9nP7g!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1>

A urbanização turística fluminense

Entre 2003 e 2007, no Instituto de Geografia da UERJ, realizamos pesquisas sobre a urbanização turística no estado do Rio de Janeiro e, aos resultados deste trabalho, dedicaremos os próximos passos desta aula, com destaque para a vila de Penedo.

A organização espacial do estado do Rio de Janeiro (unidade da federação brasileira de mais alto índice de urbanização) se caracteriza tradicionalmente pela esmagadora primazia de sua área metropolitana, concentradora de recursos, dinamismo, poder, informação e $\frac{3}{4}$ da população estadual. Não obstante, o interior fluminense vem apresentando, nas últimas três décadas, evidentes sinais de dinamização de sua economia, revertendo um antigo processo que promovia a contínua concentração metropolitana.

Neste processo de desaceleração da concentração metropolitana, a rede urbana do interior fluminense, representada por um variado conjunto de cidades de médio e pequeno porte, em sua maioria centros estagnados e com mais de um século de existência, vem redefinido rapidamente seu arranjo e conteúdo, formando novos eixos de urbanização. Algumas pequenas aglomerações se converteram ultimamente em centralidades de serviços especializados, dentro de uma nova configuração da hierarquia urbana.

Sem desmerecer outras atividades, como a indústria metal-mecânica, o turismo e o veraneio são provavelmente os maiores responsáveis pela retomada de expressivo desempenho econômico de diversas localidades e regiões fluminenses, contribuindo para reverter a histórica tendência de concentração espacial de recursos e população na região metropolitana. Também vem a atividade turístico-recreativa contribuindo decisivamente para a crescente articulação (historicamente escassa) entre a capital e o interior no estado do Rio de Janeiro, incrementando de forma significativa o espaço de fluxos e contatos.



Retenção de êxodo demográfico

Já podemos falar em retenção de êxodo demográfico do interior fluminense em direção à capital e situações de migração de retorno. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), o censo de 1991 registrou claramente o estancamento de um longo processo de esvaziamento demográfico no interior, que finalmente ampliara sua participação percentual no conjunto da população fluminense para algo em torno de 23%, recuperando o índice verificado em 1970. Na década seguinte, continua o interior apresentando índices de crescimento superiores ao da média estadual, inclusive os da Região Metropolitana, atingindo 24,3% de participação no conjunto.

A urbanização turística se insere nitidamente neste processo, oferecendo serviços de lazer, turismo e moradia ou segunda residência de alto padrão em novas centralidades (rever Aula 9), funcionando estas como verdadeiros distritos de amenidades no conjunto da rede urbana. Vale registrar que são estas localidades

justamente as que apresentam maior dinamismo econômico e crescimento demográfico no panorama estadual. Não é por acaso que, de Paraty a Mangaratiba, de Maricá a Macaé, verifica-se ao redor da metrópole um alinhamento de municípios costeiros com taxas de crescimento bem acima da média geral fluminense, todos com forte uso turístico ou de segunda residência.

Notamos, no caso de Búzios (RJ), a existência de diversos jornais locais, a maioria veiculando debates e reivindicações de setores médios e intelectuais da cidade, que enfrentam abertamente os interesses de proprietários fundiários e empresários da construção civil, em prol da manutenção da qualidade ambiental e paisagística.

Argumentam que Búzios, como *paraíso perdido*, deve conservar sua paisagem bucólica e com grande presença da natureza, enquanto o setor da construção civil afirma que Búzios é um *paraíso achado*, onde se deveria construir mais residências e hotéis, para que mais pessoas pudessem usufruir de suas belezas.

Nas eleições municipais de 2004, notamos claramente que este setor buscou apoio político junto aos pobres da cidade (que se concentram, sobretudo, na populosa e estigmatizada comunidade da Praia da Rasa), argumentando que, para eles, o principal meio de sobrevivência seria o emprego na construção civil, acusando assim de elitista a candidatura a prefeito apoiada pelo setor turístico. Houve, então, grande debate em torno do plano diretor da cidade, sobre quais os limites (de gabarito e de taxa de aproveitamento dos terrenos, bem como quais as áreas passíveis de novos empreendimentos imobiliários) para se construir.

O caso de Penedo

Vejamos agora mais detidamente o caso de Penedo, pois, considerando-se que ali o processo de turistificação foi acionado de forma intensa e em uma área ainda praticamente rural, a forma urbana resultante é basicamente produto do turismo, consistindo assim num dos mais acabados processos de urbanização turística em território fluminense.



As duas faces de Penedo

Penedo atrai turistas com sua arquitetura inspirada na Finlândia e suas belezas naturais, como rios e cachoeiras. Se você se interessar mais em conhecer sua parte turística por meio de fotos, acesse o site www.visitepenedo.com.

Porém, se quiser descobrir o outro lado da urbanização turística e suas consequências para a região, continue a ler esta aula, pois dificilmente estas informações serão encontradas nos sites turísticos, que visam omitir o lado que “ninguém quer ver”, para enaltecer os atrativos arquitetônicos e naturais que atraem grande público para a região.

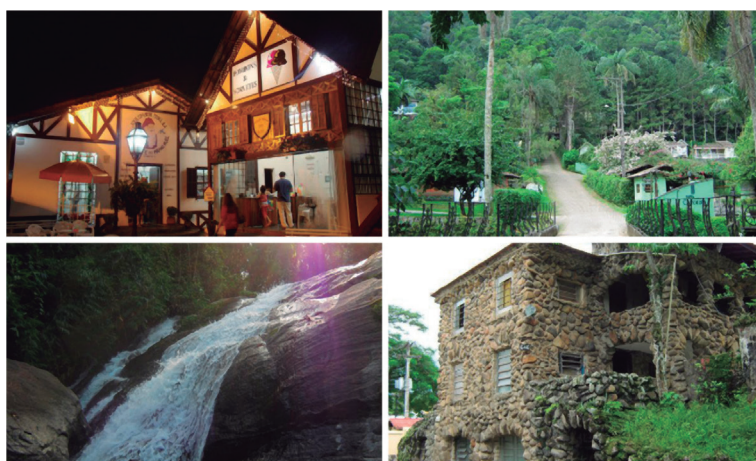


Figura 13.7: Imagens de Penedo – Itatiaia RJ).

Fonte: www.visitepenedo.com

Seu efetivo crescimento se verifica a partir do início da década de 1980. O crescimento urbano-industrial da vizinha cidade de Resende, e de outros núcleos vizinhos como Porto Real, associado ao forte incremento do espaço de fluxos, converte Penedo em área de entretenimento para um amplo mercado regional carente de serviços desta natureza. Aliás, na opinião de muitos dos nossos entrevistados, Penedo funciona praticamente como um bairro de Resende, dada a proximidade e o fácil

acesso (10 minutos de automóvel, 30 minutos de ônibus urbano). Basta observar a quantidade de veículos com placa deste município para aferir o efetivo grau de ligação.

Esta característica de Penedo ilustra, aliás, uma das principais tendências contemporâneas das práticas turísticas: a redução da jornada, associada à multiplicação de destinos turísticos e à combinação com a oferta local de atividades recreativas, de forma que, conforme Knafo (1997), é cada vez mais difícil discernir entre turismo e lazer.

Surgiu, na década de 1970, um processo migratório em direção a Penedo movido por oportunidades de negócios e pela oferta de empregos (inclusive em construção civil). Na década de 1980, com o crescimento local, concretiza-se a transição do rural (Penedo foi um fazenda de café no século XIX) para o urbano. Neste sentido, junto ao núcleo central, formou-se um bairro para camadas menos favorecidas (trabalhadores do terciário pouco qualificado), cuja denominação – “Formigueiro” – reflete o adensamento populacional associado ao intenso parcelamento de terrenos nesta área, antes ocupada por famílias finlandesas, em contraste com o *habitat* disperso, relacionado ao superdimensionado tamanho médio dos lotes em Penedo. Esta forma de ocupação urbana na área central não obedeceu a um plano de ordenamento, verificando-se, portanto, ruas estreitas, terrenos reduzidos e edificações bem junto à margem dos rios.

Na década de 1990, acentuou-se a utilização da identidade finlandesa como recurso turístico. Além da criação do Museu da Dona Eva, inaugurou-se o misto de *shopping* e parque temático “Pequena Finlândia” (“A casa de Papai Noel no Brasil”) (**Figura 13.7**), incorporando assim um novo perfil de visitantes: famílias com crianças.

Paralelamente, diversificou-se a oferta gastronômica, com a implantação da Vila da Gula, anexa ao referido parque temático, de forma que Penedo atingiu, no final desta década, o total de 36 restaurantes e bares, além de 48 lojas comerciais, outra atividade que duplicou sua expressão em 10 anos. Mais recentemente, novos investimentos apostam na constante renovação do produto local, com destaque para o novo *shopping* “Vale dos Duendes” (sugestiva denominação de apelo esotérico), com 54 lojas, inaugurado em 2005. Localizado quase em frente ao parque Pequena Finlândia, o investimento se aproveitou deste ponto e o ratificou como o de maior centralidade na organização interna do espaço urbano em Penedo.

Até o início da década de 1970, as poucas unidades hoteleiras em Penedo encontravam-se dispersas. Tratava-se de um arranjo espacial destinado

a atender à demanda turística por espaços verdes, vida campestre e tranquilidade. Com a explosão do turismo da década de 1980 e a conversão do lugar em distrito de amenidades no contexto regional, o velho caminho (agora asfaltado) entre a Fazenda Penedo e a via Dutra, particularmente no trecho denominado “Avenida das Mangueiras” se tornou uma importante via urbanizada. Esta via apresenta uma arquitetura temática peculiar, utilizando madeira e jardinagem, toda uma fisionomia que pretende produzir uma atmosfera de consumo, fachadas alegres, por vezes de apelo “infantilizante”, que convidam o visitante a “saborear” o lugar.

Na tentativa de sintetizar os usos desta via principal de Penedo, podemos afirmar que:

1. verifica-se amplo predomínio de uso recreativo/consumo “de amenidades”: *Casa do Chocolate* (**Figura 13.7**), bares, oferta variada de restaurantes (incluindo gastronomia internacional), hospedagem em diversos níveis de qualidade, artesanato etc. Há também agências de imóveis, que funcionam mais propriamente como locadoras de curtas temporadas. O primeiro aspecto a chamar a atenção em Penedo é o amplo predomínio de atividades e estabelecimentos destinados ao consumo recreativo, tal qual realçamos anteriormente como atributo principal da urbanização turística. Se comparado com qualquer outro aglomerado de semelhante porte demográfico, encontraremos em Penedo uma situação radicalmente distinta, no tocante às funções urbanas ali exercidas.
2. nota-se a existência de apenas duas farmácias e uma padaria (vale destacar que, majoritariamente, o pão se destina às pousadas e ao serviço de café para turistas). Em síntese, os serviços essenciais de uma cidade “real” não precisam comparecer no sonhado reduto do prazer.
3. existem apenas duas pequenas bancas de jornais, mas que em geral funcionam somente nos fins de semana, refletindo a temporalidade peculiar da vida urbana local.

Dispondo destas funções elitizadas, é interessante registrar o quanto a via principal de Penedo se esvazia completamente durante os dias úteis. Para a população nativa, aquela enorme oferta de serviços ocupando tão nobre espaço não possui qualquer serventia. Ao estudioso, vale transitar por esta via durante a semana, para “estranhar” o deserto reinante, tão diferente dos animados fins de semana, e constatar que se trata realmente de uma cidade diferente. No máximo, ouve-se o incômodo ruído de

martelos e serras, de trabalhadores humildes consertando e arranjando cuidadosamente a paisagem que será consumida na sexta-feira.

No que se refere aos novos “usos sujos”, Penedo também elege os seus, localizados, sobretudo, na Avenida Brasil, paralela à via principal, no já citado bairro Formigueiro, isto é, junto, porém fora do eixo turístico. Vide, por exemplo, a “rodoviária” (ponto de venda de passagens e chegada/saída de ônibus interurbano), que funciona no *Penepão*, grande mercearia voltada para o consumidor nativo. Ali também encontramos as lojas de material de construção, produtos agropecuários, serviços religiosos, um modesto cabeleireiro, posto de atendimento policial, carpintaria, serviço odontológico, placas de venda de *sacolés* e *aulas de reforço* no portão das casas etc. Também os serviços de lazer para a comunidade se concentram aqui: os tradicionais botecos e uma danceteria bastante popular, a *Medieval*. Toda esta zona, que pertence também ao centro comercial de Penedo, apresenta fisionomia e arquitetura rudimentares, característica, aliás, da paisagem de nossas periferias metropolitanas.

Em suma, a organização do espaço urbano em Penedo configura a existência de dois circuitos da economia local, cada um com sua espacialidade própria, claramente demarcada. Um setor destinado a turistas e indivíduos de médio/alto poder aquisitivo, residentes nas proximidades (bairro Martinelli, Resende etc.), composto por bens e serviços mais sofisticados, destinados, sobretudo, ao prazer, e com preços praticamente inacessíveis aos segmentos populares da região. Um outro circuito, destinado aos pobres do lugar, caracteriza-se por baixos preços, organização informal ou rudimentar, abrangendo amiúde serviços de primeira necessidade. O primeiro circuito, sendo para clientes motorizados, se estende espacosamente pela via principal até as zonas de baixa densidade populacional da Fazendinha e do Alto Penedo, espaço alvo de intensa especulação imobiliária. O segundo se concentra no relativamente desvalorizado bairro Formigueiro.

A urbanização turística em Penedo também vem comprometendo, sem dúvida, o meio ambiente. No que diz respeito à qualidade do produto turístico, é a poluição de seus poucos cursos d’água (particularmente os rios Palmital e Das Pedras), reflexo da ocupação ilegal de suas margens e da forma de disposição/destino dos resíduos domésticos, o principal problema identificado pelas autoridades locais.

Nos últimos anos, o advento do lazer a cavalo também vem comprometendo a qualidade ambiental da bacia do Rio das Pedras, contaminando-o

com fezes dos animais. A proibição da balneabilidade em determinados trechos (encachoeirados), associada à contaminação da água, afeta profundamente a ideia de lazer com qualidade ambiental almejada pelo turista, segundo o plano diretor de Itatiaia. Outros problemas ambientais são a qualidade do ar (decorrente da proximidade com a via Dutra e seu intenso tráfego) e a ocorrência de queimadas e desmatamentos.



Poluição

Caso queira saber mais sobre a poluição dos cursos d'água de Penedo, leia o relato no blog abaixo. O texto mostra a tristeza de um morador antigo da cidade ao perceber como a poluição está inviabilizando o Rio das Pedras.

<http://blblogdapousadaarboretum.blogspot.com.br/2010/01/rio-das-pedras-embandeirado-xicara-e-o.html>



Figura 13.8: Poluição no Rio das Pedras em Penedo.

Fonte: http://lh6.ggpht.com/_yCaSjsq3k7U/TTGTI7UR6il/AAAAAAAAA2w/Z_j-7YXkauo/Penedo%20Est.%203%20Cachoeiras%20Abril%202010%20011_thumb%5B5%5D.jpg?imgmax=800

O bairro Martinelli reúne executivos, empresários locais e proprietários nobres de segunda residência. E onde residem os pedreiros, lixeiros, jardineiros, as faxineiras, camareiras e cozinheiras de Penedo? Como se aloja esta gente que sustenta, com trabalho pesado e baixa remuneração, aquele paraíso de consumo e amenidades? Um segmento menos desqualificado profissionalmente, formado por atendentes de hotelaria, garçons, comerciários de lojas mais sofisticadas etc., de um modo geral reside no Formigueiro, bairro simples, porém dotado de infraestrutura urbana básica, e acessível por caminhada em relação à maioria das fontes de emprego em Penedo. Alguns, é claro, moram em bairros modestos de Itatiaia ou Resende, dispondo de transporte coletivo barato e rápido.

Trabalhadores no ramo pesado, muitas vezes *biscateiros* (prestadores de serviços temporários), tais como pedreiros, jardineiros, pintores, bombeiros ou mesmo balconistas não especializados, cozinheiras, camareiras e lavadeiras, sobretudo os que chegaram a Penedo nos últimos 10 ou 15 anos, trazidos pelo surto de crescimento turístico, tiveram quase sempre de recorrer à invasão de terrenos e ao clássico expediente da autoconstrução. Neste breve período, a população local se duplicou em tamanho e o preço da terra urbana evidentemente se multiplicou, propiciando a expansão de áreas de habitação irregular e precária, tais como África I, África II, Vale do Ermitão e Jambeiro.



Gilmar Mascarenhas

Fig. 13.9: Vista de uma das ocupações de baixa renda em Penedo, em junho de 2003. E, a seguir, o contraste com a paisagem da zona turística.



Fig.13.10: Zona nobre de Penedo, arborizada e bem urbanizada, dotada de áreas de lazer, pousadas e estabelecimentos comerciais de alto padrão (julho de 2003).

Julgamos interessante registrar que, das quatro aglomerações supracitadas, a primeira preexiste a este período recente de explosivo crescimento local. Segundo depoimentos de moradores antigos, sempre existiu a pequena e segregada aglomeração de casas humildes, ocupadas por população negra e, por isso, popularmente chamada *África*. Supostamente, são descendentes de escravos que trabalharam na produção agrícola e que, refugiados ou abandonados (por velhice), ali permaneceram após o fim do ciclo do café na região. Trata-se de uma face oculta da história social de Penedo, comum, aliás, a tantas outras localidades no Brasil.

O fluxo migratório em direção a Penedo originou novas ocupações precárias, geralmente em áreas de encosta. Uma delas recebeu a denominação de *África II*, sugerindo certa continuidade em relação à antiga aglomeração de negros e pobres, já citada. São também posseiros os migrantes que formaram *Jambeiro* e *Vale do Ermitão*, áreas de similar feição. O mais interessante é a localização destes espaços. Todos se encontram muito próximos ao eixo turístico de Penedo, mas a topografia permite que mantenham-se “escondidos”, preservando, assim, a paisagem romantizada da alegria, do consumo, da atmosfera finlandesa.

Trata-se de um arranjo altamente segregacionista, que exclui o pobre até mesmo da paisagem, tornando-o adequadamente invisível aos olhos daqueles que querem se sentir em um paraíso terrestre. Paraíso que continua sendo divulgado na propaganda destas cidades. Mas se olharmos com mais atenção, veremos o alto grau de pobreza e desigualdades nestes lugares. Afinal, os serviços turísticos envolvem pessoas (a atividade é

altamente empregadora). Pessoas que, com baixa remuneração, enfrentam a carestia peculiar da urbanização turística.

É importante frisar que citamos Penedo, mas poderíamos estar falando de qualquer outra cidade turística brasileira, pois, de um modo geral, os problemas e os formatos tendem a se repetir. Em Barra Grande (BA), onde estivemos quando concluíamos esta aula, no feriado da Páscoa, descobrimos a invasão denominada *Mangue Verde*, lugar fétido e miserável, sem água encanada, onde se aglomeravam os próprios nativos (diferentemente da situação de Porto Seguro, quando falamos de migrantes provenientes êxodo rural), incapacitados de permanecer na área urbana, posto que o custo da terra, em questão de cinco anos, multiplicou-se inúmeras vezes. Tiveram que se deslocar para fora do vilarejo, que não mais comporta gente simples. A formação do paraíso turístico tem sua outra face.

Conclusão

Nesta aula, procuramos argumentar em favor do conceito de urbanização turística, reunindo as suas características gerais e trazendo situações empíricas que sustentam tal argumentação. O fundamento maior que justifica esta aula é a constatação de que tal processo de urbanização produz inúmeros problemas para a comunidade local e mesmo para o turista que pretende uma experiência mais autêntica e socialmente responsável.

A urbanização movida pelo turismo promove situações e processos novos, devendo ser melhor estudada. Procuramos aqui salientar o aspecto social, da acentuação das desigualdades socioespaciais. Vimos que a urbanização turística gera segregação no espaço, pois o novo consumidor que entra em cena é exigente, em termos de uma ambiência agradável. E, na paisagem de que ele quer usufruir, o pobre é o elemento indesejável. Ao mesmo tempo, a numerosa massa de trabalhadores desqualificados é mal remunerada, e não encontra outra saída para a questão habitacional senão gerar favelas e invasões, distantes e escondidas da zona turística.

Atividade final

Atende ao objetivo 2

Quando observamos a propaganda das cidades turísticas, notamos o quanto elas omitem, obviamente, todo o conjunto de problemas que apresentamos nesta aula. Aproveitando o fato do distrito de Penedo ter se destacado como exemplo utilizado na aula, novamente recorremos ao site www.visitepenedo.com para recolher o seguinte informativo:

O distrito de Penedo está localizado na cidade de Itatiaia, no sul do estado do Rio de Janeiro. É a principal colônia finlandesa, se não a única, do Brasil, o que ainda se mostra marcante na *arquitetura de residências* e edifícios comerciais, bem como na *cultura local*. Suas tranquilas pousadas, seu clima ainda ameno, sua generosa fauna e topografia fazem de Penedo um *oásis em meio ao crescimento desordenado e ocupação predatória da região*.

Analisando o texto e confrontando suas informações com o quadro oferecido nesta aula, comente os aspectos que foram propositalmente omitidos. Observe os trechos que *grifamos*. Você pode se concentrar em um deles sua resposta.

Resposta comentada

O aluno basicamente apontará que, em cada um dos aspectos grifados, omite-se o lado pobre do local. Quando se fala em arquitetura ou em cultura local com base finlandesa, é claramente omitido o fato de numerosas residências serem precárias, bem como de a cultura desses moradores nada ter a ver com um legado finlandês. E a própria noção de *oásis em meio ao crescimento desordenado* subentende que existe, sim,

um caos, mas exterior ao processo de urbanização turística, e não como integrante dele.

Resumo

Em todo o mundo identifica-se, nos dias de hoje, um tipo peculiar de urbanização movido pela força da atividade turística, levando à construção de um novo conceito para dar conta desta forma específica de produção do espaço urbano: a urbanização turística. Tal forma de urbanização, segundo Patrick Mullins, consiste numa modalidade peculiar de produzir e estruturar o espaço urbano, e de viver a cidade. Em outras palavras, as cidades turísticas “representam uma nova e extraordinária forma de urbanização” (MULLINS, 1991, p. 326).

A cidade turística dispõe de um mercado consumidor muito grande, pois este abrange seus moradores e também os visitantes. Uma cidade turística de apenas 20 mil habitantes oferece serviços (sobretudo no setor de comércio, restaurantes, lazer etc.) em quantidade e qualidade muito superiores às demais cidades de seu porte demográfico que não possuam a condição turística. Isso corresponde a uma vantagem para seus moradores, desde, é claro, que tenham recursos materiais para consumir tais serviços. Tal, infelizmente, não ocorre com a grande maioria dos trabalhadores, excluídos deste paraíso de consumo e de amenidades.

Num quadro sintético, definimos as quatro características fundamentais da urbanização turística:

1. na economia urbana, o consumo prevalece sobre as atividades produtivas;
2. o crescimento demográfico e econômico das cidades turísticas tende a ultrapassar as taxas médias regional e nacional, como reflexo da expansão recente das práticas turísticas. Ao redor da metrópole carioca nota-se um alinhamento de municípios costeiros com taxas de crescimento bem acima da média geral fluminense, todos com forte uso turístico ou de segunda residência;
3. embora estas cidades tendam a apresentar maior dinamismo econômico que a média e, por conseguinte, exerçam atração de fluxos migratórios em busca de oportunidades de renda e trabalho, o su-

bemprego, a precarização dos contratos, o baixo índice de sindicalização e a baixa remuneração consistem na tônica dominante das cidades turísticas;

4. no tocante à composição e dinâmica do tecido social, as camadas médias (artesãos, donos de pousadas, restaurantes, lojas e bares) se apresentam como numericamente expressivas e atuantes. Tal segmento lidera o debate político local e exerce pressão no sentido da dotação de serviços públicos e de preservação ambiental. Lamentavelmente, tal preocupação se restringe à zona turística, gerando imenso contraste de qualidade ambiental em relação às áreas habitadas pela população local trabalhadora.

Referências

CARNEIRO, Leonardo. *Redes de empreendimento turístico em Paraty*. Programa de Pós-graduação em Geografia (dissertação de mestrado), Rio de Janeiro, UFRJ, 2002.

FRATUCCI, Aguinaldo. Os lugares turísticos: territórios do fenômeno turístico. *Geographia*, 2(4): 121-133, dez. 2000.

KNAFOU, Rémy. Le urbain et le tourisme: une construction laborieuse. In: KNAFOU, Rémy; DUHAMEL, Philipe (orgs.) *Mondes urbaines du tourisme*. Paris: Belin, 2008, p. 9-21.

LOPES JR., Edmilson. Urbanização turística, cultura e meio ambiente no Nordeste brasileiro. In: BRUHNS, Heloísa e SERRANO, Célia (orgs.) *Viagens à natureza: turismo, cultura e ambiente*. 3ª ed. São Paulo: Papirus, 2000, p. 43-58.

LUCHIARI, M. Tereza. Urbanização turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: LIMA, Luiz C. (org.). *Da cidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: UECE, 1998, p. 15-29.

MASCARENHAS, Gilmar. Urbanização turística e a produção do lugar em Penedo. In: BARTHOLO, R., DELAMARO, M., BADIN, L. (orgs.) *Turismo e sustentabilidade no estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FAPERJ/Garamond, 2005, p. 110-136.

MASSEY, D. *World City*. London: Potety Press, 2007.

MULLINS, Patrick. Tourism urbanization. *International Journal of Urban Regional Research*, 15 (3): 326-342, 1991.

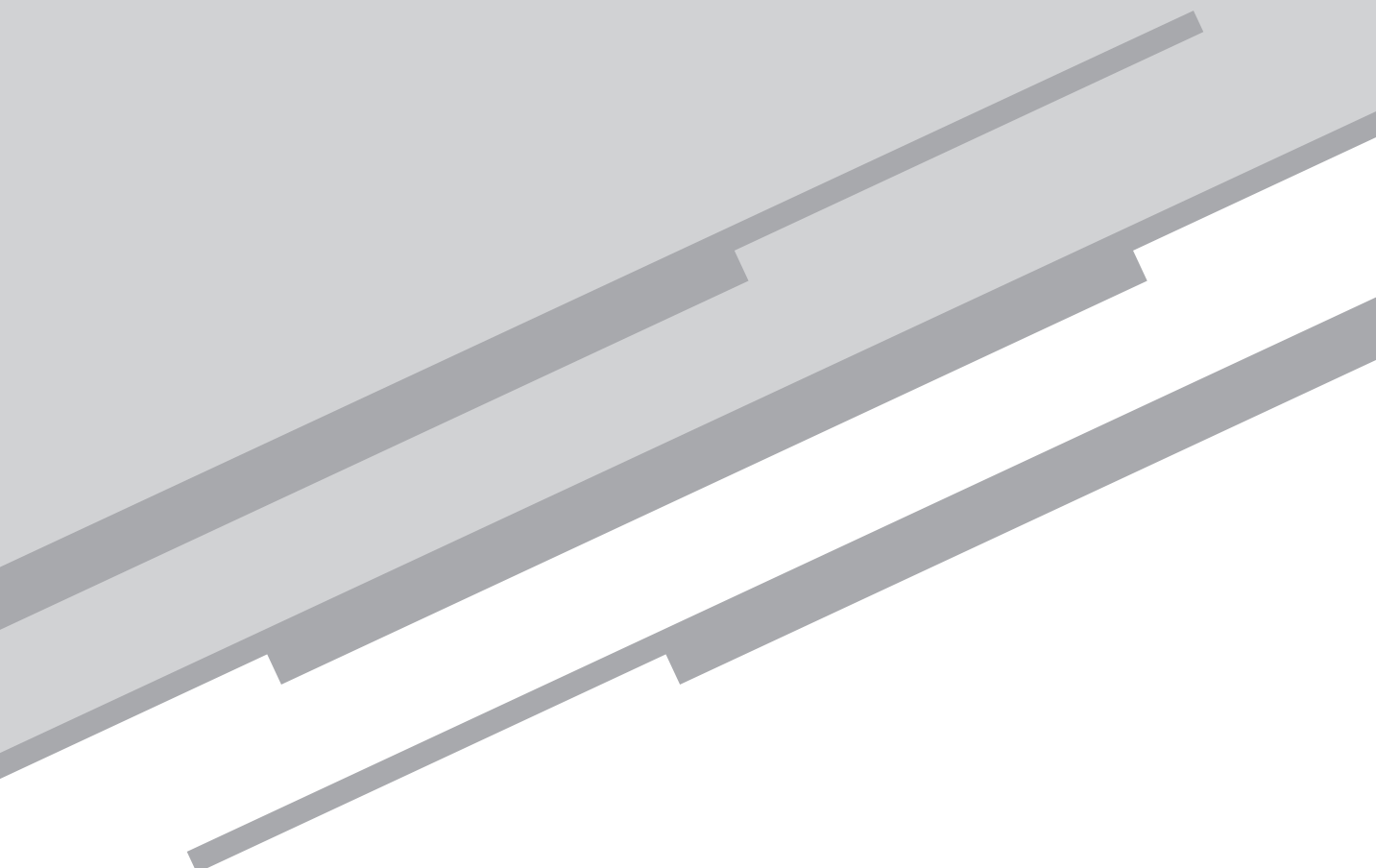
NASH, Dennison. Tourism as a form of imperialism. In: SMITH, V. (org.) *Hosts and Guests: the Anthropology of Tourism*. Philadelphia: University of Pensilvania Press, 4^a ed, 1995, p. 37-52.

SIQUEIRA, Agenor Maia de. *Visite Penedo*. Localização. Disponível em: <www.visitepenedo.com>. Acesso em 12.03.2015.

URRY, John. *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporaneas*. São Paulo: Sesc, 1996

Aula 14

Cultura e espaço urbano: os sentidos
e as representações da cidade



Gilmar Mascarenhas

Meta

Compreender a relação entre cidade e cultura, permeada pelos usos cotidianos e pelas forças do mercado, que conferem sentidos e significados ao urbano.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. compreender a noção contemporânea de cultura;
2. assimilar a noção de *habitus*, de Pierre Bourdieu, enquanto nexo entre o indivíduo e a cidade;
3. reconhecer o processo de mercantilização da cultura e seus efeitos na espetacularização do espaço urbano;
4. assimilar o conceito *lefebvreano* de representação do espaço.

Pré-requisitos

Para melhor aproveitamento desta aula, sugiro que o aluno tenha em mente conceitos aprendidos nas Aulas 1, 4, 5 e 8.

Introdução

A cultura atravessa os mais diversos aspectos de nossa vida, estando presente, de uma forma ou de outra, em tudo aquilo que fazemos em nosso dia a dia.

A cultura, podemos dizer, opera como um “pano de fundo” comum a todos nós e formado por valores e crenças. Mesmo reconhecendo que a sociedade em geral (sobretudo a sociedade urbana) é bastante heterogênea, pois composta de inúmeros subgrupos distintos, todos estão de alguma forma vinculados a este fundo comum, compartilhado pelo conjunto dos indivíduos.

A cultura, este vasto oceano móvel, manifesta-se em todo o debate urbano, daí ter sido muito difícil organizar esta aula, que pretende circunscrever a dimensão cultural da e na cidade. Nossa questão central é como pensar a cidade a partir da problemática cultural.

Podemos dizer que a cultura funciona cotidianamente como um dispositivo que valida, legitima, autoriza um vasto conjunto de práticas sociais (e ao mesmo tempo condena, desautoriza, deslegitima tantas outras ações), sejam elas afetivas, políticas, lúdicas ou econômicas.

A cultura é uma instância que penetra as demais instâncias da vida e, por isso mesmo, ela compareceu em várias de nossas aulas anteriores, quando, por exemplo, falamos do futebol, da memória coletiva, do turismo, do patrimônio cultural etc. Portanto, não se trata de uma instância isolada, situada à parte do movimento geral da sociedade. O que justifica então essa aula dedicada exclusivamente à cultura? Respondemos considerando o fato de a cultura (em sentido amplo e crítico, e não no sentido tradicional) representar ainda uma imensa lacuna na geografia. E, ao mesmo tempo, por apresentar, enquanto âmbito de estudos geográficos, progressos recentes que merecem destaque, por serem desconhecidos para a grande maioria.

Basicamente, consideramos, então, a cultura como uma rede coletivamente compartilhada de valores. Nesta perspectiva, as práticas culturais atribuem sentidos e significados ao mundo e, por conseguinte, aos lugares. Tais práticas culturais são, por isso, chamadas de *práticas significantes*: são ações humanas produtoras de sentidos e significados. Um exemplo elementar de prática significativa é o ato de se benzer diante de um templo católico. Muitas pessoas, mesmo as que não professam o catolicismo, conservam o hábito de, ao passar diante de uma igreja,

fazer no rosto o clássico sinal da cruz. Tal prática simboliza o respeito diante da divindade cristã, mas não apenas isto: sinaliza também que aquele edifício (a igreja) é dotado de poderes especiais de *abrigar* ou *representar* (guarde esta palavra, que será bastante utilizada nesta aula) Deus na Terra. Assim, confere àquele espaço, àquela localidade e àquele objeto geográfico um significado todo especial.

Portanto, o caminho central desta aula está em identificar os sentidos e significados atribuídos à cidade (e aos distintos espaços da cidade), pelos diversos agentes envolvidos na (re)produção da vida urbana, através das diversas formas de apropriação dos espaços. Mas não se trata de um caminho de mão única: as práticas urbanas, as que definem nossa experiência vivida na cidade, são também condicionadas pelos sentidos e significados da cidade. Trata-se de um canal dialético.

Os sentidos dos quais falamos não são perenes. Ao contrário, estão em constante movimento. Na França, antes da famosa Revolução de 1789, igrejas, conventos e mosteiros ainda desfrutavam de prestígio e respeito, mas, logo após esta mesma revolução, passaram a ser condenados como representantes do obscuro passado medieval. Em outras palavras, no auge do movimento iluminista, que pregava a razão em detrimento da religião, com os ideais republicanos que pregavam igualdade de direitos, todas aquelas edificações da cristandade se tornaram ícones de estruturas hierárquicas obsoletas e de um poder que quase sempre apoiou as elites feudais. Por isso, muitos conventos, igrejas e mosteiros foram demolidos (ou reformados), para dar lugar a edifícios de funções laicas, como bibliotecas, universidades e edifícios governamentais. Trata-se de um bom exemplo da mutabilidade dos sentidos atribuídos pela sociedade aos lugares e aos objetos geográficos.

Além de mutáveis, tais sentidos e significados estão muitas vezes em conflito: a cultura pode ser tomada como uma arena de confrontos de posições políticas e ideológicas divergentes. Um exemplo de grande expressão na atualidade, no Brasil, é o debate sobre as formas do corpo feminino estar presente no espaço público. Movimentos políticos internacionais contestam o machismo reinante, exigindo respeito e o direito à liberdade feminina, seja pela simples escolha da vestimenta, ao direito mais profundo do livre-arbítrio no uso de seu próprio corpo, bem como o direito da mulher à circulação pelos espaços públicos sem se sentir ameaçada pelas diversas formas de violência masculina (vide o movimento contra a *cultura do estupro*). Por outro lado, diversas vozes, expressões da velha sociedade patriarcal, erguem-se contra as conquistas

e reivindicações feministas, defendendo, por exemplo, a proibição do aborto e condenando as mulheres que “ousam” agir dentro do princípio da igualdade de direitos entre os gêneros.



Nos últimos anos, dispendo da facilidade de difusão de informação propiciada pelas redes sociais baseadas nas novas tecnologias (internet), o movimento feminista e, em geral, as pessoas conscientes dos direitos humanos, passaram a denunciar com maior frequência os casos de violência sexual contra a mulher.

Considerando a imensa incidência deste problema, sobretudo no âmbito intrafamiliar, e as narrativas de indivíduos, alguns influentes (incluindo parlamentares) que defendem abusos masculinos nos casos em que a mulher não se portar *decentemente*, surgiu a expressão *cultura do estupro* para designar o conjunto de valores que sustentam e procuram justificar tais abusos.

Abusos que levam a maioria das mulheres a ter receio ou mesmo as impedem de circular em determinados locais (gerando sentimento de topofobia) e em quase todos os lugares em determinados períodos (de menor movimento) do dia.

Ao longo de nosso curso, você percebeu a nossa busca constante pela interdisciplinaridade, valorizando conceitos e teorias provenientes de outras áreas, tais como sociologia, história, antropologia, ciência política e economia. Nesta aula, a antropologia será a disciplina mais acionada. Por fim, gostaríamos de registrar que muitos dos conteúdos aqui tratados resultam de debates travados no âmbito do Núcleo de Estudos sobre Espaço e Representações (NEER), do qual o autor desta aula é membro desde 2007.

O que é cultura?

Para refletirmos sobre as relações entre cultura e cidade, devemos inicialmente tentar tornar um pouco mais preciso o significado da

palavra *cultura*. Existem várias acepções do termo, e nós mesmos o utilizamos cotidianamente das mais diversas maneiras. Segundo o filósofo Terry Egleaton (2011), trata-se de uma das palavras mais complexas do mundo, encontrando centenas de definições, sem que haja qualquer consenso a respeito. Portanto, diante das tantas escolhas possíveis, temos que fazer uma para dar coerência a esta aula.

Há quem confunda cultura com nível de escolaridade (o que está absolutamente equivocado), quando se diz que determinada pessoa, iletrada ou pouco afeita aos livros, simplesmente não tem “cultura”. Ou quando se diz que determinado grupo humano é “inculto” (assim eram tratados os índios brasileiros e os negros africanos pelo colonizador português e, de certa forma, em nossos dias, são assim tratados os grupos socialmente marginalizados).

O princípio básico para entender a cultura é reconhecer que todos os seres humanos, povos e grupos sociais têm sua cultura, e isso independente absolutamente de seu nível de escolaridade formal (aliás, mesmo as sociedades mais *primitivas* possuem suas *escolas*, seus mecanismos de geração e transmissão do saber, sem que necessariamente contenham um estabelecimento físico para este, grades curriculares etc.). Em suma, mesmo sociedades ágrafas (as que criaram uma língua, mas não desenvolveram a escrita) possuem sua cultura. Pois cultura significa justamente um determinado modo de ver o mundo, de estar no mundo e de lidar com o mundo. Com ou sem estabelecimentos escolares, com ou sem textos escritos.

A partir desta abertura do conceito de cultura, podemos examinar sua reverberação nas políticas públicas. Neste sentido, a política de preservação de bens culturais no Brasil sofreu profunda transformação ao longo de sua história, conforme vimos na Aula 8. Inicialmente, quando foi fundado em 1937, o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) buscava identificar e preservar tudo aquilo que era considerado de excepcional ou elevado valor cultural: móveis e objetos coloniais de luxo, igrejas barrocas, casario antigo (desde que de “boa” qualidade arquitetônica), objetos e vestuário pertencentes a grandes nomes da história oficial etc. Ou que fosse um objeto muito exótico, pertencente às culturas indígenas. Objetos de uso cotidiano, de natureza vulgar e em geral relacionados aos pobres não eram considerados bens culturais. Ao contrário, poderiam ser alvo de perseguição, como a capoeira, os terreiros de candomblé e o violão popular.

Mais recentemente, a nova noção de cultura atribui valor a todas as práticas sociais e seus objetos respectivos: a cachaça, o modo de pescar artesanalmente ou de preparar pratos populares, de construir uma choupana etc. E assim, outros sujeitos históricos são valorizados, para muito além das elites e dos grandes vultos da História.



Ouro Preto

Visitando cidades históricas como Ouro Preto, percebemos a presença dessa forma tradicional de valorizar determinados bens culturais considerados mais sofisticados (pois vinculados à elite) em detrimento de outros, ditos *populares*, como se não houvesse sofisticação na cultura popular.

Todo o circuito turístico oficial está voltado para o casario colonial e suas igrejas barrocas, de imensa beleza e valor artístico, sem dúvida, mas que não representam toda a história local e mais: são apenas o resultado (e não a base) dos processos centrais da mineração do ouro, que efetivamente colocaram Vila Rica na condição especial que desfruta hoje.

Apenas muito recentemente, coletivos locais que valorizam a herança africana realizaram investigações e trabalhos que permitem hoje a visita de minas como a Mina do Veloso, na periferia da cidade.

Partindo da raiz etimológica, o termo *cultura* provém do latim *colere*, que significa *cultivo*. Quando inventou e consolidou a arte de cultivar a terra há milhares de anos, a humanidade se tornou sedentária, passou a intervir sistematicamente na natureza e, assim, começou a construir um novo mundo, seu próprio mundo, formado de habitações, áreas cultivadas, caminhos, vestuário, benfeitorias etc. Temos, doravante (a partir da Revolução Agrícola), dois mundos: o meio natural e o meio humanizado.



Cultura na Pré-história

Observe a imagem abaixo:



Figura 14.1: Grote Pont D’Arc. Foto tirada em agosto de 2014.

A Gruta do Chauvet-Pont D’Arc, na França, apresenta formidáveis pinturas rupestres que datam de 30 mil anos atrás. Aqueles seres humanos pré-históricos certamente não possuíam linguagem escrita e, provavelmente, sua expressão oral era bastante restrita, o que de forma alguma significa que não possuíam uma cultura, uma forma compartilhada de ver o mundo e a si mesmos.

A imagem nos lembra que a cultura está presente na sociedade humana muito antes da Revolução Agrícola, mas foi a partir desta que a humanidade passou a dispor de certa segurança alimentar e maior estabilidade social, de forma a poder se dedicar com muito mais assiduidade às artes, à religião e a todas as formas culturais que hoje conhecemos.

Não seria estranho supor que natureza e cultura somadas formariam praticamente a *totalidade do mundo*. O homem agricultor, nosso antepassado, evolui gradativamente e produz cada vez mais uma *segunda natureza*, diria Karl Marx, mas muito mais que isso, posto que, para

além das coisas materiais, produzimos um conjunto de valores e hábitos. Podemos, então, estender esta noção de *cultura como cultivo* para o vasto conjunto de coisas criadas e elaboradas pela humanidade: a linguagem, a música, a literatura, a dança, a filosofia, o conhecimento, enfim, tudo isto que, supostamente, diferencia o ser humano dos demais seres vivos que habitam a Terra.

As ciências sociais tradicionalmente reconhecem a cultura como um conjunto de ideias, comportamentos, símbolos e práticas sociais, aprendidos de geração em geração através da vida em sociedade. A famosa escola britânica de estudos culturais, baseada em Birmingham, nos anos 1960 e 1970, produziu ampla gama de reflexões a partir de importantes autores como Raymond Williams, Richard Hoggart, E. P. Thompson e Stuart Hall. Por caminhos diferenciados, eles ampliaram a noção de cultura e a perceberam como algo essencialmente dinâmico, superando tradicionais concepções de continuidade e harmonia para focar nas rupturas e tensões. De algo que *se tem* para algo que *se faz*, a cultura não mais tomada como algo estático, pronto, mas algo que se mantém em constante transformação.

Ao mesmo tempo, tal escola elevou a cultura *popular* (e as práticas cotidianas) ao mesmo patamar de importância ou legitimidade antes somente desfrutado pela cultura *erudita* ou clássica.

Em suma (embora seja impossível resumir aqui todo um amplo e heterogêneo movimento), percebendo que a cultura não é um campo isolado do restante da dinâmica social, a supracitada escola constatou a relação intrínseca entre cultura e poder e entre cultura e economia, de modo a perceber a existência de culturas *dominantes* e, por outro lado, de culturas *emergentes*, *dissonantes*, *questionadoras* ou *marginais*. E perceberam também que tais tensões ou conflitos se resolviam numa rede imbricada de práticas e representações do mundo e de si (as identidades).

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

Vamos comparar noções de cultura? Em 1995, o governo paulista tomou o Parque do Povo. Trata-se de um dos últimos espaços de prática de futebol informal na cidade de São Paulo, ainda remanescente dos

inúmeros (centenas de) campos de várzea que existiam nas décadas de 1930 a 1950, antes das obras de retificação dos rios Pinheiros e Tietê. Tal decisão visou preservar um dos resquícios daquilo que foi uma prática popular intensa no passado recente da metrópole. Imagine se, há 20 ou 30 anos do supracitado tombamento, alguém fizesse tal proposta. Qual seria a reação predominante? E por quê?

Resposta comentada

Considerando a noção dominante de cultura vigente nos anos 1960 e 1970, o aluno deve perceber que tal projeto não seria bem acolhido, por buscar o reconhecimento, como bem cultural, de uma prática popular e considerada “vulgar”.

O indivíduo, a cultura e a cidade: a contribuição de Pierre Bourdieu

O influente antropólogo norte-americano Clifford Geertz pensou a cultura como uma “rede de significados socialmente estabelecidos”, que funcionaria como um sistema de controle, uma “teia” que produzimos e à qual estamos “amarrados” (GEERTZ, 1981). Eis um bom caminho para se pensar a cultura, mas, cabe perguntar: como se dá a construção social de tal rede de significados?

Geertz opera no campo da semiótica e da fenomenologia (importante você rever a sessão 4 da quinta aula, que trata exatamente da abordagem fenomenológica, bem como a Aula 1, quando apresentamos a dialética entre propriedade e apropriação), perspectiva que acaba isolando indivíduos do contexto mais amplo, aquele das macroestruturas sociais. Aposta, assim, num certo *subjetivismo interacional*. Em outras palavras, concede ao indivíduo uma autonomia exagerada na construção de sua percepção do mundo e suas práticas cotidianas.

Partindo da teoria social crítica, o sociólogo francês Pierre Bourdieu

(1930-2002), um dos pensadores mais lidos da contemporaneidade, apostou na dialética entre indivíduo e coletividade, e entre subjetividade e objetividade (o “mundo real”) para propor outra explicação para os fenômenos culturais e, em especial, para as práticas individuais.

Tentando resumir uma de suas principais contribuições teórico-metodológicas, temos o conceito de *habitus*, que busca entender como o indivíduo incorpora as estruturas sociais, ao mesmo tempo em que as reelabora (e isso é dialética pura). Embora não seja simples definir em poucas linhas, o *habitus* corresponderia a um determinado conjunto de valores diretamente relacionados ao grupo ou à classe social, que impulsiona o indivíduo a agir. *Impulsiona*, pois tais valores fazem o indivíduo perceber seu lugar e sua inserção na sociedade, isto é, constituem a construção de sua identidade social. O *habitus* expõe relações entre as condutas individuais e a condição social do indivíduo.

Em suma, cada indivíduo internaliza, à sua maneira (o que varia segundo a condição de classe, por exemplo, e de sua trajetória pessoal), as estruturas sociais vigentes. Tal internalização (ou incorporação) se manifesta através de formas de sentir e de ver o mundo, e de regularidades (práticas cotidianas), que funcionam como dispositivos duráveis e operam como “estruturas estruturantes” (BOURDIEU, 1996). Importante notar que a estrutura não é algo externo ao indivíduo, nem algo estável, consolidado. Estruturas se movem e os indivíduos, enquanto agentes sociais, fazem parte da estrutura e têm seu papel neste movimento.



Hábito e *habitus*

Importante registrar a diferença entre *hábito* e *habitus*. O primeiro se refere simplesmente às ações rotineiras, que repetimos regularmente, sinônimo de *costume* ou *mania*, de certa forma. Já o *habitus* corresponde a algo bem mais complexo: ao “motor” subjetivo de nossos hábitos. Algo que explica nossa predisposição a determinadas ações regulares, sem questioná-las, sem submetê-las aos padrões de racionalidade dominante. Ao decidir que vai participar de um time de pelada, ou mesmo somente assistir e prestigiar aos jogos nos campinhos de várzea, o indivíduo está imbuído de valores que carregam de sentido aquela prática. Isto

envolve a *masculinidade* dominante nas camadas populares, as expectativas de ser valorizado socialmente (no grupo), ou minimamente ser reconhecido no grupo como um deles.

Para tentar exemplificar a noção de *habitus*, podemos recorrer às práticas de lazer cotidiano e verificar como estas se inserem num contexto social mais amplo (a tal *estrutura*). É sabido que, no Brasil, o futebol popular, chamado de *futebol de várzea* ou de *pelada*, viveu seu auge entre as décadas de 1940 e 1970, quando provavelmente 90% da população masculina com menos de 40 ou 50 anos praticava futebol regularmente. Somente na cidade do Rio de Janeiro, havia centenas ou milhares de campinhos para se praticar informalmente o futebol. Os meninos, por sua vez, jogavam nas ruas, diariamente.

Tal *habitus*, como qualquer outro, não existe descolado de uma estrutura que lhe dê suporte. No caso do Brasil daquele período, tínhamos vários fatores estruturais a explicar a imensa adesão a este esporte: o país em geral conhecia poucas modalidades esportivas, havendo quase uma monocultura do futebol em nossas terras (MASCARENHAS, 2014); e as cidades brasileiras dispunham de muitas ruas livres de trânsito rodoviário intenso, bem como diversos espaços livres, muitas vezes áreas de retenção de terrenos (especulação imobiliária), que mais tarde se converteram em grandes empreendimentos. Tais mudanças estruturais, bem como o advento mais consolidado de uma cultura poliesportiva no Brasil, contribuíram para a drástica redução da prática do futebol informal.



Da várzea aos apartamentos: a drástica diminuição dos espaços gratuitos de convívio e prática de esportes

Um dos maiores e mais movimentados shopping centers do Rio de Janeiro, o Norte Shopping, localizado entre Pilares e Del Castilho (subúrbios da Zona Norte carioca), foi construído em terrenos antes ocupados por uma grande fábrica, a Klabin Cerâmica Manufatura Nacional de Porcelanas. A fábrica possuía campos de

futebol que eram bastante utilizados desde os anos 1930 (quando iniciou suas atividades fabris) até a década de 1980, quando se iniciou a construção do referido shopping.

Outro espaço dotado de inúmeros campinhos de intenso uso popular (por trabalhadores das diversas fábricas então existentes, bem como dos estaleiros) se localiza em São Gonçalo, mais precisamente no bairro de Neves. Havia (inclusive com interessantes casas remanescentes) uma Vila Operária (Vila Lage), edificada nos anos 1920, bastante representativa de um momento áureo da arquitetura e das políticas habitacionais para a classe operária. No lugar (espaço predominantemente varzeano) dos antigos e animados campos de futebol, foi construído um grande conjunto habitacional nos anos 1970.



Gilmar Mascarenhas

Figura 14.2: Prédios no Méier.
Foto tirada em outubro de 2015.

Outro exemplo que ilustra bem nosso argumento fica na pequena rua Visconde de Tocantins, bairro do Méier, Rio de Janeiro. Onde hoje se elevam dois grandes edifícios residenciais, havia até meados dos anos 1970 um campo de futebol de acesso franco e intenso uso diário. Este e vários outros campos desapareceram da paisagem do bairro, reduzindo drasticamente a oferta de um entretenimento gratuito e com forte poder de socialização. As novas gerações tendem a viver nos apartamentos, no isolamento das práticas de lazer tecnológicas.

Bourdieu, conforme vimos anteriormente, aposta numa lógica dialética entre o indivíduo e a sociedade. Portanto, aqueles rapazes que frequentavam, aos milhares, os campinhos da cidade, não estavam apenas incorporando estruturas sociais. Eles também são agentes ativos: ao adotar tais práticas cotidianas de forma regular, referendavam a força social e política do futebol no Brasil.

Ajudavam, assim, a construir a nossa *cultura futebolística*, ou a centralidade que o futebol ocupa (ou já ocupou) em nosso país. Para os estudos geográficos, em particular, tais práticas contribuem na produção do espaço urbano, ao gerar usos, territorialidades, funções, centralidades (ainda que esporádicas), sentidos e significados em determinados espaços-tempos da cidade.

Citamos o futebol, mas poderíamos recorrer a inúmeras outras práticas coletivas e condutas individuais que podem ser entendidas na perspectiva do *habitus* de Bourdieu. Uma delas é o exercício de determinadas formas agressivas ou exclusivistas de masculinidade no espaço público. Durante muito tempo as mulheres permaneceram praticamente enclausuradas no âmbito doméstico. Na cidade colonial brasileira, a presença feminina nas ruas era notada apenas em dias de procissão, ou nas idas dominicais à igreja, e sempre acompanhadas de seus *responsáveis* (pai, marido ou irmão mais velho). Às mulheres negras (escravas) era permitida uma circulação mais livre pela cidade, sobretudo na condição de vendedoras de quitutes. Mas, de um modo geral, o espaço público era amplamente dominado pelos homens.

Com o advento da modernidade, as mulheres foram conquistando maior independência e, lentamente, novos espaços na economia e na política, mas a rua permanece como espaço masculino por excelência. Desde a infância, meninos saem de casa para soltar pipa, jogar futebol e praticar outros entretenimentos com muito mais frequência e permissividade que as meninas. Dependendo dos lugares e dos momentos, essa diferença de acessibilidade à rua pode ser imensa, embora progressos na direção da igualdade de gênero sejam visíveis.

Na vida adulta, mesmo em nossos dias, homens ainda têm muito mais conforto (no sentido imaterial, de se sentir bem em determinado lugar) na rua que as mulheres. Até os anos 1970, era muito raro no Brasil um pequeno grupo de mulheres se sentar em um bar para se divertir etilicamente. Esta conduta se tornou habitual, generalizou-se, mas ainda

existem espaços (botecos), sobretudo nas periferias metropolitanas, eminentemente masculinos. Muitos homens usam o bar como *posto de observação* da rua, dominando sua paisagem, seu movimento. Diante desses pontos ou *trincheiras masculinas*, as mulheres tendem a passar de cabeça baixa e em silêncio, tendo seu corpo invadido por olhares e não raramente por comentários maliciosos.

Para além dos pontuais esforços de Paulo Cesar Gomes e outros, a geografia urbana brasileira tem ainda muito a avançar no estudo dos espaços públicos, que sempre foram negligenciados, sobretudo por se tratar da desprestigiada *microescala* da cidade. Vimos na Aula 5 que a geografia humanística se ocupa com relativa frequência de tais investigações, mas sempre conduzindo a pesquisa para o aspecto mais subjetivo e sentimental, quando precisamos também de abordagens críticas e mais abrangentes sobre a dinâmica territorial (isto é, que considere as relações de poder) presente em tais espaços.

Na França, a geógrafa Marianne Maruejouis vem apresentando contribuições importantes, observando a questão de gênero no espaço público. Ela percebe que, enquanto as mulheres apenas *passam*, os homens se instalam, se territorializam, ocupam a via pública, usufruem dela muito mais plenamente.

As mulheres, quando se imobilizam na rua (como fazem os homens), são amiúde tomadas como prostitutas. Se caminham devagar (para desfrutar calmamente do entorno), são consideradas como agindo na expectativa de um encontro furtivo. De casa para o trabalho, ou para lojas ou qualquer outra instituição, as mulheres tendem a simplesmente passar, pois a rua não lhes pertence na mesma medida que pertence aos homens. Teoricamente (e juridicamente) a cidade é de todos. Mas na prática as apropriações dos espaços permanecem profundamente distintas e desiguais.

O geógrafo Guy Di Méo, por sua vez, fala das *interdições espaciais* impostas às mulheres, isto é, da existência de espaços que elas devem evitar, sob risco de difamação ou mesmo violência, afetando assim diretamente seu *habitus*. No Brasil, a principal estudiosa neste assunto é a geógrafa Roseli Maria Silva.

A cultura tem papel essencial em todo este debate. Não existem leis no Ocidente que restrinjam a presença feminina no espaço público. E, do ponto de vista econômico, também não há nada que impeça as mulheres (desde que dotadas de renda mínima, tal como os homens) de

ocupar os bares e estádios de futebol na mesma proporção. O impedimento, ou as restrições, tem caráter cultural, ou seja, pertence ao reino da moral e dos costumes. O machismo ainda onipresente nos obrigou, por exemplo, a criar no transporte urbano sobre trilhos vagões exclusivamente femininos. O movimento feminista vem se empenhando para alterar este quadro de injustiça.



Gilmar Mascarenhas

Figura 14.3: Em Salzburg (Áustria), a praça oferece confortáveis assentos, e nela percebemos uma maioria feminina. Louvável apropriação do espaço, revertendo a tendência ainda dominante. Foto tirada em junho de 2016.

===== **Atividade 2** =====

Atende ao objetivo 2

Construa um parágrafo que contenha os seguintes termos: *habitus* – mulher – espaços públicos – estrutura social – opressão – topofobia – cidade – cultura.

Resposta comentada

O aluno deve articular todos os termos, de forma a demonstrar a assimilação básica da noção de *habitus*. Em síntese, a cultura machista, que faz parte de nossa estrutura social, impregna os espaços públicos da cidade, gerando opressão à mulher, que acaba desenvolvendo sentimento de topofobia em relação a certos espaços. Tal sentimento somado ao conjunto de atitudes individuais de cada mulher em relação ao uso do espaço público constituem seu *habitus*.

A cultura no capitalismo e a representação do espaço

Conforme apontou Henri Lefebvre e também vários outros pensadores, é impossível pensar a cidade moderna sem considerar o sistema capitalista e seu modo singular de funcionamento.

A avassaladora *urbanização da humanidade* ocorrida nos últimos 100 anos (ou 200 anos, se consideramos as primeiras nações da Revolução Industrial) somente se compreende enquanto implacável força capitalista de intensa concentração espacial de fatores de produção.

A grande cidade de nossos dias é resultado desse processo concentrador de fatores de produção. Mas não vamos aqui retomar esta longa história. Apenas frisemos inicialmente que, enquanto condição e produto do capitalismo, a cidade moderna se movimenta em torno de práticas culturais embebidas deste sistema de produção de mercadorias em larga escala.

Cultura como mercadoria

Na Aula 8 deste curso, citamos o Pelourinho na Bahia, como bairro histórico e popular que sofreu intensa reforma nos anos 1990, de forma a se consolidar enquanto lugar turístico, espaço significativo também para a população residente na capital baiana. Tal reforma, muito mais que a extensa recuperação das fachadas do casario e outras remodelações, abrangeu a remoção da população pobre que ali residia e, por conseguinte, a valorização imobiliária local.

A cultura cumpriu papel decisivo no processo de gentrificação do Pelourinho, uma vez que, em seu nome, legitimou-se o alto investimen-

to estatal. Tratado como símbolo da história soteropolitana e da negritude nela contida, ali foram criados diversos espaços culturais e toda uma agenda intensa de atividades que celebram a identidade *afro* e outras dimensões do que se considera como *baianidade*.

O que todo esse processo urbanístico-cultural tem a ver com o sistema capitalista? Basicamente, para o debate aqui travado, o capitalismo entra em ação quando transforma a cultura em mercadoria. Pelo simples motivo de se tratar de um sistema cuja reprodução (ou sobrevivência) se baseia na produção ampliada de mercadorias: quanto mais aspectos da vida puderem ser abarcados por este circuito, melhor para o sistema capitalista. Por isso, cada vez mais momentos, aspectos e dimensões da vida humana vão ingressando no que Karl Marx chamou de “reino da mercadoria”.

No caso do Pelourinho, a grande maioria da população pobre que ali residia era afrodescendente e, enquanto tal, praticava um vasto repertório cultural de matriz africana, indo da religião à culinária, da musicalidade aos códigos mais íntimos da vida. Não era, portanto, um bairro esvaziado de cultura, muito pelo contrário. Todavia, o local, considerado sujo e perigoso pelo senso comum (influenciado pela grande mídia), era pouco atraente aos turistas e às camadas sociais economicamente mais favorecidas. E o interesse capitalista é justamente atrair tais segmentos capazes de adquirir mercadorias em profusão, utilizar serviços (restaurantes, estacionamento), gerando lucros privados.

Em suma, de forma paradoxal e até irônica, a desejada afirmação/reconhecimento da condição de *africanidade* do Pelourinho passou justamente pela remoção de sua população afrodescendente. Tudo isto para atender a um público consumidor (em geral *branco*) interessado na cultura afro *pausteurizada*, devidamente embalada em *souvenirs* ou em apresentações artísticas de dança e percussão também devidamente controladas. É importante registrar que o fato crucial que estamos relatando é o processo de espetacularização da cultura, conforme explicaremos a seguir.

A cultura em sua forma de espetáculo é, em termos bastante resumidos, a cultura preparada e devidamente *embalada* para ser comercializada. Aquele indivíduo que a compra vai consumir a cultura enquanto espectador, e não mais enquanto produtor desta. Já citamos aqui e em outras aulas o caso do futebol: este elemento central da cultura brasileira vem cada vez sendo menos praticado e mais assistido. Assim, o cidadão se transforma radicalmente: de indivíduo ativo passa a indivíduo passivo, perdendo, assim, em saúde, tornando-se mais obeso, posto que mais sedentário. Mas certamente muito mais útil para o capitalismo.

É interessante o caso da festa junina, tão popular no Brasil, sobretudo no Nordeste. O geógrafo baiano Jânio Roque de Castro, professor da Universidade do estado da Bahia (UNEB) e membro da rede NEER, defendeu tese de doutorado sobre esta forma de manifestação de cultura popular, tratando justamente de sua espetacularização. O autor demonstrou como esta festa, cujo preparativo antes demandava o intenso envolvimento de vizinhos urbanos ou de inteiras comunidades rurais, passou a ser organizado por agentes empresariais. Tais eventos eram predominantemente familiares, com intensa preparação, através de ensaios da dança de quadrilha, que reforçavam os laços comunitários. Hoje, basicamente, temos apresentações musicais de artistas inseridos no circuito comercial-midiático, onerando demasiadamente as municipalidades.



Jânio Roque de Castro

Figura 14.4: Festa junina na Praça do Bosque, em Amargosa (BA). Foto tirada em 2011.

De produtor da festa, o cidadão se converteu em mero consumidor do espetáculo. Com isso, as relações e os laços sociais se esvaziavam, pois o imenso trabalho de preparação reforçava tais laços. Castro debate também a perda do sentido religioso, antes muito presente nestes festejos, imperando na atualidade os elementos profanos.

O turismo está intensamente articulado com o novo formato organizativo da festa, e a força de atração de milhares de visitantes promoveu o surgimento de verdadeiros *polos juninos* (cidades como Amargosa, Cachoeira, Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas). Há um processo

de ressignificação (alteração do significado) dos elementos folclóricos no contexto do que o autor denomina ser uma reinvenção desta festa.



Festa de vizinhos (*Fête des voisins*)

Na França, vêm se multiplicando desde o início do século atual as *festas de vizinhos*. Trata-se de uma iniciativa simples, de reaproximar os vizinhos de uma mesma rua, que tendem cada vez mais ao isolamento, devido aos mecanismos de funcionamento da sociedade moderna. Sempre acontecendo na última semana de maio, em data que cada grupo social ou municipalidade pode definir (geralmente num sábado), tais festas vêm permitindo o surgimento de novas amizades e o reforço do sentido de pertencimento ao lugar. Se no ano 2000 eram trinta as municipalidades francesas que aderiam a esta ideia, hoje são mais de mil, e as adesões não param de crescer.



Figura 14.5: *Fête des voisins*, em Nantes.

Fonte: <http://www.nantes.fr/printempsdesvoisins>

O carnaval da Bahia, enquanto festa popular, também testemunha um intenso processo de espetacularização e mercantilização. Numa sátira aos acontecimentos, foi difundido o lema “atrás do trio elétrico só não vai quem não pagou” (paródia à famosa canção de Caetano Veloso, *Atrás do trio elétrico*, que diz “atrás do trio elétrico só não vai quem já morreu”). O que antes era uma festa espontânea, de blocos comunitários, formados por grupos de amigos e vizinhos, foi se tornando (entre

as décadas de 1970 e 2000) um espetáculo, um megaevento musical organizado por grandes agentes privados amplamente beneficiados pelo Poder Público.

O trio elétrico, inicialmente um pequeno veículo com estrutura mecânica sonora improvisada por Dodô e Osmar para animar as ruas, tornou-se um equipamento pesado, portador de grandes estrelas do *show business*. Para comercializar o espetáculo, foram inventadas as cordas, para separar, no espaço público, os pagantes dos não pagantes. E o valor cobrado para estar no interior destes espaços provisórios foi se elevando até atingir patamares inacreditáveis, em torno de mil reais por pessoa no início do atual século.

O carnaval de Salvador foi atrelado ao calendário oficial turístico baiano, com grande divulgação e patrocínio governamental, atraindo consumidores de todo o país e mesmo do mundo, dispostos a pagar os elevados valores cobrados pelos *blocos de trio*. Surgiu assim um cenário contrastante: dentro do espaço das cordas, gente de elevado poder aquisitivo e de cor predominantemente branca, em contraste absoluto com a cor negra dos *cordeiros* (trabalhadores informais com função de proteger os nobres consumidores, submetendo seus corpos à condição de violência física) e da *turma da pipoca*, isto é, aqueles que, sem dinheiro para comprar o *abadá* (indumentária vestida pelos pagantes), aglomeram-se em torno das cordas para aproveitar a festa. Além da crítica desenvolvida por intelectuais preocupados com o uso democrático do espaço público e com a degeneração (e elitização) da festa, o Ministério Público Estadual, evocando a própria Constituição Nacional, moveu inúmeros processos contra a estrutura montada.

Nos últimos anos, apesar dos interesses milionários envolvidos, tais críticas resultaram em mudanças, com retomada gradual de blocos sem corda e consequente redução do valor dos *abadás* e dos *camarotes*. No carnaval de 2016, todos os blocos de trio tiveram ao menos um dia dedicado ao *público pipoca*. O governo estadual e a prefeitura de Salvador aproveitaram o ensejo para proclamar a democratização do carnaval baiano. Por outro lado, para não comprometer os elevados lucros dos trios, o Poder Público passou a gastar muito mais dinheiro em patrocínio da festa, de forma que a população continua sendo prejudicada, agora de outra forma (veja, por exemplo, na revista *Caros Amigos*, de 16 de fevereiro de 2016 a reportagem: “O carnaval de Salvador é uma festa democrática? Aonde?”).



O carnaval (ainda) democrático do Rio de Janeiro

Muitos baianos, quando visitam o Rio de Janeiro por ocasião do carnaval, se surpreendem com a natureza democrática da festa: a ausência de barreiras físicas e de cobranças para participar de cada um dos mais de quinhentos blocos que animam a cidade durante a folia. Mas o debate em torno de possível cobrança futura persiste e se renova a cada ano. E já temos, desde 2010, a presença de grandes empresas como a Ambev na organização do carnaval de rua carioca.

Todo esse debate sobre as festas populares e sua conversão em espetáculo mercantilizado tem importante lugar no estudo sobre o tema desta aula. Tal fenômeno representa não apenas a apropriação de grandes fenômenos culturais pelo capitalismo, mas expõe também novas formas de produzir o espaço urbano: o valor de troca se impondo ao valor de uso (revise este assunto na Aula 1). Em especial, novas formas de apropriação dos espaços públicos da cidade, que privilegia os que podem pagar, além de definir quais práticas culturais são as corretas. Ou seja, valores dominantes se impõem sobre o conjunto dos valores socialmente compartilhados. Trata-se da *economia simbólica da cidade*, ou, num sentido mais amplo, de um aspecto da representação do espaço, tema a seguir:



2 de julho

Apesar do forte apelo da espetacularização/mercantilização, muitas festas populares ainda conservam seu sentido mais autêntico. E temos ainda as festas que nasceram oficiais e se tornaram verdadeiras expressões contra-hegemônicas, tal qual a comemoração

do dia 2 de julho, dia da independência da Bahia. O que nasceu como celebração patriótica restrita a desfiles militares se transformou gradativamente em jornada de críticas ao poder e reivindicações populares, reunindo sindicatos e associações civis diversas, num arco amplo de movimentos sociais.

Atividade 3

Atende ao objetivo 3

Busque em sua cidade (ou localidade) alguma atividade cultural que não esteja completamente inserida nos circuitos de comercialização, apresente-a e justifique sua escolha

Resposta

O aluno pode recorrer a atividades mais folclóricas, como a Folia de Reis, ou tradicionais como quadrilhas de São João, ou ainda a iniciativas de grupos culturais locais (de música, teatro, dança, poesia, *hip hop*). O importante é ele compreender que uma atividade cultural não mercantilizada é aquela que se realiza enquanto valor de uso, isto é, por iniciativa de pequenos grupos que visam, com a atividade, apenas se divertir, se socializar e expandir suas potencialidades enquanto seres humanos.

A representação do espaço

Voltamos a Henri Lefebvre. Este filósofo e sociólogo, muito citado ao longo deste nosso curso, oferece uma abordagem da cidade que muito valoriza o campo das representações sociais. Representação é, sumariamente falando, a ideia ou a imagem que temos de qualquer coisa, mas especialmente (pois assim adquire maior força simbólica) de algo que não faz parte de nosso universo imediato. Quando um brasileiro fala de castelos e provavelmente nunca esteve em nenhum, o que ele tem em mente é uma representação do castelo: a imagem que dele circula, através de filmes e livros, por exemplo, e que ele incorporou e aceitou como real. O próprio Lefebvre disse que a representação é a presença do que está ausente. Mais sugestiva é a imagem proposta por Serge Moscovici (1925-2014), considerado um grande teórico no assunto, ao dizer que o papel das representações é tornar familiar aquilo que não nos é familiar.

Há diversas formas de compreender ou conceituar as representações sociais. Para nossa aula, basta entender sua natureza intrinsecamente ligada à cultura, que poderia mesmo ser definida como o conjunto imenso das representações presentes em determinado grupo social.

Pois bem, para analisar as estruturas da vida cotidiana, Lefebvre propõe sua célebre tríade conceitual, formada pelo espaço vivido, pelo espaço percebido e pelo espaço concebido. Novamente, teremos que ser bastante sucintos, sobretudo por estarmos diante de arsenal teórico-conceitual somente apresentado, ou melhor, desenvolvido em nível de pós-graduação. Vamos por isso nos deter na noção de espaço concebido. Apenas adiantaremos que este último é o nível mais geral e abstrato (do imaginário), enquanto o espaço vivido seria o nível mais particular e empírico, diretamente imerso no cotidiano das práticas sociais de cada indivíduo. E o espaço percebido estaria na interseção destes outros dois planos da experiência humana em sua relação com os objetos e lugares.

Enquanto pensador marxista, Lefebvre esteve sempre atento ao papel das classes dominantes na produção do espaço. Tais classes não apenas controlam os meios de produção e outros fatores técnicos e políticos que determinam os rumos da organização do espaço urbano, conforme vimos ao longo deste curso, mas exercem também importante papel sobre o imaginário da sociedade (o chamado *senso comum*), ao controlar, por exemplo, os grandes meios de comunicação. E para além das classes dominantes, embora jamais apartadas destas, a ciência e os processos tecnocráticos de planejamento urbano também contribuem decisivamente

para compor o que Lefebvre chamou de *espaço concebido* ou de *representação do espaço*.

Ao criar monumentos e grandes ícones na paisagem, o planejamento urbano opera com vigor no campo da representação do espaço. Desde a Antiguidade, aliás, a arquitetura tem atuado a favor das forças hegemônicas, seja nas pirâmides do Egito, nas imensas construções da Roma Imperial ou, mais tarde, já no período medieval, nas elevadas igrejas góticas e, no mundo moderno, os palácios da nobreza. A monumentalidade é proposital e, assim, todos esses edifícios cumprem o papel de ratificar a mensagem muito clara acerca de *quem manda*. Diante de imensas estruturas, o indivíduo comum se sente muito pequeno, quase insignificante, e tende a respeitar ou venerar tais objetos, o que significa legitimar o poder daqueles que governam sua vida.

No Rio de Janeiro, a construção da imensa avenida Presidente Vargas, nos anos 1940 (destruindo quatro igrejas coloniais e vários quarteirões históricos, bem como a legendária Praça Onze), colocou em destaque, pois em perspectiva, a Igreja da Candelária. Também valorizou a torre do relógio da Central do Brasil (terminal ferroviário), agora podendo ser vista a distância e por inteiro, e não mais imersa na densa malha compacta do espaço construído. Por fim, foi erguido e inaugurado com a nova avenida o Palácio Duque de Caxias (abrigoando o Ministério da Guerra), um edifício imponente de inspiração nazifascista (stalinista para alguns, pois muito semelhante aos grandes edifícios inaugurados por Stalin na antiga URSS), posto que o Estado Novo era notável simpatizante de tais regimes. Todo este formidável conjunto arquitetônico compõe, até nossos dias, uma paisagem de expressão do poder, unindo forças militares, religiosas e a própria racionalidade ocidental moderna, expressa no grande Relógio da Central, a ditar o tempo cronometrado. A classe trabalhadora que chega ao centro do Rio tende a passar por esta grande avenida e, ao se deparar com tais monumentos, percebe claramente os poderes reinantes na cidade: a Igreja, a vigiar e punir seus pecados, o relógio a cobrar pontualidade no trabalho, e as forças armadas, a impor a disciplina; para não citar a própria imponência da grande avenida, que mede mais de oitenta metros de largura. E quanto mais nos aproximamos da área central, mais se agigantam os arranha-céus, outra paisagem de poder.



Praça Onze

A Praça Onze foi completamente demolida para abrir passagem à avenida Presidente Vargas. Fato lamentável, pois nela e no seu entorno, desde meados do século XIX, se configurou um espaço social de imensa importância histórico-cultural.

Populações de matriz africana ali se aglomeravam (destaque para trabalhadores da zona portuária vizinha, bem como operários inseridos na primeira zona de concentração industrial da cidade, junto ao porto; além de malandros e baianas quituteiras), gerando um ambiente muito particular (mais tarde alcunhado de Pequena África), com terreiros de candomblé (como a famosa Casa da Tia Ciata) e ranchos carnavalescos.

Muitos consideram a área como berço do samba carioca. Também ciganos, judeus e outras nacionalidades habitavam o local, bastante cosmopolita e rico em interações culturais. Também o *chorinho*, importante contribuição cultural brasileira, encontra ali algumas de suas raízes. Toda esta riqueza sociocultural do espaço vivido foi atropelada pela geometria fria e monumental da nova avenida, o novo espaço concebido. O ruído dos tambores, os cânticos e as melodiosas violas foram silenciados em favor das buzinas, das freadas e do ronco dos motores dos 30 a 40 mil veículos que ali passam (engarrafados), a cada dia.

O espaço concebido é, pois, formado pelo conjunto de ideias, perspectivas e imagens que temos do mundo, que nos chega pelas instituições dominantes. Algo muito próximo do que o geógrafo britânico Denis Cosgrove (1948-2008) denominou *culturas dominantes*, que tendem a superar ou subalternizar as culturas *dominadas*, *residuais*, *excluídas* ou *alternativas*, dentre elas, a que citamos acima, na velha Praça Onze. Cosgrove foi, aliás, um grande renovador da geografia cultural, até então pouco afeita aos debates políticos e à atividade crítica. Ele se preocupou em perceber o papel das relações de poder nos processos culturais.

Nossa forma mais elementar de *ler* a cidade está imbuída desta dimensão do *concebido*. Vamos aos exemplos: pensemos nas favelas cariocas. Aqueles que nela habitam, ou que as frequentam e com elas estão familiarizados, enquanto espaço vivido, constroem sobre tais espaços uma percepção rica, complexa e tendencialmente isenta de preconceitos. Mas, por outro lado, aqueles que jamais adentraram tais espaços, limitam sua percepção ao plano do *concebido*, isto, alimentam em geral uma visão simplificada e preconceituosa, que é a visão da cultura dominante. Tais pessoas geralmente têm medo e/ou repulsa da favela, e evitam proximidade com tais espaços. Isso faz parte da cultura hegemônica. Podemos afirmar que, no âmbito da representação do espaço, no sentido lefebvreano (ou lefebvriano, como preferem alguns), a favela é um espaço carregado de simbologia negativa.

Outro exemplo pode ser citado. Em 1996, quando a cidade do Rio de Janeiro produziu sua primeira candidatura olímpica, contratou urbanistas catalães que participaram da bem-sucedida (ou ao menos assim considerada por muitos) experiência olímpica de Barcelona. Eles conheceram a Ilha do Fundão e propuseram que esta fosse o *coração dos jogos*. É interessante notar que, aos olhos daqueles urbanistas, a Ilha do Fundão se apresentava como paradisíaca, por sua amenidade e sossego, por sua frente marítima. Luis Millet, que apostou em projetos residenciais muito valorizados na ilha, afirmou que, de saída, falaram mal da Ilha do Fundão, de problemas de poluição e segurança. No imaginário carioca, embebido de concepções consagradas (preconceitos e estereótipos), a Ilha do Fundão se apresenta como espaço de elevada topofobia (tema da Aula 5), pois: 1. situado nas águas da baía, consideradas sujas, antítese das águas oceânicas; 2. situado na vizinhança de favelas; 3. situado na Zona Norte, espaço essencialmente *suburbano*; 4. zona de passagem, espaço de rápida circulação automobilística, portanto perigoso, hostil ao pedestre, conforme a experiência carioca em espaços afins; 5. apropriado aos finais de semana apenas aos *pobres* da vizinhança. Em síntese, um dos espaços renegados da metrópole, de acordo com a cultura dominante. Interessante notar o quanto, despidos de tais preconceitos, os estrangeiros construíram um olhar totalmente diferente daquele espaço.

Também verificamos formas (táticas, apropriações) de reação ao espaço concebido, como no caso do movimento de ocupação das escolas públicas estaduais (em São Paulo no ano de 2015 e, no ano seguinte, no Rio de Janeiro). Protestando contra as precárias condições de funcionamento

das escolas, e aproveitando a greve docente, alunos se organizaram para promover a ocupação de tais estabelecimentos. Durante a ocupação, realizam atividades diversas, culturais e artísticas (sem esquecer de oferecer aulas preparatórias para o vestibular), de forma autônoma, e assim podemos dizer que o espaço escolar sofre radical ressignificação por ocasião das ocupações.

Uma forma interessante de apropriação popular do espaço, implicando ressignificação dos objetos, pode se dar com monumentos oficiais. Na cidade de Munique (Alemanha), o cantor Michael Jackson se hospedou certa vez num hotel (Bayerish Hotel) na praça chamada Promenade Platz, no centro da cidade. Bem no centro desta praça, há uma antiga estátua, em estilo bem austero, de um importante músico renascentista, que aparentemente muito pouco representa para os atuais habitantes de Munique. Os fãs do grande astro pop aproveitaram o pedestal e suas bases para compor um verdadeiro memorial, com fotografias, cartas, flores e velas (ambas sempre renovadas). O local se tornou ponto de peregrinação para os fãs de diversas outras cidades. Sendo a iniciativa e toda a manutenção do local realizada de forma espontânea, trata-se de um excelente exemplo de apropriação coletiva criativa do espaço urbano. Você pode ficar atento a interessantes iniciativas como esta.



Gilmar Mascarenhas

Figura 14.6: Memorial informal em Munique: apropriação popular do espaço urbano. Foto tirada em agosto de 2015.

O preconceito para com a cultura popular e suas formas de apropriação do espaço pode gerar medidas violentas por parte do Poder Público, quando imbuído de valores elitistas e ditatoriais. No Rio de Janeiro, as favelas foram alvo de intensa discriminação e violentas remoções, sobretudo nos anos 1960. O mesmo para com os terreiros.

Na África do Sul, na mesma década, durante o regime do *apartheid*, um bairro inteiro foi devastado: o *District Six* (ou *6th District*), na Cidade do Cabo. Tratava-se uma zona semelhante à supracitada Praça Onze, tanto pela multietnicidade e pelo cosmopolitismo (com predominância de negros), quanto pela rica atividade cultural associada à proximidade com a zona portuária. Em 1966, certamente por incomodar a elite branca, o bairro foi definido como *zona de brancos*, resultando na expulsão imediata de seus 60 mil moradores e demolição completa de suas casas.

Decorridas algumas décadas, o local permaneceu um grande vazio (em 1998, tive o privilégio de visitar esta área), prova de que o interesse não era ocupar com pessoas e atividades, mas *ocupar* com o silêncio da morte cultural: pura desculpa para devastação. Restou naquele imenso vazio uma igreja, e no período pós-*apartheid* esta foi ocupada por um pequeno museu que relembra a rica história do bairro e do regime racista, de forma muito interessante, pois resgatando trajetórias pessoais. No chão, um mapa das ruas ia sendo pouco a pouco preenchido pelos antigos moradores e comerciantes, indicando onde estavam, o que faziam, suas saudades etc.

A aniquilação do Distrito Seis é um dos inúmeros capítulos tristes do processo de produção capitalista do espaço urbano. Vale registrar que em Nova Iorque, no século XIX, a criação do *Central Park* serviu como justificativa para a remoção completa de um bairro, o *Seneca Village*, considerado a primeira aglomeração urbana afro-americana, e que também era multirracial, acolhendo imigrantes pobres de origem europeia.



Figura 14.7: *District Six*, na Cidade do Cabo.

Fonte: <http://www.districtsix.co.za/>

Na aula anterior, sobre a urbanização turística, nos deparamos com situações que também nos ajudam a compreender a representação do espaço. Vimos como os agentes organizadores do espaço turístico operam no âmbito do concebido, isto é, da cultura hegemônica, impondo seus valores às representações das populações locais.

No caso de Búzios, ficou evidente o quanto o interesse paisagístico (de preservação ambiental radical) pertencia ao setor hoteleiro (e turistas) e aos proprietários de imóveis, enquanto os nativos, preocupados com sua sobrevivência material, preferiam maior flexibilidade, com permissão para novas construções. Vários outros estudos sobre o turismo denunciam tais processos. A geógrafa Luciana Souza, ao pesquisar o famoso destino turístico de Morro de São Paulo (BA), identificou a produção de imagens hegemônicas que não correspondiam às tradições locais (dos pescadores, por exemplo), nem às práticas cotidianas nativas, que vão pouco a pouco se tornando o que Cosgrove chamaria de “cultura resídua”.

Podemos supor que a representação do espaço tende a colonizar (no sentido imaterial) os lugares, impregnando-os de sentidos e significados. Retomando a tríade conceitual de Lefebvre, diríamos que quem não tem a favela como espaço vivido fica limitado ao concebido, isto é, ao preconceito. Se o sujeito que não habita tais espaços começar a frequentá-los, através de amigos ou atividades diversas, tenderá a mudar sua percepção, seu espaço percebido, e assim reduzir, em sua cabeça (em sua imaginação), o peso que lhe foi colocado pelo espaço concebido.

Práticas socioespaciais de integração das favelas com o restante da cidade, bem como movimentos culturais protagonizados por seus

moradores contribuem para *descolonizar* nossa imagem acerca de tais espaços, reduzindo ou quiçá eliminando totalmente os preconceitos que alimentamos.

Toponímia

Para começar a concluir esta última sessão da aula, que poderia se estender por diversos outros domínios, vamos falar de toponímia, para demonstrar como os valores hegemônicos – os da classe dominante – procuram se impor ao conjunto da sociedade através de diversas formas, dentre elas a forma de *colonizar* o espaço urbano com a denominação dos lugares.

Ao atribuir um nome a determinado logradouro ou localidade, o Poder Público está exercendo seu poder. O que percebemos nas cidades brasileiras, sobretudo a partir do final do século XIX, foi a substituição das tradicionais toponímias de origem popular, que brotavam espontaneamente no cotidiano dos usos, por novos nomes, quase sempre homenageando personalidades masculinas, de cor branca e pertencente às elites. Na cidade do Rio de Janeiro, tínhamos topônimos curiosos e sempre associados diretamente à experiência dos moradores, ao *espaço vivido*, tais como: Ladeira do Escorrega, Travessa do Sereno e Rua do Jogo da Bola (este ainda vigente, no Morro da Conceição). Ou nomes que bem representavam funções locais predominantes (Beco dos Barbeiros, Rua do Hospício), ou ainda denominações que ajudavam a encontrar a referida rua, tais como a Rua da Vala e a curiosa Rua Por Trás do Carmo (situada atrás da Igreja do Carmo). A famosa Rua da Carioca, no centro da cidade, se chamava Rua do Piolho, apelido de um morador, o que expressa a jocosidade, típica do povo carioca.

A modificação da toponímia original corresponde quase sempre a um processo de agressão à cultura popular, além de ratificar, pelos nomes dos lugares, as estruturas de poder vigentes numa sociedade racista, machista e elitista. No Rio de Janeiro, é notável a prevalência de topônimos que homenageiam políticos, escravistas e traficantes de escravos, médicos, advogados e militares, em detrimento de artistas ou, mais ainda, de pessoas oriundas das camadas populares.

Igual e amplamente prevalece o machismo: um percentual ínfimo de nossos logradouros possui nomes femininos. E quantos negros e negras foram homenageados? E os índios, habitantes originais de nossas terras, quase totalmente aniquilados? Ao contrário, o que se nota é inclusive a injusta homenagem a indivíduos cuja trajetória de vida foi marcada

pela violação dos direitos humanos, conforme aponta o belo artigo recentemente publicado no *Nexo* (jornal digital), “Nomes de ruas dizem mais sobre o Brasil do que você pensa”, de 16 de fevereiro de 2016 – cuja leitura recomendamos enfaticamente aos alunos, acessível em <https://www.nexojournal.com.br/especial/2016/02/15/Nomes-de-ruas-dizem-mais-sobre-o-Brasil-do-que-voc%C3%AA-pensa>.

Observando o caso paulistano, o referido artigo apresenta o gráfico abaixo, indicando a preponderância radical de nomes masculinos nos logradouros.

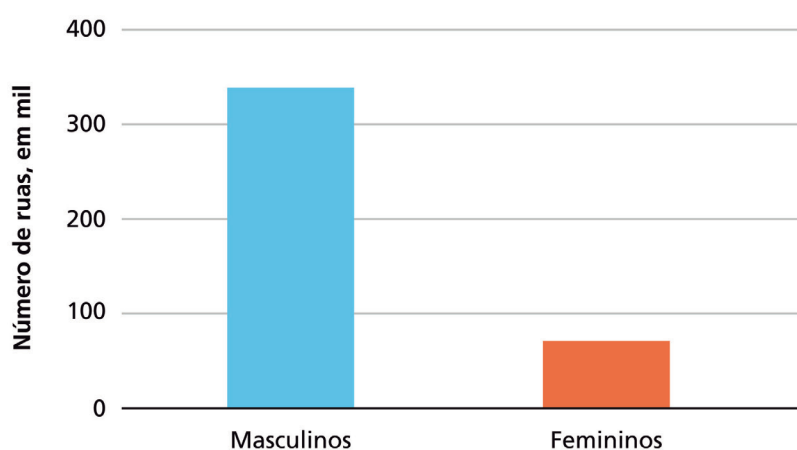


Figura 14.8: Denominação de logradouros por gênero.

Fonte: <https://www.nexojournal.com.br/especial/2016/02/15/Nomes-de-ruas-dizem-mais-sobre-o-Brasil-do-que-voc%C3%AA-pensa>

É interessante realçar que, em outras capitais brasileiras, a situação é muito pior: Recife, por exemplo, segundo levantamento oficial em 2012, continha apenas 4,8% de seus logradouros com nomes femininos. E como em quase todo o Brasil, na maioria dos casos, não são nomes *identificados*, isto é, não reportam a determinada pessoa de conhecimento público ou notoriedade, o que denota claramente a situação marginal e quase invisível da mulher no processo de urbanização: muitas vezes, proprietários de loteamentos batizavam ruas com nomes de suas genitoras, esposas ou filhas, sem sequer atribuir-lhes um sobrenome, o que limita claramente seu alcance (enquanto sujeitos históricos) ao domínio passageiro, íntimo e restrito do lar e da família: são as inúmeras ruas Ana Cristina, Dona Antônia, Amélia, Maria das Graças etc.

No Rio de Janeiro, a situação é menos grave, devido a uma lei municipal de 1999 que busca reduzir tal desigualdade, de forma que, atualmente,

cerca de 14% de nossos logradouros são “femininos”. Mas ainda há muita desigualdade, e o passo mais importante (e já em curso) será reescrever nossa história e nossa geografia, valorizando devidamente o papel das mulheres. A lista de personagens femininos de imensa importância histórica e não reconhecidos (para não falar de milhares de *guerreiras* da vida cotidiana que não saíram do anonimato) é imensa e não caberia nos limites desta aula. A propósito, pesquise você mesmo nomes como Dandara, Chiquinha Gonzaga (ambas muito bem lembradas em ocupações promovidas pela luta popular pela moradia no centro do Rio de Janeiro), Leolinda Daltro, Maria Quitéria e tantas outras.



O referido artigo do jornal *Nexo* também aponta que apenas 2% de nossas rodovias têm nome feminino. Afirmo também que:

Em São Paulo, uma iniciativa da prefeitura chamada “Ruas de Memória”, lançada em agosto de 2015, visa promover a substituição de ao menos 22 nomes de logradouros com referências à ditadura pelos de pessoas que “lutaram pela democracia, liberdade e direitos humanos”. A capital paulista aprovou uma lei em 2013 que permite a renomeação de logradouros quando se tratar de “autoridade que tenha cometido crime de lesa-humanidade ou graves violações de direitos humanos” (RONCOLATO ET AL., 2016).

Um caso raro de homenagem marcante a uma mulher que enfrentou o despotismo é o túnel Zuzu Angel, na Zona Sul carioca.

Mobiliário urbano

No tocante ao mobiliário urbano, também é marcante a preferência por estátuas e bustos de heróis militares e membros da nobreza imperial, quase sempre, montados em enormes cavalos. Apenas recentemente a cidade do Rio de Janeiro passou a erigir estátuas de músicos e escritores, sendo que somente em 2016 uma mulher veio a ser homenageada: a escritora Clarice Lispector.

Tal mobiliário confere muito mais leveza ao espaço público, se comparado às tradicionais imagens sisudas das estátuas tradicionais. Trata-se da gestão do visual da cidade, das imagens que devem concentrar atenção e de alguma forma exprimir identidades locais. Por outro lado, temos as iniciativas não oficiais de intervenção sobre a imagem da cidade, promovida por grafiteiros e pichadores, por exemplo, muitas vezes, aliás, severamente perseguidos. Esta forma de *decorar* os espaços públicos corresponde a um capítulo à parte dos estudos contemporâneos sobre as culturas urbanas.



Nova estatuária urbana

Observe a escultura abaixo:



Gilmar Mascarenhas

Figura 14.9: *San Pedro Claver y el Esclavo*, de Enrique Grau. Foto tirada em março de 2014.

No centro histórico de Cartagena, na Colômbia, encontramos as duas figuras que representam um padre e um escravo. É interessante notar três aspectos que sinalizam a forma contemporânea de expressão artística do passado em esculturas urbanas:

1. ambos estão no nível do chão, permitindo uma relação muito mais próxima, de tocar e encarar cada estátua, em vez de figurarem em um pedestal inatingível, como se se tratasse de um semi-deus ou de algum vulto histórico situado muito acima dos transeuntes, numa suposta sociedade rigidamente hierarquizada;

2. em vez de ilustrar apenas a figura do dominador, traz também o representante do povo africano escravizado, o que significa valorizar não apenas a classe dominante ou a chamada *historia oficial*; e
3. o escravo parece dialogar, questionar ou mesmo contestar as palavras do catequista, em vez de aparecer na condição passiva.

Agora veja essa:



Figura 14.10: *4:16 am*, de Daniel Doyle. Foto tirada em setembro de 2015.

Em Dublin, na Irlanda, o monumento no centro da praça prefere enaltecer um sentimento deveras importante e universal, o amor e o cuidado para com os bebês, do que um dos chamados vultos da História, geralmente opressores do povo.

Conclusão

Temos, grosso modo, duas cidades superpostas e que se interpenetram: a cidade *oficial*, projetada, ordenada e concebida pelo setor hegemônico e, de outro lado, a cidade *lenta* do *espaço banal* (diria Milton Santos), espaço dos excluídos, dos alternativos, o espaço vivido e percebido por cada um de nós. A partir do *habitus*, o indivíduo urbano se move neste espaço denso de sentidos e significados, esta *floresta de símbolos*, produzindo vivências e experiências a cada instante, construindo, assim, sua trajetória de vida marcada pelas estruturas sociais.

Poderíamos enveredar por vários outros domínios que são abarcados pela relação cidade e cultura, mas, nos limites de uma única aula, não foi possível ir além do que aqui foi exposto. Um desses temas se refere ao campo das utopias e contestações: as *cidades imaginadas*, o que abrange movimentos e sonhos coletivos, como a cultura *hippie*, e utopias urbanas realizadas, como no bairro Cristiania (em Copenhague). Poderíamos falar da psicogeografia de Guy Debord, ou das derivações de Walter Benjamin, ambos, por caminhos distintos, a propor novas formas de *estar* na cidade, de explorar seus espaços e neles intervir diretamente. O imaginário enquanto fonte de sonhos e idealizações, mas também de novas práticas socioespaciais. Sem dúvida alguma, a cidade é o espaço privilegiado da imaginação humana, mas muitos dos sonhos e utopias já gerados não chegaram a ser absorvidos pelo Poder Público planejador ou pelos urbanistas, por confrontarem diretamente o espaço concebido. Utopias alimentadas por grupos ou movimentos sociais que, mesmo assim, de alguma forma, contribuíram para mudar a cidade, seja no plano material, seja no plano das representações. Poderíamos ter abarcado também o tema *cidade representada*, que estuda as representações do urbano em romances, filmes, música, pintura, teatro e poesia. Por enquanto, o importante é o aluno saber que tais caminhos de reflexão e pesquisa existem e merecem exploração futura aos interessados; que você compreenda o papel crucial da cultura na produção do espaço urbano. Diante de tantas definições possíveis para a cultura, podemos refletir com Boaventura de Souza Santos, para quem “cultura é a luta contra a uniformidade” (SANTOS, 2005, p. 54).

Atividade final

Atende ao objetivo 4

Rompendo com a tradição comentada nesta aula, a cidade de Cabo Frio inovou ao inaugurar estátuas de desportistas em seu espaço público, respectivamente, para o jogador de futebol Leandro e o surfista Victor Ribas, ambos cabo-frienses.



Gabriel Neves



Gabriel Neves

Figura 14.11: Estátuas de Victor Ribas e Leandro, dois ilustres esportistas de Cabo Frio. Fotos tiradas em outubro de 2016.

Esta iniciativa pode ser analisada sob dois ângulos distintos: enquanto ruptura com a representação do espaço e enquanto mera continuidade com as práticas relacionadas às culturas dominantes. Apresente argumentação em defesa de cada um destes dois ângulos.

Resposta comentada

O aluno pode argumentar que tais estátuas rompem com o padrão dominante em nossas cidades, de prestar homenagens perenes apenas a

grandes vultos de nossa História oficial, tais como políticos e heróis de guerra, oferecendo assim uma vivência mais lúdica do espaço público. E, para se contrapor a este ângulo, pode argumentar que tais estátuas não rompem totalmente com os padrões dominantes, pois seguem excluindo mulheres, negros, índios e as camadas populares e que, além disso, foram iniciativas governamentais.



Resumo

Vimos o quanto o conceito de cultura evoluiu para, hoje, abarcar não apenas as formas letradas e cultas, mas todas as expressões de todos os grupos sociais. Vimos também que a relação entre o indivíduo e a cidade, muito complexa, pode ser entendida a partir da noção de *habitus*, de Bourdieu. A mercantilização da cultura foi outro tema abordado, com suas implicações diretas no cotidiano da cidade. Por fim, apresentamos a representação do espaço, perspectiva de análise desenvolvida por Henri Lefebvre, que sinaliza para distintos níveis de percepção do espaço urbano, desde o espaço concebido (o das forças hegemônicas) ao vivido, passando pelo espaço percebido.

Referências

- BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas: sobre a teoria da ação*. Campinas: Papirus, 1996.
- _____. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 1982.
- CASTRO, J. *Da casa à praça pública: a espetacularização das festas juninas no espaço urbano*. Salvador: EdUFBA, 2013.
- EAGLETON, Terry. *A ideia de cultura*. 2. ed. São Paulo: Unesp, 2011.
- GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1981.
- GOMES, P. C. C. *A condição urbana: ensaio de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- LEITE, Rogério Proença. *Contra-usos da Cidade: lugares e espaço público na experiência contemporânea*. Campinas: Unicamp; Aracaju: UFS, 2004.

LIMA, Evelyn Furkim Werneck. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes/Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990.

MASCARENHAS, G. *Entradas e bandeiras: a conquista do Brasil pelo futebol*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.

RONCOLATO, M. et al. Nomes de rua dizem mais sobre o Brasil do que você pensa. *Jornal Nexo*, 16 de fevereiro de 2016. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/especial/2016/02/15/Nomes-de-ruas-dizem-mais-sobre-o-Brasil-do-que-voc%C3%AA-pensa>>. Acesso em: 11 out. 2016.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos, 2003.

_____. *Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing*. Curitiba: Palavra, 1997.

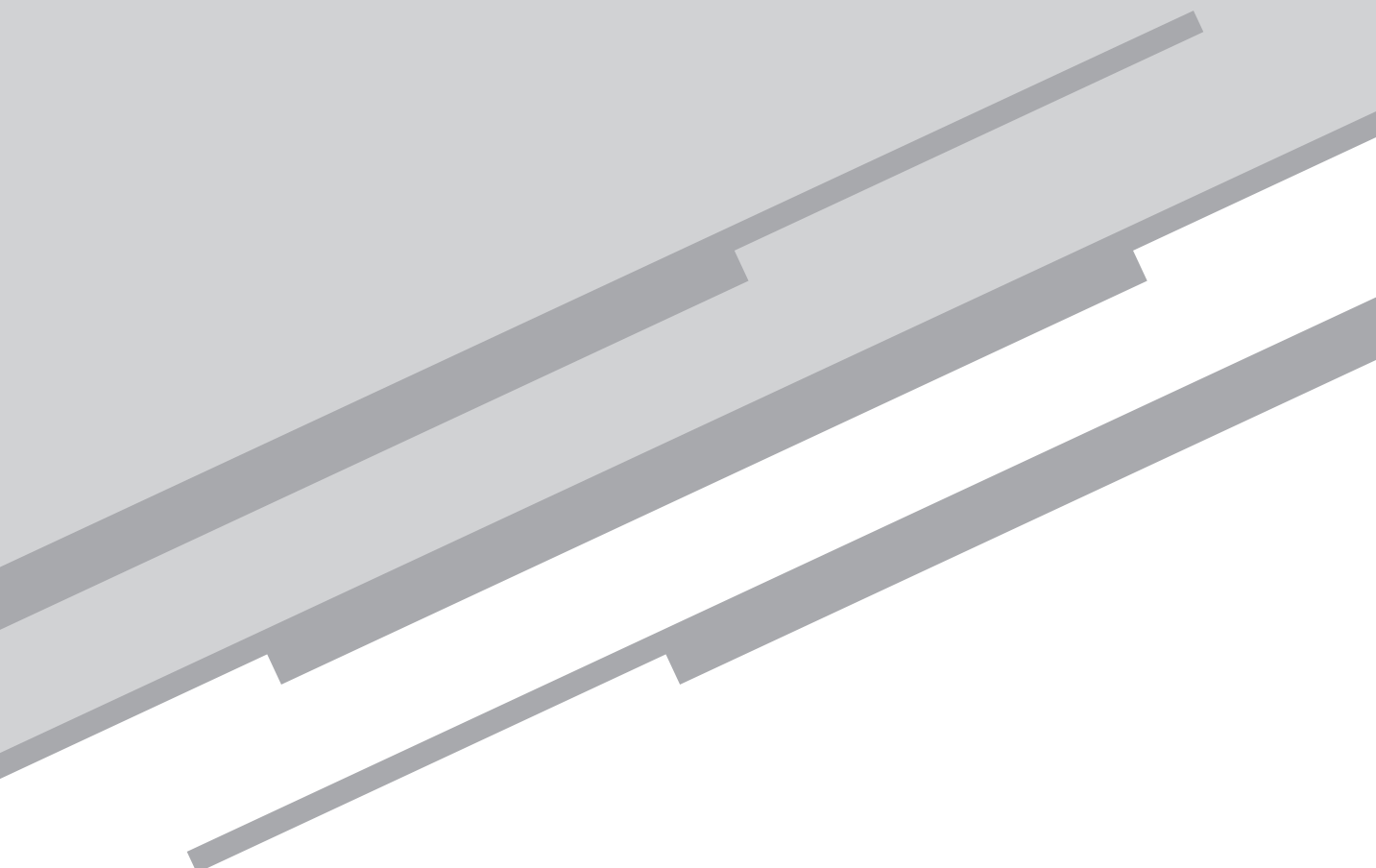
SANTOS, Boaventura de Souza. *Globalização: fatalidade ou utopia?* Porto: Edições Afrontamento, 2005.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EdUSP, 2002.

SERPA, Ângelo. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.

Aula 15

O direito à cidade



Leandro Dias de Oliveira

Meta

Compreender a cidade atual como um espaço de lutas, inquietações e resistência à ordem urbana estabelecida.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. compreender o sentido de “direito à cidade”, a partir da contribuição de Henri Lefebvre;
2. identificar, a partir de exemplos brasileiros recentes, algumas das principais lutas e resistências que têm a cidade como objeto de ação;
3. entender, com base na contribuição de David Harvey, como é possível pensar, de maneira democrática e rebelde, a vida nas cidades contemporâneas.

Pré-requisitos

Para o melhor aproveitamento desta aula, o aluno deve voltar às Aulas 10 e 11 desta disciplina.

Introdução

No decorrer desta disciplina, estudamos a cidade nas mais diversas *filiações analíticas* do campo da ciência geográfica (a saber, as abordagens *tradicional, pragmática, crítica, humanística, histórica*); entendemos as vicissitudes de sua *construção contemporânea* (a relação com a *indústria*, as releituras do *meio ambiente* e do *modelo de desenvolvimento*); avaliamos as *mutações de sua dimensão territorial e área de influência*, a consolidação da metrópole e de seus processos de espraiamento e dissolução, a emergência das *cidades médias*, vinculada com a constituição de novas *redes* urbanas e com os novos desafios de *planejamento*, e, por fim, as expressões da *cultura* urbana.

Torna-se, agora, uma exigência pensar a cidade como espaço de lutas por direitos na sociedade atual, pois se trata de examinar a forma urbana estabelecida no âmago do capitalismo e do industrialismo. A cidade é o corolário da forma de vida dos homens no mundo em que vivemos. Logo, é esta forma espacial que revela com maior nitidez as necessidades humanas do tempo presente.

Há todo um cabedal de conhecimentos e práticas dominantes sobre a cidade: vivemos tempos de severa reestruturação urbana, com seus velhos e novos circuitos produtivo-espaciais, com a obliteração e consequente valorização das riquezas naturais (expressa nos novos horizontes da arquitetura urbana de valorização dos atributos naturais e também na adoção de modelos produtivos sustentáveis) e reabilitação da indústria como símbolo do progresso.

A dinâmica imobiliária se sobrepôs a diversas atividades econômicas e etiquetou todo o tecido urbano em um mercado inesgotável de terrenos, casas, prédios, galpões, condomínios, apart-hotéis, etc. São novos sujeitos, processos, métodos e tecnologias capazes de impingir, nesta cidade que emerge no limiar do século XXI, as mudanças no campo político-econômico-ambiental, com a consolidação da mercantilização da vida social por novas regulações e configurações hegemônicas.



Figura 15.1: Rua do “Alphaville Campinas”, situado na cidade homônima do estado de São Paulo. Símbolo da segregação espacial, este modelo de condomínio é também uma prova da atual fetichização da natureza. Consciência ambiental, neste caso, torna-se sinônimo de valorização imobiliária.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Condom%C3%ADnio_fechado#/media/File:Residencial_Alphaville_Campinas.jpg

Assim, é uma verdadeira missão para o geógrafo compreender os principais elementos da crise urbana atual, que afeta particularmente as populações menos abastadas e discriminadas socialmente. Termos como *reestruturação*, *revitalização*, *requalificação*, *reforma*, *gestão*, *planejamento*, *megaprojetos* servem, antes de tudo, para eclipsar ações como *privatização*, *segregação* e *exclusão*. O debate sobre a segmentação do espaço e suas diferentes apropriações não deve estar alocado em um relicário conceitual; afinal, se a privatização da terra, desde então transformada em *território*, ofereceu ao capitalismo a cidade como sua feição natural, é hora de pensarmos na radicalização de sua democratização.

Nesta aula, a intenção é mostrar que a cidade é atualmente palco e expressão de luta por direitos; desta maneira, em meio às agendas político-econômicas dominantes, vem emergindo uma série de lutas e tensões no âmbito da cidade contemporânea que permitem pensá-la como possibilidade de reconstrução da própria sociedade em que vivemos. A cidade pode ser repensada como ágora da exteriorização da rebeldia emergente e – por que não? – como um espaço de esperança por maior equidade social, econômica e ambiental.

O “direito à cidade”: a contribuição de Henri Lefebvre

O direito à cidade (*Le droit à la ville*, 1968) é o título de um livro fundamental para todos aqueles que se dedicam aos estudos de geografia

urbana e, por que não, à reflexão sobre a vida moderna. Foi escrito por Henri Lefebvre (1901-1991), já citado em aulas anteriores, filósofo francês que se dedicou a diversos temas atinentes ao pensamento marxista – da lógica materialista-dialética às próprias atualidades e vicissitudes desta corrente de pensamento –, mas que adquiriu importância fulcral para a geografia por se dedicar particularmente ao fenômeno urbano.

Lefebvre fundamentou suas análises, tão contemporâneas quanto necessárias, sobre o fenômeno urbano no conceito de *produção do espaço*. Visto como expressão espacial da vida social, produzir espaço, neste sentido, é produzir diferentes geografias, partindo do fato empírico e teórico do espaço como reflexo e condicionante das ações societárias. Abandonava-se, assim, uma noção de espaço unicamente *físico, receptiva, palco* da jornada humana na superfície terrestre.

A cidade, para Henri Lefebvre, é uma ordenação ilusória e estratégica; trata-se de um produto que resulta das ações engendradas pelos grupos dominantes interessados em mascarar as situações de poder, encobrir as operações de obtenção de mais-valia no âmbito da cidade e bloquear as práticas urbanas espontâneas que permitem realizar reflexões sobre o futuro.

É um espaço repressivo, onde o urbanismo, procedimento que mescla arte, técnica e ciência, é estruturado ideologicamente para o fetichismo da satisfação das necessidades, peremptoriamente negligenciadas pelo sistema vigente. Os agentes urbanos percebem e dialogam com as novas *raridades*: espaço, tempo, lugares e *elementos naturais*, tornando o espaço da cidade um objeto de troca inserido no continente de mercadorias.



A obra de Henri Lefebvre tem importância colossal para a geografia urbana crítica. Trabalhos como o já citado *O direito à cidade* e também *A revolução urbana* (*La révolution urbaine*, 1970) são responsáveis por uma série de releituras e reinterpretações no Brasil e em diversas partes do mundo.

É possível citar inúmeros autores que tratam da obra de Lefebvre no tempo presente, mas vale destacar as professoras Amelia Luisa Damiani, Ana Fani Alessandri Carlos e Odette Carvalho de Lima Seabra, todas vinculadas à Universidade de São Paulo (USP),

e o professor Sérgio Martins, da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), como importantes intérpretes brasileiros de sua obra. Autores como Mark Gottdiener, em *A produção social do espaço urbano* (*The Social Production of Urban Space*, 1985), Neil Smith, em *Desenvolvimento desigual* (*Uneven Development*, 1984); Edward Soja, em *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica* (*Postmodern Geographies – The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, 1989) e David Harvey, em *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural* (*The Condition of Postmodernity: an Enquiry in to the Origins of Cultural Change*, 1989) e especialmente em *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana* (*Rebel Cities: From The Right to The City to The Urban Revolution*, 2012) são expoentes do pensamento geográfico que utilizaram a obra de Henri Lefebvre como ponto de partida para suas reflexões (ver, por exemplo: DAMIANI, 2012).



Figura 15.2: Central Park (Distrito de Manhattan, Nova Iorque, EUA), um oásis entre os prédios da cidade. Lefebvre captou a noção de natureza como uma *nova raridade*. Ou seria o próprio espaço – o produto da ação da sociedade – a verdadeira raridade do século XXI?

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/05/Southwest_corner_of_Central_Park%2C_looking_east%2C_NYC.jpg

Nesta urbanização ideologizada, o *direito à cidade* é algo difuso e prolixo, mas com o signo da luta social: se é o combate ao *urbanismo-moda* que aprisiona a reflexão e serve como ideologia e prática das classes dominantes, é também a luta por moradia e o questionamento da segregação urbana; é o confronto com a racionalidade burguesa do Estado e das empresas e seus apoderamentos das funções urbanas; é a necessidade humana de empreender atividades criativas e usufruir de informações, simbolismos e ações lúdicas. É a reivindicação da posse coletiva da natureza assim como é o direito ao lazer. É a refundação da vida urbana, atualmente deteriorada e vilipendiada pelos (re)planejamentos constantes que transformaram a cidade em laboratório do capital, e não da sociedade.



Figura 15.3: Grafite em casario antigo em Olinda (PE). A subversão da ordem (e a luta pelo direito à cidade) é feita, por vezes, com instrumentos simples e muita criatividade!

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Arte_urbana#/media/File:OlindaGraffiti.jpg

Neste sentido, o *direito à cidade* é o direito a ter direitos (ver ROLNIK, 2013). Isto quer dizer que a distribuição da água urbana, o esgotamento domiciliar, o transporte coletivo, a moradia, educação e saúde não podem ser meramente *serviços*, mas direitos universalizados. A cidade capitalista contemporânea – neoliberal, mercadológica, produto-

-mercadoria *per se* – é voltada para a expansão do capital. Cada rua nova aberta, cada praça construída traz o signo de uma nova possibilidade de obtenção de lucros. O *direito à cidade* não é uma mercadoria exposta na prateleira e, portanto, não pode ser vendida pela cidade contemporânea. A cidade neoliberal é individualista, marcada pelo egoísmo e pela falta de solidariedade; nesta atmosfera de cada cidadão olhando apenas para seus interesses (incrementar sua casa, trancar-se em condomínios, varrer sua calçada), os direitos se transformam em serviços, por vezes caros e insuficientes.

Classe média

Classe de renda que sobrevive com ganhos considerados médios em relação ao restante da população. No que se refere ao estrato social, geralmente é formada por trabalhadores com melhores ganhos salariais e, por conseguinte, com acesso a alguns bens materiais e imateriais diferenciados dos mais pobres. No Brasil, nos últimos anos, houve a consolidação da ideia de ampliação da classe média, que em suma é formada por trabalhadores-consumidores-cidadãos que conjugam melhorias nas condições de consumo com a busca de elementos para se diferenciar dos grupos menos abastados (SECRETARIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS, 2012).



Figura 15.4: Favela Dharavi (Mumbai, Índia) uma das maiores do mundo. Em Mumbai, 55% da população vive em favelas. Quais direitos à cidade possuem os habitantes de Dharavi?

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Favela#/media/File:Dharavi_India.jpg

No Brasil, em tempos de expansão – seja factual, seja ideológica – da **classe média**, as agendas urbanas se tornaram ainda mais segregativas e excludentes. Um importante exemplo vincula-se à mobilidade urbana: o crescimento do número de automóveis (conforme vimos em aulas anteriores) implicou, apenas no século XXI, a duplicação de seu quantitativo nas ruas, tanto nas cidades brasileiras (MARICATO, 2013) quanto na cidade de Los Angeles, situada na Califórnia, nos Estados Unidos (DAVIS, 2013). Isto sacramenta a falência do transporte público – uma vez que se alimenta a noção de carro com *status*, recorrer a ônibus e trens é um signo de insucesso –, tornando caros e obsoletos os ônibus e trens e resultando no trânsito interminável como anátema do século atual.

Conforme dito na Aula 11, como este homem-atleta será capaz de enfrentar o desafio de estar sempre saindo mais cedo e chegando

mais atrasado? Há, sem dúvida, o comprometimento da saúde do trabalhador, nos âmbitos mental e físico, social e ambiental. A cidade tem sido o lugar propício para reprodução de homens-engrenagens para o sistema capitalista, mas é possível pensar também no potencial da cidade contemporânea enquanto mecanismo de resistência e libertação.



Um fato ilustra a dimensão de *estresse* ao qual estão submetidos aqueles que enfrentam cotidianamente os trânsitos intermináveis na hora do *rush*: um motorista abandonou a direção de seu ônibus, na alameda São Boaventura, Fonseca, Niterói – RJ, alegando ter se estressado com o engarrafamento.

Responsável pela linha Alcântara-Botafogo, o motorista simplesmente desligou o motor e abandonou o coletivo na Alameda São Boaventura, por volta das 7h50, numa baia do corredor viário, e deixou perplexos os passageiros e outros motoristas e pedestres que também trafegavam pela importantíssima via da cidade. Após abandonar o coletivo, o motorista se sentou em um posto de combustíveis localizado em frente à baia para tentar relaxar e aguardou por quase uma hora os funcionários da empresa para resgatarem o ônibus (JUSTINO, 2015). Em condições de trânsito livre, o trajeto da linha Alcântara-Botafogo pode ser feito em pouco mais de uma hora, mas nos horários de maior engarrafamento este tempo costuma triplicar ou quadruplicar. *Quem não pensaria ao menos por um segundo em abandonar o seu veículo neste cenário de horror urbano?*

Atividade 1

Atende ao objetivo 1

Por que a cidade capitalista corrompe o *direito à cidade* das camadas mais pobres da sociedade urbana?

Resposta comentada

O direito à cidade, nesta leitura *lefebvrea* aqui proposta, é a cogestão da cidade. Mais do que uma noção jurídica de direitos adquiridos, é a possibilidade de decidir os rumos políticos, econômicos, sociais e ambientais da cidade, de forma coletiva e justa. Na cidade capitalista contemporânea, os gestores urbanos, alicerçados no domínio de classe e abalizados pelo império da tecnocracia, impõem como ordem a segregação, repressão e exclusão, que são maquiadas pela ilusão urbanística das operações cotidianas de embelezamento da cidade.

A explosão das lutas urbanas

Há dois anos, o Brasil assistiu a uma série de manifestações nas mais distintas cidades, localizadas nas diferentes macrorregiões e com características econômicas, sociais, populacionais, ambientais e culturais diversificadas.

As *jornadas de junho de 2013* contabilizaram milhões de pessoas nas ruas, em protestos que atingiram todos os estados brasileiros, elencando uma miríade de temas presentes nos pleitos dos ativistas: hospitais e escolas com “padrão Fifa” (jargão tornado comum nas manifestações próximas à Copa do Mundo de Futebol, em 2014), ou seja, produzidos e reformulados com o mesmo esmero dos suntuosos estádios-arenas de futebol; diminuição ou revogação do preço das passagens urbanas; fim da corrupção e questionamento da representatividade dos partidos políticos; combate à violência e à exploração sexualizada da mulher; as questões da homossexualidade, do aborto, da descriminalização das drogas, entre outras (ver BOTELHO, 2013; OLIVEIRA, 2013; RIBEIRO, 2013, e CARLOS, 2013). Foram manifestações tão espontâneas e prolixas que permanecem sob investigação para uma interpretação definitiva.



Figura 15.5: Manifestação em São Paulo, no dia 20 de junho, na Avenida Paulista. Atordoada pela dimensão dos manifestos, imprensa, universidade, políticos e até mesmos os artífices dos protestos ainda são incapazes de decifrá-los em sua magnitude.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Protestos_no_Brasil_em_2013#/media/File:ABr200613_MCA2268.jpg

A explosão das cidades supracitadas remete à atomização da luta urbana, que extrapola os movimentos de bairro, sindicais, estudantis, e ainda excede os movimentos que emergem (ou são retomados com novas questões) no pós-Segunda Grande Guerra: feministas, antirracistas, ambientalistas, em defesa da liberdade sexual, pacifistas ou de descriminação do uso de substâncias consideradas ilícitas, que são frequentemente urbanos, mas não exclusivamente baseados na cidade (SOUZA; RODRIGUES, 2004); tais movimentos destacados, ainda que ocorram em centros urbanos, extrapolam os limites da cidade e trazem questões societárias: a exploração da mulher, o preconceito racial, os crimes ambientais, a opressão sexual, a guerra ou o uso de drogas. As manifestações urbanas por moradia ou melhoria do transporte, por exemplo, são baseadas na cidade e objetivam ampliar o seu horizonte democrático.

Esta cidade tornada rebelde está calcada nas novas conexões reais e virtuais, entre novos esforços de reconhecimento social; aqui, a diferença se tornou a virtude, e a proximidade da pauta de protestos é vista como benéfica num universo de tantos problemas e contradições.

Primavera Árabe

Denominação genérica das manifestações e revoluções ocorridas em diferentes países situados na região árabe da Ásia e da África, entre o final de 2010 e o início de 2011. Com ocorrências de diferentes portes e impactos em diversos países da região, estes protestos trouxeram como novidade uma grande mobilização via redes sociais, inaugurando não somente uma mobilização constituída por rede técnica, mas uma estratégia contemporânea de ativismo virtual.

Occupy Wall Street

Conjunto de movimentos anárquicos de protesto contra a desigualdade econômica e social que tomou o distrito financeiro de Manhattan no final do ano de 2011. Com uma estratégia de ocupação e, por conseguinte, de retomada do espaço público, o movimento de Wall Street fez emergir outros *occupy* em diversas partes do mundo, com outras agendas e focos de mobilização.

Geração à Rasca

Refere-se a uma geração *enrascada*, em *farrapos*, *sem dinheiro*, destrozada economicamente e socialmente. Este termo surgiu em referência às manifestações ocorridas em 12 de março de 2011, em Portugal, que questionaram as medidas austeras empreendidas pelo governo português no combate à crise econômica.

As manifestações seguiram o espectro dos movimentos de escala global, como o conjunto de protestos e revoluções atinentes à **Primavera Árabe**, ou os ativismos que extrapolam a razão estritamente urbana, mas que tomam de assalto a cidade – vide o movimento **Occupy Wall Street**, no coração financeiro de Manhattan (Nova Iorque, Estados Unidos) ou as ações da **Geração à Rasca** (Lisboa, Porto e outras cidades importantes de Portugal), frente à profunda crise econômica portuguesa.



Gilmar Mascarenhas

Figura 15.6: Manifestação na Praça Tahrir (Cairo, Egito), em fevereiro de 2011, no horizonte da Primavera Árabe. A *Praça da Liberdade*, em tradução do árabe, serve como importante referência nesta nova fase de ativismo real-virtual e local-global.



Figura 15.7: Manifestação na cidade de Lisboa, Portugal, no dia 12 de março de 2011, no que se denominou *Geração à Rasca*.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Gera%C3%A7%C3%A3o_%C3%A0_Rasca#/media/File:Flickr_-_andr%C3%A9.lu%C3%ADs_-_IMG_5351.jpg



Caso tenha oportunidade, assista ao filme *Dreamocracy* (Onde está a democracia?), de Raquel Freire e Valérie Mittheaux (Portugal, 2014, 80 min). Esta produção trata do grande protesto de 11 de março de 2011, que deu origem ao termo – anteriormente citado – *Geração à Rasca*.

A seguir, serão tratados alguns exemplos de manifestações urbanas brasileiras que se reportam à luta pelo *direito à cidade*, em suas diversas formas: o (1) Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST), cuja luta é por moradia urbana; o (2) Movimento Passe Livre (MPL), cujo propósito de ação está vinculado ao direito de mobilidade urbana; a descontinuada prática de (3) *rolezinhos* que, de forma consciente ou não, revelaram a desigualdade de acesso a um importante equipamento urbano, o shopping center, e o próprio preconceito social e racial, e, por fim, o (4) Movimento Não Vai Ter Copa, que, tendo a má-gestão dos recursos públicos em prol deste megaevento como mote, pôde repensar a coestão da cidade.

Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST)

A questão da moradia urbana é certamente o maior símbolo de direito à cidade. Sem casa, não habitamos na cidade, mas somos seus reféns; logo, a luta pela moradia é a maior de todas as lutas urbanas. Neste sentido, a função social da cidade é eminentemente negligenciada; a sacralização da propriedade privada em relação ao direito à moradia promove a construção de residências como produtos imobiliários (RODRIGUES, 2014) e ceifa na raiz qualquer chance de democratização da cidade e de constituição de cidadania.



Figura 15.8: Morador de rua, em São Paulo. O direito pleno à moradia digna é o alicerce de toda e qualquer revolução urbana.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Mendigo#/media/File:Morador_de_Rua_Esta%C3%A7%C3%A3o_Concei%C3%A7%C3%A3o_sp.JPG

Então, surgido nos anos 1990 como braço urbano do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), o Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST) é um coletivo de escala nacional que atua na luta pelo direito à moradia, via reforma urbana e maior justiça social. Em comunhão com as ações do MST, atua por meio de ocupações de prédios e terrenos urbanos subutilizados pelas famílias-membros. Suas ações revelam a necessidade de promover a *cidade como direito*, em contraponto ao neoliberalismo, que quer a privatização de equipamentos públicos e políticas de atendimento setorial (RODRIGUES, 2007).



Quer saber mais sobre os movimentos citados nesta seção? Para tanto, você poderá acessar os seguintes sites:

MST: <http://www.mst.org.br/>;

MTST: <http://www.mtst.org/>.

Movimento Passe Livre (MPL)

O Movimento Passe Livre (MPL), um importante sujeito na eclosão das *jornadas de junho de 2013*, é um movimento social fundado no Fórum Social de 2005 (Porto Alegre, Rio Grande do Sul), cuja luta é a adoção de tarifa zero nos transportes coletivos. A ideia de passe livre é radicalizar a democratização da mobilidade urbana; com a opção de “catraca livre”, é possível afirmar que todos se beneficiariam, pois mesmo aqueles que não utilizam transporte público teriam menos concorrentes no trânsito.

Com suas ações de ocupação urbana, o Movimento Passe Livre revelou, didaticamente, que a própria cidade capitalista, com sua miríade de problemas e desafios, é uma arma: afinal, basta fechar um cruzamento de uma grande cidade ou ocupar uma rua importante de qualquer metrópole para que o trânsito – já frenético e caótico – entre em colapso. É a paisagem geográfica revelando o exato momento que o movimento social assume o controle da cidade (MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013).



Figura 15.9: Manifestação contra o aumento das tarifas de ônibus, trens e metrô em São Paulo, durante os protestos de 2013.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Movimento_Passe_Livre#/media/File:Tarifa_Zero_SP.jpg



Se quiser conhecer mais sobre o MPL, seus princípios e atuação, você poderá acessar o site do movimento no seguinte endereço:
<http://www.mpl.org.br/>.

Rolezinhos

Baseado na gíria nacionalmente conhecida referente a um pequeno passeio, os *rolezinhos* foram encontros de grupos jovens em shopping centers, tramados particularmente em redes virtuais, como o Facebook. Lugares geralmente marcados pela assepsia das relações sociais, os shoppings que assistiram à chegada destes grupos de jovens da periferia não souberam como proceder para manter a ordem. Os *rolezinhos* profanaram o “templo sagrado do consumo”, cuja estrutura reflete a segurança e civilidade que a cidade capitalista não é capaz de oferecer.



O *rolezinho* seria o questionamento ao direito à diversão na cidade? Para saber a resposta, você poderá assistir ao documentário *Rolezinhos*, primeiro episódio do Documento Imagina, realizado pelo projeto Imagina na Copa, disponível neste link: <https://www.youtube.com/watch?v=37ITFy7DUGU>.

Ele apresenta as visões do antropólogo Alexandre Barbosa Pereira, do jornalista Leandro Beguoci e dos MCs Spyke e Preto. Vale a pena conferir!

Movimento Não Vai Ter Copa

A Copa do Mundo no Brasil, realizada em 2014, foi constituída por seleções contendo jogadores considerados *galácticos* (rendimentos milionários) que atuaram nas 12 cidades-sede escolhidas, as quais capricharam na construção de estádios-arenas de futebol. Arquibancadas lotadas, que se diferenciavam das austeras salas de cinema praticamente pela falta (ainda) de climatização artificial. A rigor, a copa era apenas uma típica festa capitalista, em que cada jogo se transformava em *showroom* de jogadores, camisas, chuteiras e outras mercadorias do universo do futebol.

A Copa do Mundo do Brasil mostrou didaticamente aos brasileiros, com grande dose de mal-estar, o quanto o *esporte bretão*, que se

consolidou em um século como paixão nacional, se tornou um negócio lucrativo e excludente, transformando o torcedor em consumidor e visando muito mais suas economias do que sua capacidade de tremular bandeiras ou ecoar gritos de incentivo e cânticos de exaltação. A Copa de 2014 descortinou algumas negociatas obscuras presentes no mundo futebolístico, publicizou a força do empresariamento urbano que reestruturou as cidades-sede (re)feticizando-as de acordo com os ditames do mercado global, e demonstrou as falácias contidas no *amor* ao esporte, à torcida e à nação por parte dos envolvidos.

O Movimento Não Vai Ter Copa foi, assim, um conjunto de manifestações ocorridas nas cidades-sede, durante as quais os participantes clamaram por hospitais, escolas e transportes *padrão-Fifa*. O estádio de futebol, por si só, é um objeto geográfico de fundamental importância na constituição do urbano, que já serviu como referência higienista, moderna e agora neoliberal, que implica uma valorização do entorno (MASCARENHAS, 2014). Com as denúncias de superfaturamento e com a expectativa de que algumas das praças erguidas ou reconstruídas se tornarem praças esportivas de pouca serventia – portanto, investimento de pouco retorno – o movimento Não Vai Ter Copa foi um grito pela gestão compartilhada da cidade, pela democratização de seus espaços e serviços e pela simples capacidade de se fazer ouvir dos grupos sociais urbanos. A copa aconteceu, mas seu legado foi, também, uma bela e abrangente conscientização política.



Figura 15.11: Protesto no Dia Mundial de Lutas contra a Copa, na avenida Presidente Vargas, Rio de Janeiro.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Protestos_no_Brasil_contra_a_Copa_do_Mundo_de_2014#/media/File:914784-protesto_copa_rio_de_janeiro-2219.jpg



Na contramão do pessimismo sobre o movimento de realização da Copa do Mundo no Brasil, em 2012, surgiu um projeto de mobilização denominado “Imagina na Copa”, que divulgou histórias de jovens que promoviam transformações sociais nas mais diversas áreas, com poucos recursos e muita criatividade. Desta forma, buscou mostrar a pessoas como você que é possível construir um país melhor, despertando cada um para seu potencial de transformação. Este projeto deu origem ao coletivo Imagina, que segue em atividade, com diversas frentes de atuação. Leia mais sobre este trabalho em: www.imaginavc.com/.

Atividade 2

Atende ao objetivo 2

Apresente diferenças entre os novos movimentos sociais urbanos como o Movimento Passe-Livre ou o Não Vai Ter Copa e os movimentos tradicionais como o sindicalismo.

Resposta comentada

Os novos movimentos sociais urbanos, como o Movimento Passe-Livre ou o Não Vai Ter Copa, ao contrário dos movimentos sindicais, por exemplo, não estão vinculados a entidades de classe e, por este motivo,

apresentam membros mais heterogêneos – em idade, gênero, classe, instrução etc. – em sua formação. Tais novos movimentos apresentam táticas de mobilização em rede, com destaque para as redes sociovirtuais e instrumentos de comunicação *on-line*, como o Facebook, Instagram, Whatsapp e Twitter. O uso destas redes tem como fim desde a cooptação de membros e divulgação das causas até a articulação de suas ações na cidade. Por fim, uma importante diferença está na ausência de grandes lideranças, substituídas por articuladores/coordenadores menos protagonistas das ações; todo o processo é mais anárquico e por isso mesmo mais difícil de compreender com as lentes do passado.

Rebeldia urbana e novas utopias

As cidades se tornaram rebeldes. As inúmeras lutas do presente têm como intento reinventar a cidade por meio da radicalização da democratização do uso dos espaços urbanos e da reconstrução do cotidiano para além dos mecanismos severos de dominação (HARVEY, 2013 e 2014).

Tais reflexões são oriundas dos esforços do geógrafo anglo-americano David Harvey, professor do Departamento de Antropologia da City University of New York (CUNY) – após lecionar na Universidade John Hopkins e em Oxford – e um dos principais intelectuais da atualidade.

Harvey dedicou sua carreira ao esforço de compreensão da ordem espacial do mundo contemporâneo; sua trajetória teve início na geografia pragmático-quantitativa ao escrever *Explanation in Geography* (1969, sem tradução em língua portuguesa). Empreendeu, ainda, um profundo rompimento com esta corrente do pensamento geográfico através de importantes obras como *A justiça social e a cidade* (*Social Justice and the City*, 1973) e *Os limites do capital* (*The Limits to Capital*, 1982), ambas inseridas na geografia marxista e adequadas ao materialismo histórico e geográfico.

Em 1989, ao lançar o best-seller multidisciplinar *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural* (*The Condition of Postmodernity: an Enquiry in to the Origins of Cultural Change*) – citado anteriormente –, Harvey apontou as metamorfoses culturais, produtivas e estéticas da atualidade, por meio da implementação de reparos na ordem dominante, com uma arquitetura urbana pós-moderna

combinada com transformações no mundo do trabalho pós-fordista. A cidade se reestruturava para manter seus arranjos de dominação; neste sentido, ainda que a cor cinza das cidades modernas dê lugar ao colorido das cidades pós-modernas, por exemplo, a segregação permanece com o aprofundamento das diferenças de classe no espaço geográfico.



Figura 15.12: Piazza D'Italia (Nova Orleans, Estados Unidos), projeto assinado por Charles Moore no final da década de 1970, com linhas arquitetônicas pós-modernas. Sob o disfarce do colorido na nova arquitetura urbana pós-moderna, a cidade permanece como espaço de segregação social.

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f2/Charles_Moore_Piazza_d%27Italia.jpg

Com inspiração no pensamento de Henri Lefebvre, mas também nas recentes explosões de protestos que tomaram as cidades de todo o mundo, David Harvey vem, atualmente, percorrendo a imensidão da noção de crise urbana, que é, desde sua gênese, múltipla – política, ambiental, social, econômica, habitacional, de mobilidade – e intrínseca ao modo de produção capitalista. O homem, ao refazer a cidade, refaz a si mesmo, e assim a crise urbana é também a crise do homem hodierno. Desta maneira, deixa de ser um paciente da vida urbana para interagir politicamente, fazer exigências sociais e questionar a ordem hegemônica. Não é por outro motivo que se começa a perceber que é realmente possível transformar a cidade; e com esta descoberta, ocorre a politização da vida urbana, que, sem dúvidas, significa a politização do próprio homem.



Figura 15.13: Grafite urbano anticonsumista. Contestação da ordem urbana e questionamento do *homem-consumidor* em uma só mensagem.

Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Consumismo#/media/File:Anticonsumismo.JPG>

A rebeldia urbana é um libelo pelo “direito à vida”, e, portanto, pelo direito de mudar a cidade e mudar a si mesmo. Exercitar o direito à cidade é a forma urbana primaz de mobilização social e luta política na contemporaneidade, e a reconstrução diária de nossos engajamentos políticos, intelectuais e econômicos. A rebeldia urbana é a ação política capaz de reimaginar e refazer a cidade (HARVEY, 2013).

A luta pela *cidade como direito* é um germe da utopia espacial no tempo-espaço presente. É uma construção de uma utopia socioespacial que engloba o espaço, o tempo e o processo pelo qual se constitui. A arquitetura deste novo utopismo é baseada nas contradições sociais, e está inserida e limitada pelos processos econômico-políticos, junções de capacidades tecnológicas e características superestruturais do direito, do conhecimento, das crenças políticas. Este novo utopismo deve alimentar o desenvolvimento de alternativas e possibilidades de ação humana que priorizem a vontade de criar, unidas entre si de maneira dinâmica e coevolutiva que abarque diferentes escalas espaço-temporais.

Não é por outro motivo que, mesmo considerando as disparidades socioeconômicas, David Harvey nos instiga a realizarmos uma geografia da esperança (HARVEY, 2004), apostando em nossa capacidade de formular novas utopias verdadeiramente transformadoras. A cidade deve, por si só,

se consolidar como um *espaço de esperança*. Na qualidade de reais arquitetos de nosso futuro, é preciso fazer recomendações e tomar decisões a partir do conhecimento profundo da realidade.

Cada sujeito urbano deve se constituir num arquiteto rebelde empenhado em transformar o mundo, em um novo comunitarismo como movimento utópico que permita gerar cidadania. A cidade, vista como comunidade, permitirá identificações e responsabilidades coletivas em oposição à busca privada de vantagens pessoais e ao *discurso dos direitos* associados.

As novas utopias urbanas – pode-se recorrer ao horizonte da *utopística*, noção de Immanuel Wallerstein (2003) para a necessidade de uma avaliação e julgamento das alternativas históricas, por meio da reconciliação entre ciência e utopia na constituição de uma perspectiva de transformação socialmente qualitativa – estão calcadas na confiança de reconstruir a cidade como um espaço mais justo e igualitário.

Em cada experiência positiva de orçamento participativo, em cada bairro que se propõe sustentável e que ultrapasse os preceitos dominantes da Agenda 21 (consultar Aula 10), em cada articulação de interesses coletivos, comitês de vizinhos, sistemas locais de trocas econômicas, espaços urbanos comuns, há uma pequena vitória que deve ser muito comemorada. As novas utopias urbanas – uma cidade mais justa, ambientalmente integrada, com mobilidade universal, gestão democrática, entre muitas outras – permitem imaginar a refundação da cidade por meio da constituição de uma nova sociedade. O fato de 40% dos deslocamentos da cidade de Amsterdã (Holanda) serem feitos de bicicleta, a experiência do orçamento participativo de Porto Alegre (Brasil), a abolição de ônibus de combustão fóssil em Reykjavík, na Islândia, são exemplos que permitem identificar a validade de se lutar por novas utopias.

Conclusão

Em recente trabalho, Gilmar Mascarenhas (2014) aponta que não faz muito tempo que a evocação do *direito à cidade* passou a frequentar com maior intensidade o discurso sustentado por um amplo espectro de movimentos sociais, não raro sendo acionada como uma espécie de nova palavra de ordem (com destaque para as difundidas formulações do Fórum Social Urbano). Segundo o mesmo autor, cabe perguntar, diante da profusão de uso da terminologia: do que falamos exatamente quando nos referimos a tal direito?

Dentre vários caminhos, o direito à cidade pode ser tomado com a possibilidade concreta de tecer novas relações, construir utopias, propor novos arranjos socioespaciais e, assim, instaurar novos usos na cidade. O direito à cidade é o direito de usufruir das imensas possibilidades que o urbano oferece, para muito além da gama de bens e serviços formais e dos direitos de cidadania constituídos. Possibilidades de crescimento, de potencialização individual e coletiva (MASCARENHAS, 2014).

O *direito à cidade* é, assim, ação e reflexão, ciência e prática política, contestação e diálogo; é o reencontro do homem então alienado do lugar em que vive com o espaço urbano. É a capacidade de promover a construção de novas utopias por meio da aproximação das escalas local, regional, nacional e global. É a *práxis* contemporânea da geografia urbana.

Em cada protesto, em cada *rolezinho*, em cada megamanifestação, há homens e mulheres tentando se libertar das amarras da cidade gestada como prisão. O recado das ruas, ainda que requeira novas interpretações, promoveu uma esperança: que no século XXI, que ainda se inicia, haja o resgate do espaço público como algo coletivo e socialmente planejado e integrado.

===== **Atividade final** =====

Atende ao objetivo 3

A partir da cidade em que você vive, cite três exemplos de ações factíveis que promoveriam maior *direito à cidade* por parte de seus moradores.

Resposta comentada

Você deverá elencar exemplos que possam remeter à promoção de moradia (construção de residências sociais, por meio de diálogos coletivos em reuniões democráticas, sem táticas de remoções), a ações de mobilidade

urbana (integração modal de transportes, com tarifas acessíveis), discussão coletiva de ações ambientais (politização do debate que promova, por exemplo, arborização urbana desconcentrada das áreas mais ricas), entre outros.

Resumo

A cidade contemporânea é a paisagem do capitalismo atual; constituída à sua semelhança, traz consigo o signo da diferença. Logo, o urbanismo – esta prática dominante de planejar a cidade segundo a ótica dos especialistas e consignada pela ordem da segregação – é a forma de fazer da cidade um espaço de poucos direitos e muitos deveres.

No tempo presente, esta cidade sofre um processo de corrosão de sua estrutura social. Seja pelo aprofundamento da crise urbana em suas múltiplas dimensões, seja pelo amadurecimento político dos sujeitos sociais, a cidade tem vivido uma série de manifestações – de múltiplas escalas e percorrendo praticamente todo o globo terrestre – por transformações políticas, econômicas, sociais, ambientais e urbanas. A cidade, vista aqui como sociedade espacializada, se rebela e promove a construção de novas utopias.

Assim, baseados no legado de Henri Lefebvre e nas obras contemporâneas de David Harvey, examina-se a geografia urbana da ação política. A luta pelo *direito à cidade* é uma expressão fundamental da busca por transformação social. A cidade-mercadoria, estratégica, planejada e profundamente opressora sofre questionamentos de sua arquitetura, material e imaterial, sob o olhar esperançoso de um futuro melhor.

Referências

BOTELHO, Maurilio Lima. O mundo como imagem e mobilização. Notas às “primeiras impressões” sobre as manifestações. *Continentes – Revista de Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro*, 2013, n. 3, p.121-132.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço público e “nova urbanidade” no contexto do direito à cidade. *Confins* [On-line], n. 18, 2013. Disponível em: <http://confins.revues.org/8391>. Acesso em 21 fev. 2018.

DAMIANI, Amélia Luisa. Introdução a elementos da obra de Henri Lefebvre e a geografia. *Revista do Departamento de Geografia*. Volume Especial 30 Anos. São Paulo: FFLCH/USP, 2012, p. 254-283. Disponível em: www.revistas.usp.br/rdg/article/download/53851/57814. Acesso em 21 fev. 2018.

DAVIS, Mike. Estrada de metal pesado. In: MARICATO, Ermínia [et. al.]. *Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

_____. *Espaços de esperança*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

_____. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia [et. al.]. *Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

_____. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

JUSTINO, Anderson. Motorista estressado abandona ônibus no meio da Alameda. *O Fluminense*, 1º jul. 2015. Disponível em: <http://www.ofluminense.com.br/pt-br/cidades/motorista-estressado-abandona-%C3%B4nibus-no-meio-da-alameda>. Acesso em 21 fev. 2018.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

_____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpido! In: MARICATO, Ermínia [et. al.]. *Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

MASCARENHAS, Gilmar. *Entradas e bandeiras: a conquista do Brasil pelo futebol*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.

_____. Não vai ter arena: futebol e direito à cidade. *Advir* (ASDUEJ), v. 32, p. 24-38, 2014. Disponível em: http://www.asduerj.org.br/images/advir/pdf_revista/finalADVIR32%281%29.pdf. Acesso em 21 fev. 2018.

MOVIMENTO PASSE LIVRE – SÃO PAULO. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: MARICATO, Ermínia [et. al.]. *Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Um novo despertar da luta política (ou Sobre os desafios da “democracia brasileira”). *Continentes – Revista de Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro*, 2013, n. 3, p. 133-141.

_____. Por uma geografia do futebol: Lições de política, economia, cidade e cultura. Resenha de “*Entradas e bandeiras: a conquista do Brasil pelo futebol*”, de Gilmar Mascarenhas (Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014). *Biblio3W – Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 25 de abril 2015, Vol. XX, n. 1118. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-1118.pdf>. Acesso em 21 fev. 2018.

RIBEIRO, Guilherme. A realização da política no Brasil urbano do século XXI: notas-testemunho. *Continentes – Revista de Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro*, 2013, n. 3, p. 116-120.

RODRIGUES, Arlete Moysés. A cidade como direito. *Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1º ago. 2007, vol. XI, n. 245 (33). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24533.htm>. Acesso em 21 fev. 2018.

_____. Ciência e ação política: por uma abordagem crítica. In: OLIVEIRA, Floriano Godinho de; FREIRE, Désirée Guichard, MASCARENHAS, Gilmar; OLIVEIRA, Leandro Dias de (orgs.). *Geografia urbana: ciência e ação política*. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

ROLNIK, Raquel. As vozes das ruas: as revoltas de junho e suas interpretações. In: MARICATO, Ermínia [et. al.]. *Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauro Bruce. *Planejamento urbano e ativismos sociais*. São Paulo: Unesp, 2004.

WALLERSTEIN, Immanuel. Mundialização ou Era de Transição? Uma visão de longo prazo da trajetória do sistema-mundo. In: CHESNAIS, François; DUMÉNIL, Gérard; LÉVY, Dominique; WALLERSTEIN, Immanuel. *Uma nova fase do capitalismo?* São Paulo: Xamã, 2003.