

REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO

Vol. 10 N2 de 2018

E-ISSN: 1984-1736

RE **EVISTA**
DE **SPAÇO**
E **DIÁLOGO**
D **DESCONEXÃO**

O leitor tem, agora, a possibilidade de ler, refletir e dialogar a partir de mais um número da **Revista Espaço de Diálogo e Desconexão, REDD**. Uma revista que tem primado por se constituir num espaço plural e de qualidade científica tendo – no seu bojo – artigos de acadêmicos dos mais distintos universos das Ciências Sociais.

O número atual abarca um dossiê (com seis artigos), artigos livres (três escritos) e, por fim, um estudo. Há, portanto, no dossiê, os seguintes títulos: “As correntes urbanísticas progressistas e culturalistas: a dimensão dos projetos e dos planos para as cidades brasileiras da primeira metade do século XX”, de Rodrigo Alberto Toledo; “Leitura das cidades brasileiras: segregação e espoliação urbanas”, de Matheus Henrique Souza Santos; “São Paulo e suas contradições: processos de expansão da cidade e segregação urbana”, de Richard Douglas Coelho Leão e Matheus Henrique de Souza Santos; “Transporte público e mobilidade urbana: determinantes do preço da tarifa de transporte público urbano por ônibus - um estudo do caso de Limeira/SP”, de Milena Pavan Serafim, Lissa Vanconcellos Pinheiro, Thais Aparecida Dibbern, Natasha Lais Crespo, Priscila Martins Baia, Juliana Arruda Leite e Paulo Van Noije; “Normatização e racismo de Estados: tendências da ação estatal nas políticas urbanas municipais paulistas”, de Ana Carolina Lirani Mazarini; e, fechando o dossiê, “Ciclovía: projeto de diagnóstico da ciclovía do percurso entre o Instituto de Química (IQ-UNESP) e a Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara (UNESP/FCLAr). Araraquara”, de Emmanuel Pinto Monteiro. Há, ainda, os seguintes artigos livres: “Pós-estruturalismo: algumas considerações sobre esse movimento do pensamento”, de Jéssica Pereira Casali e Josiane Peres Gonçalves; “Contribuições da democracia radical às sociedade tensionadas, de Janaina Alves de Oliveira e “Against alienation treatment, We stand for!”, de Ligia Bugelli Hermano Santos. E, completando o número da revista, o estudo “As relações étnico-raciais no Brasil: Cultura e Preconceito”, de Gabriel Papa Ribeiro Esteves.

A característica essencial de um dossiê é conjugar artigos – teóricos, empíricos, estudos de caso, ensaios, entre outros – que perpassem uma temática única, ainda que em suas diversas dimensões.

Toledo em seu artigo traz importante contribuição ao mapear as concepções urbanísticas que, partindo do final do século XIX, recriaram o modelo de intervenção na malha urbana, especialmente, nas cidades de caráter industrial e, com isso, retoma o diálogo entre as correntes progressista e culturalista que propiciaram os alicerces teóricos aos pensadores urbanísticos e a construção de respostas às problemáticas urbanas.

Já Souza Santos assevera, em seu texto, que o modelo de urbanização adotado pelas cidades capitalistas, também no Brasil, não é capaz de atender as demandas da sociedade e sim de constituir-se numa produção de excedente e acumulação de capital retroalimentando o próprio sistema, contanto com a ação estatal que legitima essa ótica segregadora.

Leão e Souza Santos buscaram, também, contribuir com uma análise do processo de segregação urbana na cidade de São Paulo tendo, como base, a dinâmica histórica. Em estudo bibliográfico e de campo, os autores concebem que a “mudança arquitetônica e o zoneamento da cidade acabam por promover e reproduzir a desigualdade social em seu espaço”.

Com o foco, agora, no interior do estado de São Paulo, o trabalho de Serafim et al versou acerca da relações entre o transporte público e a mobilidade urbana, inquirindo as determinantes na formação do preço da tarifa de ônibus na cidade Limeira. Para os autores, “a metodologia para o cálculo do preço da tarifa varia entre os municípios, dado que não há regulamentação para o uso de um modelo padrão” e as variáveis determinantes, no caso em tela, foram: “custos operacionais, subsídios extra-tarifários, gratuidades e benefícios aos usuários, vale-transporte, fatores estruturais, além de conflitos políticos e de interesse”.

Mazarini retoma a cidade de São Paulo, no entanto, enfatizando a gestão dos territórios no âmbito de uma lógica neoliberal. Dialogando com Foucault, a estudiosa aduz que os projetos urbanos em voga procuram por meio de “padrões normativos perpetuar a gestão da sociedade a disciplina dos corpos, visando uma sujeição da população dentro de uma racionalidade que ao privilegiar uma organização da cidade em torno da produção e circulação do capital, legitima a institucionalização de um racismo de Estado”.

Monteiro, por fim, volta ao interior do estado, com estudo sobre a ciclovía na cidade de Araraquara, que liga o Instituto de Química ao campus da FCL. O uso da bicicleta como meio de transporte traz benefícios à saúde do ciclista, ao meio ambiente, o desafogamento do trânsito e a inclusão social. O referido estudo, de caso, vale ressaltar, “visa atender as demandas de levantamento de dados para elaboração de planejamento do sistema cicloviário do Município de Araraquara/SP”. Percebe-se, aqui, como o instrumental das Ciências Sociais podem ser aplicados em prol da população do município aludido.

No que tange aos artigos livres, não conectados com o dossiê, os escritos perpassam o pós-estruturalismo, a democracia radical e as questões atinentes à Saúde Mental Brasileira, apresentam bibliografias consagradas que depuram as concepções do estruturalismo, sobre a teoria democrática e importante debate sobre os movimentos sociais em saúde mental como uma possibilidade para a minimização da produção das desigualdades e discriminações.

O artigo que encerra o presente volume, o trabalho de Esteves traz à tona tema já consagrado na literatura história e sociológica: a formação da sociedade brasileira e suas dimensões étnico-raciais e o preconceito assaz presente no cotidiano. Assim, o autor: “convida o leitor a realizar uma reflexão acerca das relações étnico-raciais no Brasil e a existência do preconceito, perpassando o desenvolvimento do movimento negro, suas causas e consequências”.

Prof. Dr. Rodrigo Alberto Toledo
Prof. Dr. Rodrigo Augusto Prando



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO
Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

CONCEPÇÕES PROGRESSISTAS E CULTURALISTAS DO ESPAÇO SOCIAL: A DIMENSÃO DOS PROJETOS E DOS PLANOS PARA AS CIDADES BRASILEIRAS DA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX¹

TOLEDO, Rodrigo Alberto².

¹ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6232-4703>

Autor para correspondência e-mail: ro-toledo@hotmail.com.br

Palavras-chave

Democracia
Participação
Urbanismo
Políticas Públicas
Plano Diretor

Keywords

Participation
Urbanism
Public Policies
Directive Plan

Palabras clave

Democracia
Participación
Urbanismo
Políticas Públicas
Plane Director

RESUMO

O objetivo desse artigo é mapear as concepções urbanísticas que, a partir do final do século XIX, recriaram o modelo de intervenção na malha urbana, principalmente, das cidades industriais. O modelo de cidade e de intervenção que se consolida no período que se estende do final do século XIX até meados do século XX, nas aqui denominadas correntes progressista e culturalista, serviu de referência para os pensadores urbanísticos para dar resposta à problemática urbana, fruto, no caso brasileiro, de um acelerado desenvolvimento propulsado pela ampliação da presença da indústria nesses contextos. Nesses termos, a necessidade de empoderamento das instituições públicas municipais, que pudessem criar e aplicar normas de ocupação lícita do solo é captada por um conjunto de urbanistas brasileiros, sendo que um dos expoentes no estado de São Paulo será Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello, aqui denominado como Anhaia Mello, que passou a (re)significar os modelos e propostas de cidade à realidade brasileira. O pensamento reflexivo sobre a problemática urbana, desenvolvido por Anhaia Mello, é o produto amalgamado das propostas elaboradas por urbanistas localizados por Choay (2013) nas correntes progressista e culturalista de cidade.

ABSTRACT

PROGRESSIVE AND CULTURALIST URBAN CURRENTS: THE DIMENSION OF PROJECTS AND PLANS FOR BRAZILIAN CITIES IN THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY

The objective of this article is to map the urban conceptions that, from the end of the 19th century, recreated the model of intervention in the urban network, mainly of industrial cities. The model of city and intervention that consolidates in the period that extends from the late nineteenth century to the mid-twentieth century, in the named progressive and culturalist currents, served as a reference for urbanistic thinkers to respond to urban problems, in the Brazilian case, an accelerated development propelled by the expansion of the presence of industry in these contexts. In these terms, the need for empowerment of municipal public institutions that could create and apply standards of lawful land occupation is captured by a group of Brazilian urbanists, one of the exponents in the state of São Paulo will be Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello, here referred to as Anhaia Mello, who went on to give new meaning the models and proposals of the city to the Brazilian reality. The reflexive thinking about the urban problem, developed by Anhaia Mello, is the amalgamated product of the proposals elaborated by urbanists located by Choay (2013) in the progressive and culturalist chains of the city.

RESUMEN

LAS CORRIENTES DE PLANIFICACIÓN URBANA CULTURALISTA Y PROGRESIVA: LA DIMENSIÓN DE LOS PROYECTOS Y PLANES PARA LAS CIUDADES BRASILEÑAS DE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

La intención de este artículo es reconducir el debate para el tema de la gestión democrática de las ciudades, un importante concepto que permeó la formulación de Planes Directores en la década de 1990, para producirnos interpretaciones que diferencien la planificación de gestión. Se pretende demostrar que la planificación y la gestión no son términos cambiables, pues poseen referenciales temporales distintos y se refieren a diferentes tipos de actividades. Las análisis elaboradas en el presente artículo están disponibles en la base de datos bibliográficos, lecturas y interpretaciones de libros y periódicos, a partir de la calificación de una pregunta: ¿cómo llegar a la democratización del proceso de decisiones en la formulación de políticas públicas urbanas? Sin embargo, el procedimiento de análisis del proceso de elaboración del Plane Director de Araraquara identificó el desafío principal para una tarea de planeamiento de la gestión administrativa utilizando metodologías democráticas participativas.

¹O presente artigo é uma versão adaptada e ampliada do Capítulo 2 – As correntes urbanísticas progressista e culturalista, publicado no livro “Do projeto ao plano: a corrente urbanística paulista”, São Carlos, São Paulo: Editora RiMa, 2017.

²Pós-doutorando em Ciências Sociais, Doutor em Ciências Sociais - Unesp-Fclar e USAL - CEB y Instituto de Iberoamericana, Espanha e Mestre em Sociologia pela Unesp-Fclar. Professor no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e no Departamento de Sociologia - Unesp/FCLAr. Financiamento: CAPES- PNPd.

A INTRODUÇÃO **S CORRENTES URBANÍSTICAS PROGRESSISTA E CULTURALISTA**

A revolução industrial estimulou um inegável crescimento demográfico das cidades e uma série de impactos no meio rural, como a drenagem dos campos, tendo como beneficiário dessas ações um desenvolvimento urbano intenso.

Segundo Choay (2013), o primeiro teatro desse movimento foi a Grã-Bretanha, que, em 1801, apresentou em seus recenseamentos uma mudança sensível no perfil de sua população, que passou a ser majoritariamente urbana. Na Europa, os países que capitanearam esse processo foram a França e Alemanha, a partir dos anos de 1830. A principal metrópole inglesa, Londres, apresenta números significativos, em seus recenseamentos, a cidade “... passa de 864.845 habitantes em 1801...” para “1.873.676 em 1841 e 4.232.118 em 1891: em menos de um século, sua população praticamente quintuplicou” (CHOAY, 2013, p. 3). Evidentemente, este processo não ficou restrito à metrópole londrina, pois, como uma reação em cadeia, fez com que o número das cidades, com mais de 100 mil habitantes, passasse de duas para trinta.

Do ponto de vista da malha urbana, uma nova ordem irá impor adaptações da cidade à sociedade que as habitavam. As velhas cidades europeias são compelidas a romper com seus velhos quadros, da cidade medieval e da cidade barroca, para se adaptarem a esse ciclo intenso de adensamento populacional, que demandou, por sua vez, intervenções estratégicas, como aquelas adotadas por Haussmann³ para adaptar Paris às exigências sociais e econômicas do Segundo Império Napoleônico.

Para Choay (2013), essa nova ordem pode ser organizada em um conjunto de características. Em primeiro lugar, a racionalização das estruturas urbanas voltadas para a comunicação (mobilidade) com a criação de grandes artérias para a intensificação dos contatos e a aceleração dos transportes, uma necessidade evidente em um contexto de contínuo processo de periferação das cidades. Em segundo, a especialização de setores, os bairros, que se voltaram para práticas comerciais, religiosas, financeiras e para a residência, acentuando a hierarquia dos espaços urbanos que refletiam as desigualdades sociais de classe. Novos órgãos passam a compor esse cenário e que, por seu gigantismo, mudaram o formato da cidade: grandes mercados, grandes lojas, grandes hotéis, prédios para alugar.

O estudo da cidade, no século XIX, absorve esses movimentos descritos anteriormente, basicamente em duas vertentes. Na primeira, observam-se os fatos isoladamente a partir de uma sistematização quantitativa. Assim, a estatística – incorporada pela sociologia – é a ferramenta aplicada para a construção de modelos interpretativos, que pudessem desvendar “as leis de crescimento das cidades” (CHOAY, 2013, p.22). Na Europa e nos EUA, os precursores dessa corrente de pensamento procuraram entender o fenômeno de desenvolvimento urbano espontâneo em contraposição à vertente “organizada” que o urbanismo projeta sobre si.

Nesses primórdios do século XIX, tais pensadores procuravam situar o fenômeno do desenvolvimento urbano espontâneo em uma rede de causa e efeito, com o fito de dissipar preconceitos que diziam respeito às “patologias” sociais urbanas relativas ao desenvolvimento físico da cidade industrial. Destarte, a cidade, ou melhor, o crescimento urbano gerou cidades com patologias metaforizadas, como câncer, tumor, congestionada e degradada. Outro conjunto de pensadores têm suas críticas inspiradas por sentimentos humanitários, compostos por: dirigentes da Igreja, principalmente médicos e higienistas, que tornam público, fundamentados em fatos e números, a condição de deterioramento físico e moral, no qual estão submetidos os proletariados urbanos. O diálogo estabelecido por este conjunto de pensadores com a sociedade dar-se-á por meio da publicação de artigos em jornais e revistas e que, no limite, impulsionou na Inglaterra, a criação das denominadas Comissões Reais de Pesquisas e Higiene pelo Parlamento, que, por sua vez, publicarão importantes relatórios, que contribuirão para a criação do arcabouço jurídico sobre trabalho e habitação.

Na segunda vertente, os pensadores que ganharam maior relevo foram os políticos. As análises sobre a interrelação ente o poder público e econômico apontaram pistas importantes para análise das desigualdades de classe que tomavam forma no desenho urbano das grandes metrópoles industriais. Engels, especificamente, ao formular análises importantes sobre o proletariado inglês, na obra “A situação da classe trabalhadora na

³Georges-Eugène Haussmann (Paris, 1809 – Paris, 1891), conhecido como Barão Haussmann, foi prefeito de Paris e entre 1853-1870, responsável pela sua reforma. A cidade de Paris adentra ao século XX com a forma que lhe foi dada por Haussmann. Bairros inteiros foram demolidos dentro da lógica da reforma urbana estratégica em que “... as velhas vielas estreitas, insalubres, imbricadas, nas quais viviam encurraladas...” centenas de pessoas deveriam passar por um saneamento. (BENJAMIN, 2015).

Inglaterra”, deu o próprio contorno da sociologia urbana. As amplas pesquisas documentais e de campo, feitas por meses a fio, nos “*Slums*” de Londres, Edimburgo, Glasgow e Manchester, foram sistematizadas e, como aponta Choay (2013), utilizadas por Marx, em “O Capital”.

Aliados a esse grupo de pensadores, podemos ainda citar Matthew Arnold e Fourier, Proudhon, Carhyle e Ruski, que se somam ao coro para denunciar o degradante, insalubre e violento *habitat* do trabalhador, comparando-o, inclusive, a covis, que denunciam as grandes distâncias percorridas até o local de trabalho, os lixões amontoados pelas ruas e a ausência de áreas públicas, como jardins nos bairros. Sem dúvida, essas análises compõem um quadro maior, qual seja a crítica global da sociedade industrial e a presente necessidade de se constituir um urbanismo regulatório, que normatizasse o uso, a ocupação e a produção do solo urbano.

Excluindo-se Marx e Engels, poucos foram os pensadores, deste final do século XIX, que conectaram com lucidez a problemática da cidade industrial à estrutura econômica e política que aplaca a organização do espaço urbano dentro da lógica capitalista. Em outros termos, o processo de mercantilização do espaço urbano – destinado à habitação, sociabilidade, consumo e lazer -, implicou o desaparecimento da antiga (Medieval/Barroca) ordem urbana e o surgimento de uma ordem nova.

O pensamento de Anhaia Mello situa-se nesse momento em que os pensadores urbanísticos recriaram o modelo de intervenção na malha da cidade para dar resposta à problemática de uma metrópole, em um país periférico, que careceu – ao longo de seu processo de desenvolvimento acelerado – de um poder público que criasse normas para a ocupação lícita do solo. E é essa necessidade, captada por Anhaia Mello, que conduzirá suas reflexões a um diálogo com, fundamentalmente, dois momentos do desenvolvimento do pensamento urbanístico, assim classificados por Choay (2013): o urbanismo progressista e o urbanismo culturalista.

Antes, no entanto, de passarmos a essa etapa, primeiramente é necessário definir o termo urbanismo como ciência e teoria da localização humana. Esse conceito tem a finalidade de proporcionar instrumental para análise da expansão da sociedade industrial (do final do século XIX) e que carrega em si um caráter reflexivo e crítico. Assim, como os demais campos das ciências sociais aplicadas, o urbanismo não questiona a necessidade das soluções que preconiza, mas objetiva criar procedimentos metodológicos para que sejam produzidas interpretações universalizadas e científicas. Ao partir desse pressuposto, o urbanismo delimitou um campo de pesquisa, que é a cidade e suas variantes, que se propõe a resolver um problema, qual seja, o planejamento da cidade maquinista, que surgia antes de sua criação, mais precisamente, nas primeiras décadas do século XIX, quando a sociedade industrial iniciou a ter um entendimento dos impactos de suas transformações e, por conseguinte, a questioná-las (CHOAY, 2013).

O urbanismo, portanto, pode ser interpretado a partir de um conjunto periodicizado de etapas, que proporcionará, por sua vez, a reconfiguração de um quadro de referência, capaz de situar os problemas urbanos e, conseqüentemente, as diversas soluções formuladas. Essa opção de abordagem permitirá cotejar as correntes urbanísticas com os problemas aos quais lhes foram impostos e, por conseguinte, delinear os processos de ressignificação das propostas de soluções com a estrutura dos encaminhamentos, conduzidos por Anhaia Mello, ao tratar do desenvolvimento urbano nos pequenos e grandes centros.

No entanto, por uma questão de recorte temporal, orientado pelo nosso projeto de pesquisa – a sistematização dos planos diretores elaborados no Estado de São Paulo a partir de 1950 pelo Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos, CEPEU –, analisaremos as propostas urbanísticas a partir do desenvolvimento das escolas, classificadas por Choay (2013) e que, aqui, daremos os nomes de a corrente urbanística progressista e a corrente urbanística culturalista. Em cada uma das escolas do urbanismo, daremos destaque aos seus principais expoentes para analisarmos, *a posteriori*, os eixos interpretativos nucleares em nosso debate sobre o processo de formulação dos Planos Diretores no Estado de São Paulo: a reconstrução do processo intelectual-formativo das referências utilizadas por Anhaia Mello na formulação de sua proposta urbanística e a identificação, nas histórias das ideias, do respaldo conceitual-metodológico que serviu de plataforma para a elaboração de inúmeros planos diretores durante o período de desenvolvimento das atividades do CEPEU⁴. (TOLEDO;

⁴ A Lei nº 3.233, de 27 de outubro de 1955, que dispõe sobre o regulamento da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, criada, por sua vez, pela Lei nº 104, de 21 de junho de 1948, orientava o ensino e a pesquisa em planejamento territorial nesta Faculdade. Segundo a lei, o curso de Pós-Graduação em Urbanismo seria desenvolvido em dois anos pelo Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos (CEPEU) anexo à Cátedra de Urbanismo. A atuação do CEPEU, como órgão de assessoramento, via convênio com o Departamento de Obras Sanitárias do Estado de São Paulo, para a elaboração dos planos diretores das Estâncias que se iniciam em 1957, sob direção de Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello (1957-1961). O CEPEU encerra suas atividades no ano de 1972, após assessorar mais de vinte municípios na elaboração dos seus Planos Diretores.

KERBAUY, 2016).

Nesse momento, será possível confrontarmos as propostas urbanísticas, as análises contidas nos planos diretores, com as projeções elaboradas pelos grupos de urbanistas, que, utilizaram, por sua vez, de Congressos⁵, de artigos publicados em revistas especializadas e da divulgação de projetos urbanos e/ou de arquitetura para difundir as suas concepções, que, no Brasil, de forma pioneira, foram definidas por Anhaia de Mello. Assim, será possível identificarmos o amplo processo de ressignificação de concepções teóricas-urbanísticas e a sua replicação no Brasil. Não pretendemos apenas elaborar um quadro descritivo das ideias, mas também, e, sobretudo, sistematizarmos as principais concepções desdobradas de suas origens por diversos urbanistas que se consolidariam como pano de fundo dos Planos Diretores assessorados pelo CEPEU, ao longo de quase vinte anos de atuação (1955-1972). Assim, será possível identificarmos as soluções dadas pelo urbanismo, baseadas na ideia de modelo (utopias) incorporadas em um ato de força à realidade das cidades.

Não objetivamos apresentar de forma pormenorizada cada experiência de desenvolvimento dos Planos Diretores dos municípios assessorados pelo Centro, mas sim detalhar o solo filosófico utilizado por urbanistas da FAU na elaboração da proposta de política urbana para as cidades brasileiras.

A CORRENTE URBANÍSTICA PROGRESSISTA

TONY GARNIER (1869-1948)

Francês de Lyon era discípulo de Paul Blondel e dedicou parte de sua vida à elaboração de um projeto, tido como o revolucionário em 1901, de uma cidade modelo. Entretanto, somente em 1917, escreve a obra, “Uma cidade industrial”, que exercerá considerável influência em um conjunto de urbanistas progressistas. Ao se partir do princípio de que a Carta de Atenas⁶ seja um importante marco do urbanismo progressista, “Uma cidade industrial” poderia ser considerada o primeiro manifesto dessa corrente, anterior à consolidação da Carta. A proposta contida em “Uma cidade industrial” pode ser dimensionada como um marco, fundamentalmente, por instituir um conjunto de princípios diretores à análise e à separação das funções urbanas, ao destaque dado aos espaços verdes (que cumpririam a função de elementos isoladores) e a utilização sistemática de elementos novos aos projetos arquitetônicos das construções, como o concreto armado.

Os desenhos de Garnier são mais audaciosos que suas construções; há uma referência constante à antiguidade, principalmente, em seus projetos residenciais, que utilizam o átrio⁷ como um de seus componentes. A obra de Garnier, focada por Choay (2013), assume posição de destaque, pelo fato de ter sido por meio dela que o autor pôde exercer um papel de protagonista no processo criativo da arquitetura moderna. Para este, as novas cidades deveriam ser fundadas sob a égide da economia industrial com características rigidamente pré-estabelecidas, no momento de sua concepção, tais como:

- Porte médio, do ponto de vista populacional, até 35 mil habitantes;
- Estar próxima a centros produtores de matérias-primas, ou seja, a um mercado de trabalho suscetível de ser utilizado;
- Estar inserida em uma rede de circulação que facilitasse o transporte de insumos (destinados às indústrias) e ao escoamento de mercadorias.

O aspecto setorizado de sua concepção de cidade é perceptível, quando Garnier trata dos elementos considerados nucleares por ele, tais como: fábrica, cidade e estabelecimentos hospitalares. O pensador reforça a opção pela setorização, pelo zoneamento por fruição, em uma cidade como sendo o fio condutor para o estabelecimento da ordem ao caos (referimo-nos ao acelerado processo de urbanização das cidades industriais desprovido de ações de planejamento).

Essa opção, no entanto, guindou o autor a refletir e criar regulamentos sobre essas disposições setorizadas das funções em uma cidade: regulamentos de inspeção de limpeza e regulamentos sanitários, dentre outros. Da mesma forma, Garnier passou a categorizar outros espaços urbanos de acordo com o uso do solo ou fruição

⁵ Os Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna (do francês *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* ou simplesmente CIAM) tinham como proposta aglutinar e publicar as ideias da arquitetura e urbanística modernas no intuito de padronizar, mundialmente, seus ideais. No Anexo A, apresentamos quadro resumos dos vários Congressos do CIAM e os temas abordados.

⁶ Documento produzido a bordo do navio *Patris* (navegando entre Marselha e Atenas) durante o IV CIAM no ano de 1933. Constitui-se em uma síntese das proposituras dos congressos anteriores em um texto dogmático e polêmico que orientava, estabelecendo critérios, a organização das cidades. Tornou-se público só em 1941, por iniciativa de Le Corbusier que escreve sua versão final, orientando o texto de acordo com suas convicções.

⁷ O termo átrio surge na arquitetura grega e romana para designar o pátio central da casa. Na atualidade, também designa uma sala espaçosa de um hotel ou edifício público, que dá acesso a outra área de mais importância.

para que esse determinado serviço passasse a ser ofertado ao cidadão na malha urbana.

Ao tratar do tema habitação, elabora orientações que irão desde a disposição de portas e janelas até os tipos de materiais que deveriam ser utilizados. Esse conjunto de regras impostas para a habitação serão incorporadas ao que, no Brasil, denominamos Código de Obras, presente, via de regra, em todos os municípios. Esses códigos, assim como as orientações de Garnier, instituem a regulamentação do parcelamento do solo urbano, no que diz respeito à metragem mínima do lote (geralmente 150 m²) e à taxa de ocupação do lote ou área construída (geralmente, inferior à metade da superfície total, sendo que o restante do lote não poderá ser impermeabilizado). Além desses aspectos normativos, que confirmariam, na concepção de Garnier, uma racionalidade no desenvolvimento urbano, preocupa-o a própria disposição dos lotes nos bairros, de maneira que deixassem uma passagem livre (desimpedida de barreiras físicas como cercas e muros) e que permitissem atravessar a cidade, em qualquer sentido, sem a necessidade de transitar pelas ruas. A baixa taxa de ocupação do lote, somada à exigência de não impermeabilização do terreno, conferiria ao solo da cidade, como um todo, o aspecto de um grande parque, sem nenhum muro divisorio que limitasse as unidades habitacionais.

A planta geral da cidade proposta compreenderia, ainda, uma rede articulada de ruas paralelas e perpendiculares. A via arterial mais importante partiria da estação de estrada de ferro (de leste para oeste). As demais ruas, no eixo norte-sul, teriam 20 metros de largura e seriam arborizadas em ambos os lados; as ruas, no eixo oeste-leste, teriam 13 ou 19 metros de largura, sendo que as de 19 metros seriam arborizadas somente do seu lado Sul (conforme podemos notar na Figura 1 Tony Garnier – A cidade industrial, canto superior e esquerdo).

Os estabelecimentos públicos foram alocados, na proposta de Garnier, à área central e distribuídos em 3 grupos. O primeiro grupo deveria ser ocupado pelas salas de assembleia, destinadas às sessões do parlamento, apresentações culturais ou grandes reuniões com capacidade de receber um público de 3000 pessoas; uma segunda sala para 1000 ouvintes, organizada em bancadas e mais duas salas para 500 pessoas cada, para realização de conferências, projeções, etc. Na sua concepção de cidade e configuração de espaços públicos, os sindicatos, as sociedades e grupos diversos contariam com uma grande quantidade de pequenas salas de reunião e desenvolvimento de suas atividades.

Quanto aos serviços administrativos, Garnier projetou os edifícios e ambientes urbanos numa sequência narrativa - como pudemos notar -, ou seja, um modelo urbano possível de utilização e com potencial de afrontamento dos sistemas político-administrativos, técnicos, sociais, jurídicos e econômicos estabelecidos, evidenciando um novo formato de urbanização para o século XX.

Essa característica fica evidente na sua proposta para a localização dos principais estabelecimentos públicos no centro da aglomeração, basicamente compostos por três grupos: a) serviços administrativos e salas; b) coleções, tais como documentos históricos e demais tipos que interessassem à cidade, do ponto de vista arqueológico, artístico, industrial ou comercial; c) estabelecimentos desportivos e de espetáculos.

As escolas deveriam ser espalhadas pelos bairros e deveriam atender a crianças até 14 anos. Na outra extremidade da cidade, a nordeste, estariam localizadas as escolas secundárias. A formação dos alunos deveria atender às necessidades industriais da cidade, ou seja, um tipo de ensino especial para um número restrito de alunos que se dedicariam à administração e ao comércio e, para um maior número, de um ensino profissional-industrial. Garnier também detalhará os estabelecimentos voltados para a saúde pública, num total de 715 leitos, ao norte da cidade e contornados por canteiros verdes. À região da estação férrea seriam reservadas, fundamentalmente, as habitações comunitárias, tais como: hotéis, grandes lojas de departamentos, limitando a essa região as construções verticalizadas. A estação, considerada de importância média, estaria nas cercanias das grandes avenidas, que a conectariam à cidade velha e contaria com serviços públicos ao nível de ruas. Suas linhas férreas ficariam no subsolo, dando acesso aos usuários às plataformas e a espaços destinados à espera das composições pelos cidadãos. Segundo a concepção do autor, o prédio da estação, composto por uma visível torre de relógios, seria o marco principal da cidade, de modo que o possível processo de verticalização não comprometesse a sua visualização. O transporte ferroviário intermunicipal dar-se-ia por trens de alta velocidade, daí a necessidade, segundo o autor, de seu percurso ser completamente em linha reta.

A administração pública municipal gerenciaria certos estabelecimentos considerados especiais, tais como: os matadouros, o serviço de águas, os armazéns de produtos farmacêuticos e lácteos. Os resíduos também deveriam ficar a cargo da administração, assim como o fornecimento de água e energia elétrica.

A principal atividade econômica desse modelo de cidade industrial seria impulsionada por uma metalúr-

gica. Seus principais produtos seriam canos de ferro, chapas de ferro fundido, rodas, ferramentas e máquinas agrícolas. Dada à complexidade das funções (dos produtos produzidos pela metalúrgica), elas seriam compostas por altos-fornos, fundições de aço, oficinas de prensa, oficinas de montagem, doca para lançamento de navios, etc. O sistema de escoamento da produção seria composto por grandes avenidas arborizadas. No entorno dessa aglomeração industrial, Garnier destinou áreas para as atividades agrícolas, criação de bicho-da-seda, fiação, etc. (CHOAY, 2013).

Não é apenas a leitura do espaço urbano-industrial e as suas propostas identificáveis em outras metrópoles que colocam Garnier como um pioneiro do tipo de urbanismo progressista-moderno. Os materiais empregados em seus projetos também reforçam esse caráter despojado de suas propostas, tendo como referência o contexto no qual profissionalmente ele estava inserido. O cimento armado, por exemplo, incorporado à estrutura das construções, conferiria uma simplicidade na forma arquitetônica dos prédios. O emprego de tais materiais, argumenta, permitiria a configuração de grandes planos horizontais e verticais, que, por conseguinte, transfeririam para o ambiente urbano “... esse ar de calma e de equilíbrio que as harmoniza [refere-se às linhas arquitetônicas das construções verticais e/ou horizontais] com as linhas da natureza...” (GARNIER *apud* CHOAY, 2013, p. 170).

GEORGES BENOIT-LÉVY (1880-1971)

O segundo nome importante, dentro da corrente urbanística progressista, será Georges Benoit-Lévy, nascido em 1880 na França. Sua proposta conecta-se ao grupo que Tony Garnier fazia parte e que produziu o denominado movimento das cidades operárias, que, por sua vez, estimulou mais tarde a organização da Associação Francesa das Cidades-Jardim. A sua obra de maior relevo foi “A Cidade-Jardim”, inspirada na leitura dos escritos de Ebenezer Howard, que, por um período de estudos na Grã-Bretanha, teve contato direto com algumas cidades-[pilotos]-jardins ingleses. No entanto, destaca Choay (2013), a concepção inglesa de cidade-jardim foi ressignificada na França de uma maneira distorcida, pois reforçava aspectos paternalistas, sem dialogar, destarte, com o espírito culturalista e com a visão comunitária, originais na concepção de Ebenezer Howard. O seus principais argumentos referem-se às dimensões da arborização e higienização da malha urbana para que, no limite, a reprodução da força de trabalho (operários) atingisse patamares mais elevados.

Na sua concepção, seria em torno das fábricas que deveriam ser criados os centros de vida social e, por conseguinte, caberiam aos industriais criar novas cidades, sadias e belas. Nesse sentido, quando a situação econômica é próspera, as condições sociais e a moral também seriam melhoradas. Subtraímos destas orientações, contidas no pensamento de Benoit-Lévy, o pano de fundo de um debate acalorado sobre as relações sociais e de produção capitalistas, atuando como fios condutores para o alcance da cidadania e da justiça social. E, ao tecer essa relação causal – a industrialização conduziria à cidadania e à justiça social –, o autor negligencia todo um debate em voga, já no final do século XIX, de que desenvolvimento econômico não produziria espontaneamente distribuição de renda e oportunidades.

A cidade industrial deve ser a cidade nova, que romperia com os anacronismos medievais e barrocos, pois a indústria, em sua concepção, desenvolver-se-ia sem interrupção. E, para que essa harmonia social fosse alcançada, bastaria, segundo Benoit-Lévy, responder às seguintes questões: “Como trabalhar na indústria de um modo sadio e como viver perto da fábrica de um modo sadio?”. Benoit-Lévy marginaliza, portanto, muitas informações sistematizadas a partir de dados consistentes, compilados por pensadores críticos desse modo de produção capitalista ao longo das décadas, principalmente, a partir do último quartel do século XIX, tais como: violência urbana, condições de trabalho dos proletários industriais, fragilidade ou ausência de arcabouço jurídico que garantisse direitos à classe operária, marginalização espacial dos proletários de quaisquer condições de sobrevivência, restrições de acesso ao solo urbanizado e/ou a unidades habitacionais dignas.

Benoit-Lévy, ao fundamentar seu pensamento em defesa do modelo de cidade da e para a indústria, revela-nos certa ingenuidade ou um cego comprometimento com o processo de mercantilização do espaço urbano. Fica evidente a miopia interpretativa e reflexiva de Benoit-Lévy, ao analisar a sociedade e sua época com nítidas tendências - do ponto de vista econômico produtivo-, em formar corporações transnacionais em um circuito cada vez mais mundializado de produção.

As operações de uma economia capitalista jamais são suaves e o chamado “ciclo” do comércio, que compreende oscilações, que vão do extremo aquecimento ao resfriamento das relações comerciais, já era de conhecimento de muitos intérpretes ou observadores econômicos. A própria história da economia mundial, desde

a Revolução Industrial inglesa, demonstra que o progresso técnico, de variável crescimento econômico e crescente globalização, promoveu uma divisão internacional e complexa do trabalho. Configuraram-se, já nas primeiras décadas do século XX, uma rede intensa de fluxos e intercâmbios de capitais que conectam todas as partes da economia mundial ao “sistema global” (Hobsbawn, 1995, p. 92). De qualquer forma, caso Benoit-Lévy estivesse se referindo, especificamente, ao período entre guerras, seria possível identificar uma certa estagnação econômica, principalmente, no que diz respeito ao fluxo de imigrantes às economias capitalistas centrais, como Inglaterra e EUA, que poderiam gerar uma nova tendência no desenvolvimento urbano de cidades industriais. Em outras palavras, o cenário de incertezas que abalava os homens de negócios e os Estados, estimularia um comportamento protecionista, no intuito de blindar suas economias de ameaças externas, ou seja, os riscos que compõem o campo de ação dos industriários seriam fatores limitantes às atitudes ousadas de outrora, no que diz respeito ao investimento em novos processos produtivos ou novas plantas industriais.

Benoit-Lévy capta o momento no qual está inserido e consegue, até certo ponto, dimensionar algumas dificuldades enfrentadas pelo capital para se desenvolver nas cidades. Dito de outra forma, preconiza, em sua proposta, uma variável importante que dificulta a difusão de cidades-industriais jardins pela França: a escassez de terreno a baixo preço e perto de estruturas viárias voltadas para comunicação/escoamento da produção, de força motriz rendosa e “... com mão-de-obra econômica” (BENOIT-LÉVY *apud* CHOAY, 2013, p. 172).

Diante desse cenário e pertencente a um contexto, que sabemos ser mais amplo de crise do sistema capitalista mundial dos primórdios do século XX, Benoit-Lévy sugere que a Associação das Cidades-Jardins – que propunha um tipo de cidade-jardim à francesa – intermediasse o processo de organização do trabalho e da “... higiene social junto aos industriais para [...] dar-lhes todas as informações que possam desejar no que diz respeito à instalação de suas fábricas e à higiene de suas aglomerações operárias” (BENOIT-LÉVY *apud* CHOAY, 2013, p. 172). Em moldes semelhantes, como afirmamos anteriormente, Anhaia Mello imputará à Universidade de São Paulo, mais especificamente a um instituto de pesquisas, o CEPEU, o papel difusor de concepções urbanísticas que moldarão instrumentos, como Planos Diretores, no intuito de sanear os espaços urbanos desprovidos de regulamentação de uso e ocupação. A Associação francesa forneceria, portanto, informações em matéria de organização do trabalho e da higiene pessoal para que, posteriormente, fosse possível a instalação de fábricas em “cidadezinhas industriais modelo”. Incutida na proposta de formação de cidadezinhas industrial está a concepção de distribuir no território indústrias que se agrupariam em determinadas regiões. É o que mais tarde será utilizado por Anhaia Mello, conceitualmente, para propor o que denominou “Federação de Pequenas Cidades” e promover ações em dois eixos: desconcentrar a produção industrial do eixo Rio-São Paulo – como alternativa para a diminuição do fluxo migratório que essas atividades atraíam – e homogeneizar o desenvolvimento econômico – por demais concentrado no referido eixo e já com nítidos problemas sociais e ambientais que se refletiam na qualidade de vida urbana dos grandes centros. E, nesse sentido, encontramos uma relação entre a proposta de Benoit-Lévy com a de Anhaia Mello, o que configura um primeiro campo de ressignificação conceitual, que dará suporte a um debate que penetrará no âmbito político ou de uma reforma político-administrativa da relação entre os entes federados no Brasil, que discutiremos mais adiante.

As cidades industriais de Benoit-Lévy constituíram-se, pouco a pouco, em subdivisões políticas que agrupariam setores econômicos regionalizados, ou seja, uma proposta de planejamento territorial regional também presente no pensamento de Anhaia Mello.

Para Benoit-Lévy, o cenário econômico, vivido pela Europa do início do século XX, prescindia de ações para remediar a crise que o setor industrial enfrentava. Sua proposta de cidade-industrial tinha por objetivo organizar o trabalho industrial e agrícola, para que os empresários alavancassem lucros certos e que proporcionasse aos operários meios de viver em condições normais e que garantiriam a todos os habitantes o bem-estar, a segurança e a saúde. No entanto, para que esse objetivo se efetivasse, os terrenos urbanos deveriam reunir sua tripla condição: “ser baratos, estar próximos a vias de comunicação e oferecer facilidades necessárias à exploração agrícola e industrial”. (BENOIT-LÉVY *apud* CHOAY, 2013, p. 173).

WALTER GROPIUS (1883-1969)

Um terceiro integrante do grupo de urbanistas progressistas, que exerceu sobre a arquitetura e o urbanismo contemporâneo um impacto ideológico similar à de Le Corbusier (nos anos 1920-1930), foi o alemão Walter Gropius.

Gropius foi essencialmente um catedrático da reconhecida escola de Bauhaus e que, posteriormente, desempenhou suas atividades na Faculdade de Arquitetura de Harvard, pois Bauhaus havia sido fechada por ordem do governo nazista, em 1933, marcando efetivamente duas gerações de urbanistas. Sua formação, como profissional e pesquisador-professor, foi inspirada em P. Behrens, um arquiteto alemão que tendeu a articular o conhecimento e a prática arquitetônica às necessidades do desenvolvimento industrial. Gropius pertence a um grupo maior, composto por Mies Van de Rohe, Le Corbusier, Oud e Mendelson, que fundou a arquitetura racionalista, um tipo de arquitetura que recorria constantemente ao aço, vidros e formas geométricas despojadas nos projetos de prédios.

No tocante à concepção urbanística, os termos principais difundidos por Gropius giravam em torno de conceitos de padronização, de pré-fabricação e da criação de um espaço que dialogasse com o movimento progressista que a arquitetura vivia naquelas décadas iniciais do século XX. Esses pressupostos foram aplicados em duas cidades operárias planejadas por este, Dammerstock de Karlsruhe (1927-1928) e o Siemensstadt de Berlim (1928)⁸. Essas cidades/bairros serão o modelo do urbanismo progressista e servirão de inspiração para outras intervenções, que gerariam estudos de alojamentos em série, no tipo de habitação denominada de casa-pré-fabricada, principalmente nos EUA.

O ano de 1934 impôs profundas mudanças na trajetória acadêmico-profissional de Gropius, pois, ao fugir do nazismo, refugiou-se na Grã-Bretanha, onde se dedicou à elaboração de projetos voltados para a arquitetura escolar. Três anos depois, em 1937, mudou-se para os Estados Unidos, sendo nomeado diretor da Faculdade de Arquitetura de Harvard, mas não se ateve apenas às atividades acadêmicas, pois, no mesmo ano, fundou a agência de arquitetura, *The Architect's Collaborative*, que difundiu internacionalmente o estilo arquitetônico americano. Vejamos algumas análises que Gropius elaborou sobre a questão urbana-industrial, durante sua atuação junto à Faculdade de Arquitetura de Harvard, pautadas, fundamentalmente, nos conceitos de organização, essência, função e uniformização que a indústria necessitava para servir-se do espaço urbano.

Inicialmente, Gropius focaliza as mudanças no campo da construção civil que, em resumo, estariam a gerar certo espírito novo em todos os países, por ele classificados, civilizados. As mudanças também revelariam um novo espírito de organização para conceber um móvel ou uma casa, que lhe proporcionaria funcionalidade. A essência de uma construção localizar-se-ia na fronteira comum às diversas áreas de conhecimento acionadas pelo profissional-arquiteto na concepção de um projeto, tais como a mecânica, a estatística, a óptica, a acústica e aos padrões de proporcionalidade das formas, que, para Gropius, pertenceriam ao “reio do espírito” e, por assim ser, subordinariam o material e a construção em si.

Para Gropius, o exercício profissional da arquitetura é individual, mas está inserido em uma dimensão – a humanidade ocidental-industrial – que lhe confere um espírito do seu espaço-tempo e aos materiais inovadores (produzidos pela indústria e economia modernas) que lhe imprimem exatidão, rigor formal e simplicidade dentro da diversidade.

Ao analisar a cidade como um todo, Gropius parte de observações sobre a rua – tida como uma unidade superior – para, depois, focar as células que compõem um segundo grupo-tipo de caráter econômico ou residencial. A concepção de cidade-*standart* está relacionada a intervenções processadas em meio urbano e que promovam uma hegemonia, que, para este, é a “marca própria de uma cultura urbana superior” (GROPIUS apud CHOAY, 2013, p. 177).

A concepção de Gropius sobre a cidade passa pela regulamentação dos tipos-padrões de edifícios do ponto de vista dos materiais utilizados na sua construção e, evidentemente, na orientação normativa do gabarito desses edifícios. Ações que, do seu ponto de vista, confeririam latitude e organização ao desenvolvimento urbano. Essa é, também, a constante referência a que fará Anhaia Mello com o fito de estimular, no urbanismo paulistano, novas bases normativas e econômicas. Os estudos elaborados, este último em o “Código de ocupação lícita do solo”, do ano de 1956, apontam para a necessidade de se criar parâmetros normativos que pudessem frear o desenvolvimento acelerado e “desorientado” da conurbe paulistana, que se expandia a golpes de empreendimentos urbanísticos privados que geravam novos bairros. (TOLEDO, 2013).

A cidade industrial, que produzia como um de seus produtos a segregação espacial de classe operárias, era uma preocupação constante de Gropius. E é da concepção, que Gropius tinha do arquiteto como coordenador, voltado para a mitigação, ao mesmo tempo, dos problemas plásticos, técnicos, sociais e econômicos, origi-

⁸ Bairro residencial operário que levou esse nome, dado a sua proximidade com a fábrica Siemens e que, portanto, atenderia principalmente seus trabalhadores.

nários das intervenções da construção civil em uma cidade, que o levou ao estudo do urbanismo pelo viés funcionalista – a partir da rua -, traçando diretrizes e fórmulas que pudessem conferir à cidade características de um organismo funcional, na qual as demandas dos homens deveriam ser claramente contempladas. Nesse momento, ele apresenta suas escolhas arquitetônico-urbanísticas na organização dos centros urbanos. Quanto ao tipo ideal de construção, aponta que o mais adequado seria justamente a mescla de formas de habitar horizontalizadas com jardins e verticalizadas, ou seja, os prédios de apartamentos de oito a doze andares satisfariam todas as exigências em matéria de ar, luz e de segurança. Essa forma de habitação possuía, ainda, a vantagem de dispor as unidades habitacionais com janelas que se abririam para o céu e o espaço verde que separava os blocos, também destinados como áreas de lazer para as crianças brincarem. Os tetos – terraços – uma preocupação estético-arquitetônica constante – poderiam ser ocupados por jardins, contribuindo ainda mais para a elevação da qualidade paisagística e ambiental das cidades, na concepção de Gropius.

Portanto, o urbanista defende a verticalização dos centros urbanos que se mesclaria às construções horizontais. Importante destacar, entretanto, que as zonas urbanas residenciais de baixa densidade demográfica teriam, predominantemente, construções horizontais, ao passo que, os centros muito populosos seriam ocupados por prédios de oito a doze andares. Essa é a solução que apresenta o autor, quando reflete sobre a necessidade premente dos grandes centros urbanos em reduzir o tempo de deslocamento entre os diferentes centros de negócios de uma cidade.

Gropius apresenta, ainda, um conjunto de vantagens, que residiriam na escolha de imóveis altos, divididas por nós em três pontos centrais: 1) Imóveis de dez andares apresentam 60% da superfície útil de uma cidade comum - elevado aproveitamento da mesma quantidade de ar e luz; 2) O custo final dos imóveis de dez andares proporciona uma economia de até 40% em comparação aos imóveis de dois andares; 3) Os intervalos maiores entre os imóveis de dez andares permitem um ganho considerável em quantidade de luz, de ar e de sol.

Entretanto, o autor alerta que o processo de verticalização, como o que ocorreu na cidade de Nova York, poderá não privilegiar condomínios habitacionais, mas arranha-céus voltados para a especulação imobiliária. Esse problema poderia ser resolvido, controlando-se a densidade da construção das regiões centrais de uma cidade, tendo como parâmetro a infraestrutura urbana voltada para a rede de transporte, ou seja, para a mobilidade.

Nesse sentido, argumenta o urbanista, o intenso processo de industrialização elevou consideravelmente os índices de urbanização da sociedade, estabeleceu uma relação causa-efeito entre fluxos migratórios campo-cidade e a congestão dos centros urbanos. Há, portanto, nos países da economia capitalista central, uma demanda por reconstruir o modelo de cidades que passariam a ser mais espaçosas e entrecortadas por espaços verdes. Isso só será possível a partir de investimentos em um sistema de transportes que se relacione ao ciclo de desenvolvimento urbano imposto pela economia industrial.

O crescimento das cidades industriais era um dado certo e irreversível, na concepção de Gropius. Por esse motivo, imaginava um futuro em que regiões inteiras estariam tomadas por cidades com unidades condominiais menores, formando uma rede de municípios dispersos e espaçosos (cidades verdes disseminadas em um campo urbanizado). Esse formato futuro cumpriria uma missão histórica: a reconciliação entre o campo e a cidade, pois, ao assumirem esse formato, comunidades e regiões planejadas desanuviam as antigas cidades que se expandiram, pautadas pela força do capital especulativo – os bairros ressurgiram como locais orgânicos, comerciais e culturais.

A “descongestão” das cidades, temática constante nos debates entre os urbanistas-planejadores dessas primeiras décadas do século XX, será, portanto, o produto de um processo continuado de redistribuição populacional em novas unidades urbanas difundidas em um território. Essa distribuição desconcentraria a capacidade produtiva-industrial, aglutinada em imensas cidades industriais. Portanto, o planejamento regional, fundamentado nas bases teóricas de Gropius, asseguraria a recuperação, não apenas de espaços urbanos consolidados e congestionados, mas, sobretudo, reestabeleceria a capacidade produtiva e de consumo de indivíduos distribuídos em cidades-industriais de menores portes.

Anhaia Mello entendia ser necessário um novo pacto federativo em que o município pudesse ser aquinhoadado com recursos proporcionais às soluções necessárias para os seus desafios urbanos, oriundos desse processo de concentração industrial, expansão urbana e crescimento demográfico. Em 1951, encaminhou proposta de reforma constitucional que pressupunha repasses federais aos municípios, equilibrados com suas responsabilidades. (TOLEDO, 2013).

Na esfera estadual, a sua proposta, denominada “O Plano Regional de São Paulo”, recorria à tese da limitação do crescimento (fruto do acelerado ciclo de desenvolvimento industrial da cidade de São Paulo) para conter a exploração imobiliária e proporcionar equilíbrio no desenvolvimento regional brasileiro. O Plano ainda propunha a elaboração de um Plano Estadual, a obrigatoriedade de organização de planos para os municípios, a partir de um determinado nível populacional, e a criação de um Conselho Estadual de Urbanismo (CEU). Com relação aos problemas com os municípios industrializados, propunha-se a criação de uma comissão do Plano da Região Industrial de São Paulo (COPRIsp), que, dentre suas atribuições, podemos destacar: proibir novas indústrias na cidade de São Paulo e estimular a dispersão destas para outros municípios. Há, portanto, um tangenciamento das propostas elaboradas por Anhaia Mello com as pensadas por Gropius. A nova unidade urbana, vislumbrada por ambos, era aquela em que o ponto de partida fosse a reconstrução das velhas grandes cidades e o controle habitacional das novas em torno de cinco a oito mil trabalhadores. A palavra de ordem adotada por eles é a “desconcentração industrial” dos grandes centros para uma base urbano-territorial regional.

Identificamos em Gropius uma das referências utilizadas por Anhaia Mello ao dedicar-se à problemática urbana da capital de São Paulo. Ao propor a limitação forçada do crescimento da cidade de São Paulo, vinculada à ideia regionalista de desenvolvimento e à polinucleação, estabelece um diálogo muito próximo ao que ocorria na Europa e nos Estados Unidos da América do Norte, qual seja, a necessidade de dispersar o desenvolvimento da indústria, aglutinado em grandes centros urbanos, como uma alternativa para solucionar o problema social, urbano, ambiental e de sobrecarga da infraestrutura urbana das capitais-industriais.

A proximidade de Gropius não se dava apenas na dimensão das ideias, mas também por meio da participação em eventos realizados no Brasil, como na 1ª Bienal de São Paulo, em 1951, e que serviram de ponte na criação de uma identificação, por exemplo, do IAB/SP com as artes plásticas de vanguarda e com a proposta progressista (moderna) de arquitetura.

A questão social era um problema enfrentado pelas administrações municipais, desde as primeiras décadas do século XX. A Primeira Guerra Mundial (1914-1918) pressionou a subida dos índices inflacionários e a escassez de alimento tornou mais aguda o cenário. Os operários buscaram guarida no sindicalismo – uma arena de lutas para consolidar direitos trabalhistas -, provocando muitas greves gerais, em 1917 e 1918, na cidade de São Paulo. Contudo, as dificuldades sentidas pelos operários, principalmente no que concerne à alta dos preços dos produtos alimentícios, por conta do recrudescimento da inflação, também estavam presentes no cotidiano da classe média urbana. Por esse motivo, entre 1910 e 1918, as campanhas civílicas⁹, em São Paulo, incluíram demandas dos trabalhadores operários. A aderência da classe média paulista ao Partido Republicano e o reconhecimento de que os operários e suas organizações deveriam ter suas demandas contempladas, culminou na promulgação do Código Sanitário Estadual (1916), que incluía normativos sobre o emprego de menores. Na prática, exigia que os menores de dezoito anos tirassem licenças de trabalho que atestassem a idade, o consentimento dos pais e a comprovação de que eram alfabetizados (DEAN, 1991).

CHARLES-ÉDOUARD JEANNERRT – LE CORBUSIER (1887-1965)

Entretanto, do ponto de vista do nosso escopo de pesquisa, no período de análise do século XX a que nos dedicamos, cabe-nos a tarefa de dar relevo à obra urbanística de Charles-Édouard Jeanneret, chamado de Le Corbusier, como último representante da escola que, aqui, denominamos de “progressista” e que, também, cativara Anhaia Mello.

Le Corbusier ocupa lugar de destaque no movimento moderno, sendo que sua influência deriva da obra realizada e, sobretudo, da enorme atividade desenvolvida, assim como pelos conceitos e ideias que disseminou. Dimensionava o campo da arquitetura e do urbanismo como indissociáveis na prática de novas técnicas de construção, somadas a uma nova visão do espaço, que originaram a denominada cidade moderna.

A proposta de cidade de Le Corbusier engloba temas, como classificação das funções urbanas, multiplicação dos espaços verdes, criação de protótipos funcionais e racionalização do *habitat* coletivo (CHOAY, 2013). O percurso de Le Corbusier inicia-se, em 1922, com o Plano de Cidade Contemporânea que abrigaria três milhões de habitantes. Sua proposta contemplava:

⁹A campanha civílica foi uma campanha eleitoral para a Presidência da República na primeira década do século XX. O nome “civílica” foi cunhado pelo então candidato a presidência Rui Barbosa, que tinha como vice de chapa Albuquerque Lins (Presidente do Estado de São Paulo), em oposição à candidatura do Marechal Hermes da Fonseca, apoiado pelo Presidente Nilo Peçanha.

[..] centro de uma grande cidade com edifícios públicos, escritórios e habitações. Apresentava então três modelos tipológicos e construtivos de novos edifícios: a grande construção de escritórios, a habitação em *redents* (denteada) e a habitação em *immeubles villas* (edifícios-palácios) com jardins suspensos. (LAMAS, 2014, p.351).

A cidade, como um todo, não foi contemplada nesse projeto, pois se dedicou, com riqueza de detalhes, ao centro da metrópole, com 600.000 habitantes, envolvido por uma faixa verde que indicaria a localização de cidades-jardim, destinadas ao alojamento da maior parte da população. No entanto, vale destacar que Le Corbusier projeta seus esforços em expor uma visão arquitetônica da cidade, considerando o organismo urbano, a partir de uma concepção de funcionalidade, centrada no desenho dos edifícios e a sua região imediata.

Três anos mais tarde (1925), após apresentar o projeto da Cidade Contemporânea (1922), Le Corbusier apresenta o *Plan Voisi*, como uma proposta que serviria para indicar o caminho crítico e metodológico para intervenções sobre uma zona de Paris. O *Plan Voisin* propunha devastar a malha urbana parisiense, apenas conservando prédios históricos que ficariam envoltos por zonas verdes. No terreno libertado, Le Corbusier propunha a construção de vários edifícios idênticos, com 200 metros de altura, impactando uma grande parte da região central de Paris, destinada à habitação e escritórios.

Em 1930, Le Corbusier volta em cena com mais um projeto conceitual polêmico, denominado *Ville Radieuse* (Cidade Radiosa), apresentado no II Congresso CIAM¹⁰, em Bruxelas, em que é possível subtrairmos os seus princípios doutrinários sobre o pensamento urbano: Uma cidade verde com elevado percentual de solo livre; Construções monumentais assentadas em *pilotis* que liberavam vãos livres sob os prédios; Edifícios configurados em função do eixo helioférico para um melhor aproveitamento da luz do dia; Unidades habitacionais com a presença de equipamentos urbanos elementares.

Ao longo dos anos, Le Corbusier revisitará esses princípios e elaborará propostas para criação de conjuntos de unidades habitacionais em prédios que comportariam cerca de 1.800 habitantes, integrados com equipamentos urbanos necessários para o atendimento das necessidades básicas dos cidadãos, como creche, escola pré-primária e rua comercial.

É notória a atenção dada por Le Corbusier à unidade habitacional no conjunto de seus escritos, debates e projetos. Ele se opõe efetivamente à cidade tradicional, assentada no quarteirão e no plano marginal, ao propor diferentes modelos urbanos. Destarte, valoriza as grandes construções habitacionais (prédios de 200 metros de altura para alojar 1.800 pessoas) em detrimento do quarteirão. A sua proposta de organização da zona residencial será o contraponto da unidade de vizinhança.

A ideia de unidade de vizinhança origina-se de um debate promovido por sociólogos americanos¹¹, no início do século XX, ao constatarem que as relações sociais entre vizinhos, frequentes nos antigos bairros, tendiam a se extinguir nos novos formatos de ocupação do espaço urbano em grandes metrópoles. O movimento urbanístico capta esse fenômeno identificado na Sociologia (urbana) e, com a unidade de vizinhança, preconizava recriar os laços societários por meio da planificação urbana. A ideia central do conceito seria a criação de unidades habitacionais (bairros), controladas do ponto de vista populacional e de extensão territorial, possuindo, ainda, equipamentos e serviços alocados, de tal forma, que os cidadãos pudessem estabelecer, naturalmente, relações sociais com base em uma vida comunitária.

Clarence Artur Perry, nos anos 1920, em seus estudos sobre as relações entre habitantes e equipamentos urbanos, apresenta contribuições importantes na consolidação do conceito unidade de vizinhança. O centro da proposta elaborada por Perry está na ordenação dos equipamentos urbanos (sociais) nas proximidades dos núcleos habitacionais. As vias utilizadas pelos automóveis não deveriam interferir nos acessos aos serviços e perturbar o ambiente em que se desenvolve a vida comunitária

¹⁰ Em 1928, a Sociedade das Nações lança edital para concurso de propostas urbanísticas que seriam apresentadas na exposição de Arquitetura em Stuttgart, Alemanha, em 1929. A proposta do concurso era verificar as semelhanças de métodos e objetivos com que muitos arquitetos trabalharam em diversos países. Portanto, propunha-se aglutinar essa identidade (identificada a partir das semelhanças de métodos) em uma associação profissional que nasce um ano antes da exposição de Stuttgart, no castelo La Sarrar, com a primeira reunião de arquitetos modernistas. Assim, formam os CIAM's, que totalizaram 11 congressos durante 30 anos.

¹¹ Em Lamas (2014), encontramos referências a um conjunto de sociólogos americanos e suas respectivas obras, que teorizam sobre a unidade de vizinhança: Park, Robert; E. Burgess; Ernest, W. *The City*. The University of Chicago, 1925; Cooley, Charles Horton. *Social organization*, 1913; Woods, Robert A. *The Neighborhood in Social Reconstruction*, 1913.

Segundo o pressuposto de Perry, as relações sociais desenvolvem um padrão de sociabilidade comunitária a partir da utilização, pelos cidadãos, dos serviços comuns e necessários à vida cotidiana, tais como:

[...] desde a escola primária a lojas, terrenos de jogos e, em zonas mais ricas, a igreja, sala de reuniões e de teatro, clube e piscinas. Na unidade de 10.000 habitantes preconiza ainda um pequeno museu, teatro e outros edifícios de utilização social. (LAMAS, 2014, p.317).

Paralelamente ao desenvolvimento da teoria da unidade de vizinhança, arquitetos e urbanistas, como Henry Wright e Clarence Stein, produziram intervenções urbanísticas em Nova York, em que replicaram princípios similares aos desenvolvidos por Perry. As propostas elaboradas para os conjuntos habitacionais, em Nova York, evidenciam o processo de capilarização dos conceitos teorizados pelos autores da unidade de vizinhança. A preocupação com a questão social e com a organização funcional da cidade: extensão e quantidades das unidades habitacionais, posicionamento e dispersão dos equipamentos e das rotas que serão trilhadas pelos cidadãos para acessá-los. A reconstrução das cidades europeias, do pós-Primeira guerra Mundial, também contribuiu para a disseminação da proposta no solo do Velho Mundo e, evidentemente, provocou um intenso debate sobre a questão habitacional e sobre os modelos organizativos das áreas residenciais na malha urbana.

A partir desses dois movimentos difusores da proposta da unidade de vizinhança (primeiramente em solo estadunidense e, depois, no europeu), urbanistas de vários países (independentemente da orientação político-ideológica) aderiram à proposta e passaram a utilizá-la constantemente em seus projetos pontuais e/ou planejamentos urbanos.

O conceito de unidades de vizinhança, como proposta para criação/organização de zonas residenciais, passou a ser adaptado a qualquer plano urbanístico. Em outros termos, universalizou-se no jargão urbanístico como remédio para os problemas enfrentados pelos grandes centros urbanos e como uma eficaz vacina para os demais centros, transformando-se no modelo de organização e desenho da área habitacional nas cidades.

Para Lamas (2014), duas grandes vertentes irão difundir a utilização da proposta de unidade de vizinhança. A Primeira vertente é identificável nas orientações que conduziram intervenções urbanísticas do conhecido “Plano da Grande Londres” (1944 – 1945) de Patrick Abercrombie. A unidade de vizinhança é o solo sobre qual se consolida todas as organizações e planejamento da cidade. Na versão inglesa, a teoria da unidade de vizinhança mescla-se à concepção de cidade-jardim: bairros de baixa densidade, separados por vias arteriais, por zonas verdes e com os equipamentos urbanos no seu interior, semelhante à concepção original de Ebenezer Howard deste tipo de cidade.

A segunda vertente, que é permeável às realizações do nacionalismo europeu, terá como expoente máximo Le Corbusier, com a proposta de *unité d’habitation*, e suas reverberações junto a arquitetos urbanistas. Alguns de seus discípulos são Oscar Niemeyer e Lúcio Costa, com as super-quadras de Brasília. O modelo unidade de vizinhança, no seu processo de disseminação no Brasil, não ficou restrito ao Plano Piloto de Brasília. Lúcio Costa, difusor da proposta em solo nacional e discípulo de Le Corbusier, reconfigura a proposta de seu mentor e a incorpora no desenho urbano da área residencial da nova capital federal, Brasília. Essa vertente trabalha com a possibilidade de verticalização da proposta de cidade-jardim numa forma compósita com a teoria da unidade de vizinhança.

É notório, entretanto, o impacto que o conceito de unidade de vizinhança, capitaneada mundialmente por Le Corbusier, também se multiplica no solo filosófico urbanístico brasileiro em que se edificavam planos diretores em pequenos e grandes centros urbanos.

Em Araraquara, interior de São Paulo, no ano de 1962, iniciaram-se tratativas para a elaboração do seu Plano Diretor, a ser conduzido pelo urbanista e arquiteto, discípulo de Anhaia Mello, Gustavo Neves da Rocha Filho. Em 1963, Neves da Rocha, sob a guarida do CEPEU, remete memorial descritivo em que apontava a estrutura e os primeiros encaminhamentos do futuro instrumento de política urbana. Como um efeito em cadeia, Neves da Rocha reproduz a vertente urbanística racionalista de matriz europeia, ao afirmar que:

A ideia fundamental do Plano Diretor de Araraquara é a setorização. Cada setor constitui uma unidade de vizinhança cuja população máxima será da ordem (sic) de dez mil habitantes. Estes setores, em número de 22, tem a mesma função das super-quadras (sic) de Brasília, mas se constituem das quadras clássicas de 80x80 metros, existentes. Cada setor fica delimitado por vias principais de trânsito rápido, com largura

de 25 metros, duas pistas e canteiro central.

[...]

Todos os setores terão como centro, como coração, uma escola primária, um grupo escolar. As crianças poderão alcançá-lo (sic.) sem perigo de travessia de rua de movimento e caminhando sempre pela sombra de uma árvore amiga; a demilitação dos setores foi feita de tal maneira que para sua localização conveniente do grupo escolar nenhuma criança precisará, na situação mais desfavorável, caminhar mais de 600 metros, isto é, mais de dez minutos.” (ROCHA FILHO apud TOLEDO, 2013, p. 207-208).

Sobre o conceito de verticalização da cidade, mais uma vez, o parâmetro conceitual/teórico referenciado é o produzido por Le Corbusier. O memorial descritivo do Plano Diretor de Araraquara identifica:

Um setor de alta densidade, denominado AD, misto comercial-residencial, juntamente com o setor C, central, serão os únicos onde poderão surgir arranha-céus. É a parte velha da cidade e que embora hoje possua algumas magníficas residências recém-construídas, irá em pouco tempo constituir uma zona de deterioração, isto é, uma zona em que os prédios residenciais vão mudar de uso, recebendo clínicas, escritórios, pensões e finalmente cortiços, até serem demolidos para dar lugar a prédios de escritórios ou de apartamentos. (ROCHA FILHO apud Toledo, 2013, p. 208).

O CEPEU atuou como o centro de pesquisa indutor do planejamento no estado de São Paulo e estará atrelado, de maneira detalhada e sistemática, às características dos Planos Diretores, que dialogam proximamente às vertentes metodológicas e conceituais aqui apresentadas.

Segundo Jacobs (2011), os planejadores da cidade-jardim projetaram conceitos de superquadras, bairro funcional, plano imutável, gramados entre áreas habitacionais, vias arteriais para veículos, zoneamento e redução do número de ruas, que, no limite, manteve o pedestre fora das avenidas e ruas. Segundo sua interpretação, esse tipo de urbanismo, que descentraliza funções, também isola, como num subúrbio, os cidadãos em imensos quarteirões ou em grandes unidades condominiais verticalizadas. Retomaremos, na seção 7 - O moderno x ortodoxo, a ofensiva aos princípios que moldaram o planejamento urbano e a reurbanização, a partir das críticas aos fundamentos do planejamento urbano, na perspectiva de Jane Jacobs, em *Morte e Vida de grandes cidades* (2011).

Subtraímos que, em ambas as vertentes, a unidade de vizinhança tem como solo conceitual a habitação que, agrupada em torno de equipamentos urbanos e serviços, constituiria uma nova plataforma de relação social voltada para a vida comunitária. A proximidade da perspectiva sociológica de interpretação dos problemas sociais (urbanos) alimentou nos planejadores e urbanistas a necessidade de criação de uma fórmula que, como mágica, constituiria comunidades de habitantes no seu bairro e, assim, resolveriam o problema de funcionamento das cidades.

O caminho trilhado pelo urbanismo “da unidade de vizinhança” colocava em segundo plano o desenho urbano e tiranizava a morfologia urbana ao funcionamento da cidade como um todo. As cidades têm a necessidade de uma diversidade de usos mais complexa e densa que, evidentemente, não poderá ser domesticada – se não à custa da segregação espacial da população em bairros (unidades de vizinhanças ou superquadras) -, e que garante aos cidadãos uma sustentação mútua constante. As cidades criam em seu processo de desenvolvimento histórico-econômico redes de sustentação mútuas e complexas que possibilitam, por sua vez, a gênese de trajetórias ou projetos pessoais dos cidadãos. O planejamento urbano, enquanto arte e ciência, deve captar, catalisar e nutrir as relações funcionais complexas e densas que propiciam a eclosão dos planos dos cidadãos.

Portanto, afirma Jacobs (2011):

É tolice planejar a aparência de uma cidade sem saber que tipo de ordem inata e funcional ela possui. Encarar a aparência como objetivo primordial ou como preocupação central não leva a nada, a não ser a problemas [...] Há um aspecto mais vil que a feiura ou a desordem patentes, que é a máscara ignóbil da pretensa ordem, estabelecida por meio do menosprezo ou da supressão da ordem verdadeira que luta para existir e ser entendida. (JACOBS, 2011, p. 14)

Podemos sistematizar em dois amplos aspectos os motivos do fracasso das unidades de vizinhança. Primei-

ramente, pelo fato, abordado por Jacobs (2011), de as relações sociais nas cidades e, principalmente, mas não fundamentalmente, nos grandes centros, acontecerem em matrizes mais amplas e complexas e que não são contempladas por soluções aplicadas em um bairro ou superquadra. O próprio desenho urbano e a estrutura, voltados para o transporte e as comunicações, ampliaram os horizontes das relações sociais que estão longe de ser localizados (rigidamente) em uma região da cidade. Conectado a esse aspecto, também podemos citar a não conformidade das formas urbanas (ou fórmulas urbanas unidades de vizinhança) ao dinamismo social e econômico, pelo qual poderá passar uma cidade ou, ainda, regiões de uma cidade no curso de sua história, tais como, necessidade de postos de trabalho no setor terciário, pequena indústria de bairro e manufaturas artesanais como alternativas para a ampliação da renda familiar.

O progressivo abandono da unidade de vizinhança inicia-se em 1960 e estende-se até os dias atuais. Todavia, alguns métodos de planejamento dos equipamentos, preconizados por esse conceito, a serem distribuídos na malha urbana, permaneceram vívidos. Ao abordarmos a próxima vertente urbanística, na seção 3.2, A corrente urbanística culturalista, notaremos claramente esse processo, pois o fenômeno de análise continuará o mesmo: a expansão industrial nas metrópoles.

A CORRENTE URBANÍSTICA CULTURALISTA

Cronologicamente, o modelo culturalista toma forma antes do modelo progressista e do próprio termo urbanismo. A Alemanha e a Áustria, dos anos 1880 e 1890, executaram algumas intervenções urbanas que dialogavam com essa vertente. Os países que se beneficiaram da onda urbanística-culturalista são aqueles que desenvolveram suas cidades a partir da segunda fase da Revolução Industrial (1850). O modelo culturalista não conta, na sua gênese, com representantes franceses. Destacamos, portanto, entre seus fundadores: Camillo Sitte, urbanista austríaco, que publica, em 1889, a obra *Der Stadtebau*, que obteve repercussão na Alemanha e Grã-Bretanha e Ebenezer Howard, jornalista inglês e estudioso das questões urbanas, que, sensibilizado com as condições sociais dos trabalhadores da grande Londres, elabora a obra *Tomorrow* (1898), considerada uma referência na essência do conceito da cidade-jardim. (HOWARD, 1996).

Como vimos, na seção anterior, o conceito de cidade-jardim será teorizado e tomará corpo em diversos formatos de intervenções urbanísticas mundo afora. Assumirá, portanto, importância basilar nas propostas urbanísticas que ganharão eco em diversos países e, segundo Jacobs (2011), influenciará diversas escolas que partirão de seus princípios ao conceberem projetos por décadas a fio. Por fim, abordaremos a atuação do arquiteto e urbanista Raymond Unwin, que será responsável, juntamente com B. Parker, pelo projeto e construção da primeira cidade-jardim (*garden-city*) da Inglaterra, denominada Letchworth.

O conceito de cidade-jardim propõe uma nova morfologia de cidade que se forma no ambiente britânico do último quartel do século XIX. Para Howard, o princípio nuclear de sua proposta consistia em um diferente modelo de organização social, econômica e territorial em ambientes residenciais de baixa densidade habitacional com predominância de áreas verdes. Essas propostas de cidade pressupunham que a totalidade (a aglomeração urbana) devesse prevalecer sobre as partes (indivíduo) e a concepção cultural de cidade estar acima da material.

Howard é um jornalista que concebe um modelo de cidade (politicizada), fruto de sua atuação profissional que o coloca em contato direto com a realidade social-proletária de Londres, que mesmo antes de infiltrar-se no meio urbanístico, como um novo paradigma, ganha as manchetes dos jornais, como forma de denunciar aquela condição degradante de vida originária do modo de produção capitalista-industrial. Portanto, há uma dimensão politicizada de proposta de cidade de Howard, que está vinculada ao ambiente reflexivo em que desenvolveu seu pensamento.

CAMILLO SITTE (1843-1903)

As concepções de Unwin e de Sitte são despolitizadas, principalmente a deste último, que constrói uma abordagem estética a partir de referências arqueológicas e do arcabouço acumulado pelo imaginário do planejamento urbano que servirá de apoio para suas propostas. O modelo cultural, contudo, opõe-se ao progressista, na medida em que a concepção de cidade passa a ser projetada rigidamente do ponto de vista populacional e sua extensão. Por esse motivo, o aparecimento do urbanismo como disciplina ocorre paralelamente ao desenvolvimento de trabalhos teóricos que tinham como foco o desenho urbano.

Se do ponto de vista populacional e de sua extensão, o controle era rígido, o desenho urbano proposto

pelos culturalistas seguirá uma orientação diversa, com forte caráter compósito arquitetônico medieval. Sitte critica a rigidez e falta de imaginação dos traçados repetitivos das propostas urbanas alemãs. Segundo ele, a importância dada às questões, como o tráfego e a infraestrutura, em detrimento das intervenções paisagísticas ambientais e morfológicas, era um dado da falta de imaginação dos traçados germânicos.

Ao citar os traçados germânicos, Sitte faz referência direta à Georges-Eugène Haussmann (1809 – 1891), conhecido como o Barão Haussmann, e que foi nomeado prefeito de Paris por Napoleão III. Haussmann foi encarregado pelo Imperador de modernizar a cidade. O seu projeto de remodelação demoliu as antigas ruas, pequenos comércios e moradias da cidade e instituiu um planejamento de alinhamento retilíneo de grandes avenidas e bulevares, criando uma “estrela” com 12 vias amplas em volta do Arco do Triunfo até um dos extremos da *Champs-Élysées*.

O foco das intervenções de Haussmann foram executadas, principalmente, no casco antigo de Paris. Um tipo de modernização estratégica que contou com novos traçados, reformulação fundiária, criação de infraestrutura, equipamentos urbanos e espaços livres (áreas verdes), fundamentadas em três eixos principais, segundo Lamas (2014, p. 212): - Circulação fácil e cômoda dentro da cidade, indo de gare a gare, ou de bairro a bairro; - Eliminação da insalubridade e degradação dos bairros, arejando os densos interiores, estabelecendo uma imagem geral de modernidade, criando uma cidade com luz, espaço e arborização e uma nova arquitetura urbana; - Revalorização e reenquadramento dos monumentos, unidos através de eixos viários e perspectivas.

A racionalidade das intervenções de Haussmann negará o passado arquitetônico da capital francesa, retalhando-a, segundo traçados que cortam a cidade com rotas que partiam de praças ou cruzamentos, unindo pontos da estrutura urbana. Das intervenções, surgiu uma cidade em que o quarteirão, tratado como consequência natural das transformações, terá “(...) forma irregular, poligonal, retangular, triangular ou vai aproximar-se da forma de bloco, sendo então compacto (...)” e com vazios no seu interior (LAMAS, 2014, p. 214). Ao mesmo tempo, em que reconfigurava o centro antigo da cidade com esses novos traçados, Haussmann instituirá uma nova lógica de parcelamento cadastral do solo urbano, a partir de três princípios elementares (LAMAS, 2014, p. 215): - Cada lote é definido por sua perpendicularidade à rua; - A divisória entre lotes corresponde à bissetriz do ângulo formado pelas ruas, ou seja, os ângulos dos triângulos formados pelos quarteirões se dividem por dois, formando lotes, sucessivamente, em parcelas congruentes.

Diversas funções são introduzidas nos interiores dos quarteirões pela elevação de equipamentos, tais como: serviços, pequenas indústrias, artesanato, armazéns e jardins, dentre outros. Em algumas regiões, os quarteirões triangulares serão entrecortados por galerias comerciais, que, paulatinamente, transformar-se-ão no novo paradigma de comércio, hoje transmutados em diversos países nos palacetes de consumo de mercadorias, denominados Shopping Centers.

Sitte elabora sua proposta em contraposição às intervenções racionalizantes que promoviam profundas rupturas com os elos que conectavam o presente ao passado das cidades. Suas soluções levam em consideração o caráter “humano” de uma cidade, ou seja, o espaço construído é fruto de relações sociais, de projeções artísticas do passado que produziram efeitos “(...) tão harmoniosos e que hoje só causam impressões enfadonhas e sem nexos” (CHOAY, 2011, p. 206). Dito de outra maneira, seu ponto de partida será a reinterpretação da cidade medieval, colocando, em segundo plano, intervenções que incorporassem, obrigatoriamente, questões, como o zoneamento, as infraestruturas, controle de densidades, via, por exemplo, concepções originárias da teoria de cidade-jardim e sua corolária Unidade de Vizinhança, índices urbanísticos ou a organicidade funcional de uma aglomeração.

Pelo fato de abrir mão de instrumentos que se mostraram – a despeito das críticas e conflitos sociais gerados -, eficientes para controlar o organismo urbano e a grande cidade, o receituário de Sitte enquadrou-se em pequenas sequências espaciais da malha urbana. Ele demonstrava enorme apreço pela morfologia das cidades medievais, a rua, a praça, o mercado, os edifícios singulares e quarteirões cortados por estreitas ruas passantes em dinamismo social e econômico. Os fatores que interferiam no traçado geral de uma planta de cidade medieval são vários: características físicas do local (relevo, clima, curso d’água), vontade humana, preço do solo, nível de riqueza dos habitantes, prestígio, procura por qualidade de vida. Esses fatores influirão muito nos pormenores históricos da criação e do desenvolvimento das cidades, tais como, desenho das ruas, formato do parcelamento do solo, densidade das construções, espaços verdes, equipamentos coletivos, dentre outros. É essa pequena escala que Sitte dominará e o movimento moderno assimilará, seletivamente, alguns de seus as-

pectos, como, por exemplo, a revitalidade medieval no desenho da cidade ou na composição da forma urbana.

O estudo do passado é um procedimento metodológico adotado por Sitte como possibilidade de promover uma comunhão entre a técnica e a arte. Sua preocupação principal, ao produzir um exame do passado das cidades, era encontrar uma solução para o problema do seu presente histórico que pudesse satisfazer três condições básicas de qualquer intervenção urbana [...] livrar-nos do sistema moderno dos conjuntos, de casas regularmente alinhadas; salvar, na medida do possível, o que resta das cidades antigas; e aproximar sempre mais nossas criações, atuais do ideal dos modelos antigos. (SITTE apud CHOAY, 2013, p. 206).

Portanto, Sitte reexamina o processo construtivo e o uso dos espaços urbanos do passado e, paralelamente, processa um conjunto de observações que objetivavam reintroduzi-las nas dinâmicas modernas e ocupações do solo, que, no limite, também promoveriam ações de preservação do patrimônio histórico. Os locais públicos do passado (fórum, mercado, etc) perderam as suas referências originais de uso, mas podem representar um alento, enquanto uma referência monumental, para romper com a padronização da arquitetura urbana composta, em áreas residenciais, por um oceano de casas” (CHOAY, 2013, p. 206).

As praças dos mercados abertos – como referência de primeira ordem do teatro das cenas da vida pública –, tendem a enclausurarem-se em grandes mercados que ofuscam relações sociais que se pautam apenas pela lógica do consumo de mercadorias. Em inúmeros outros exemplos, que percorrem circuitos urbanos públicos que vão de Pompeia à Atenas, passando ainda por Roma, Sitte é incansável na descrição das características históricas-arquitetônicas e de uso dos espaços públicos ou prédios do passado que exprimem a essência cultural de um povo. Suas análises evidenciam a tessitura de uma nova cidade, formas de relações sociais construídas ao longo do tempo e que conferiram especificidades na forma de se “viver” a cidade. O urbanista irrompe críticas à “apologia da irregularidade”, utilizada como argumento central às intervenções feitas por técnicos no início do século XX.

Segundo ele, a morfologia irregular típica de algumas regiões dessas cidades, como as praças, porém de um desenvolvimento histórico que se deu paulatinamente. A limosidade das práticas: a presença de um canal ou de uma trilha singrado em solo à forma mesmo de uma construção. A intencionalidade no desenho dessas formas, que asseguram impostos pela topografia do terreno, confere a esses espaços singularidades de um aspecto atrativo.

Portanto, metodologicamente, Sitte propõe que o plano desenhado de uma cidade ou, mais precisamente, possíveis intervenções pontuais no tecido urbano devam ser orientadas pelo plano vivido. A cidade moderna é o espaço da simetria e da proporção que, como um rolo compressor, esmaga a história e as redes sociais que se consolidaram no transcorrer dos séculos e que deixaram suas marcas visíveis no formato sinuoso das ruas ou na desproporção dos ângulos que formam uma praça.

O paradigma da simetria e da proporcionalidade transformou-se na pedra angular das propostas modernas de cidades e se espalha como uma reação em cadeia entre os arquitetos e urbanistas. A noção de simetria utilizada pelos arquitetos e modernistas é a que surgiu na Idade Média, a partir do momento em que os liceus de ofícios começaram a traçar desenhos de arquitetura e em que se principiou a preocupação, cada vez maior, com eixos de simetria, no sentido da semelhança da imagem à esquerda e à direita de uma linha principal que servisse de orientação. No entanto, para os gregos da antiguidade, proporção e simetria são a mesma coisa, embora apresentem uma única diferença do ponto de vista arquitetônico: “[...]a proporção é simplesmente uma relação agradável aos olhos, enquanto simetria na mesma relação expressa em números” (SITTE apud Choay, 2013, p. 213). No entanto, claramente, desde a renascença, os construtores empregavam os conceitos de proporção e simetria a partir de eixos nos planos dos edifícios e no desenho das cidades.

Sitte também faz referência aos impactos que a vida pública sofreu a partir das nuances arquitetônicas das cidades e, sobretudo, nas formas de comunicação social. Os acontecimentos, segundo o autor, passavam a ser contados pelos jornais, ao invés de debatidos nos espaços (praças) públicos. Essa transformação está também conectada ao desenvolvimento considerável (gigantismo) que as capitais atingiram, às dimensões clássicas das ruas e praças e aos inúmeros andares dos prédios que solapam a sensibilidade social e arquitetônica.

Além desse aspecto, o inchaço das cidades industriais, provocado, principalmente, pelos fluxos migratórios contínuos campo-cidade, gerou, do ponto de vista econômico, a produção capitalista (voltada para o mercado) do parcelamento do solo, constituindo-se em um dos fatores centrais no recrudescimento das desigualdades sociais urbanas. No entanto, reconhecemos que os engenheiros fizeram mudanças importantes na forma de se

construir cidades modernas e que a saúde pública melhorou consideravelmente. Houve queda no coeficiente de mortalidade, mas, questiona Sitte: “Para obtê-los, será mesmo preciso eliminar toda a beleza das nossas cidades?” (SITTE apud CHOAY, 2013, p. 215).

Portanto, as reformas para introduzir uma nova dinâmica de ordenação das cidades modernas devem incluir: construção de praças, planos urbanísticos que privilegiem a arte, projetos de intervenção que levem em consideração as mudanças pelas quais as cidades passarão em um determinado período de tempo (projeção populacional futura que demandará investimentos na infraestrutura urbana) e o desenho da malha urbana deve se adaptar às desigualdades do terreno.

As praças devem ser a referência principal das relações sociais e, no limite, ser a força maior que conecta o homem ao local e que cria um sentimento de lar. As cidades devem elaborar planos de extensão, que, projetados em um arco temporal de cinquenta anos, poderão produzir cálculos aproximados do crescimento previsível da população de um bairro projetado e orientar estudos da circulação do gênero de habitação. Nitidamente, Sitte faz uma escolha pela ferramenta “planejamento” para se municiar de informações, suficientes e indispensáveis para prever a transformação pelas quais um bairro passará. Além da previsibilidade, a ser captada pelo planejador-urbanista, torna-se necessário determinar o local e o número de igrejas, escolas, prédios administrativos, dos mercados, dos jardins públicos em um tipo de zoneamento da extensão urbana.

EBENEZER HOWARD (1850-1928)

Entretanto, sem dúvida, assim como aponta Jacobs (2011), a vertente mais importante do urbanismo moderno foi criada por um jornalista, observador de Londres do final do século XIX, Ebenezer Howard. Da crueza londrina que tocou as retinas de Howard, metrópole industrial, repleta de bolsões de pobreza e cortiços e falta de zoneamento básico, surge um modelo que, em concepção, nega a urbanização, a própria cidade grande, complexa e dinâmica, ao eleger o bucolismo do campo reproduzido em cidadezinhas autossuficientes.

O solo filosófico em que Howard finca suas bases conceituais, portanto, é a criação de cidades autossuficientes, agrárias e agradáveis (com rígido controle populacional), divididas em zonas de igual rigidez e que produziriam cidadãos dóceis em uma vida comunitária. Esse modelo de cidade dialoga com o contexto em que Howard vivia e, sobretudo, com as experiências que vivenciou em sua trajetória na primeira metrópole industrial do planeta, Londres. Ao tentar produzir um modelo rígido de cidade, como fórmula de combate aos descaminhos encontrados nas metrópoles industriais, Howard preconiza o próprio “desmonte” das grandes aglomerações urbanas. A receita possui um fundamento: conter o crescimento das grandes cidades e repovoar a zona rural com um novo formato - cidade-jardim, onde os pobres poderiam voltar a viver em contato com a natureza.

O modelo proposto contaria com um cinturão agrícola e com indústrias, escolas, moradias e áreas verdes em territórios predeterminados. No centro da aglomeração, ficariam os estabelecimentos comerciais, esportivos e culturais, partilhados por todos. A administração pública cumpriria o papel de gerir (fiscalizar) o espaço, de modo a evitar a especulação imobiliária ou mudanças no uso da terra, orientados por interesses particulares ou também afastar a tentação de aumentar a densidade populacional, pressionando a malha urbana em direção de vetores de crescimento de interesse do mercado. A população máxima deveria ser de trinta mil habitantes que viveriam em uma sociedade política economicamente paternalista.

A cidade-jardim foi concebida como uma alternativa à cidade e, sobretudo, como uma solução para os problemas urbanos. Essa foi e é o alicerce de seu imenso poder atrativo como conceito de planejamento urbano. O cerne da proposta residia em lidar com as funções da cidade, separando-as de seus usos relativamente independentes. As funções distribuíram-se no território urbano entorno das áreas residenciais, subordinando-as. O comércio deveria proporcionar o fornecimento rotineiro e padronizado de mercadorias e atender a um mercado restrito. O planejamento, dos termos propostos por Howard, era um conjunto de ações estáticas que deveriam prever tudo o que fosse mecanismo para manter o desenho da cidade, suas funções territorialmente localizadas e protegê-las de quaisquer alterações. Assim, em gênese, descarta a complexa e multifacetada vida cultural da metrópole. Não lhe interessavam questões, como segurança pública, configuração de ambientes para trocas de ideias entre os munícipes, o funcionamento político ou a criação de novas saídas econômicas nas grandes cidades. Portanto, Howard constrói um modelo de cidade que, réplica em diversas regiões do planeta com distintas adaptações, influenciará todo o planejamento urbano moderno. O sucesso de sua proposta está no fato de a sua teoria possuir um forte apelo prático, o que levou Howard, em 1899, a fundar a Associação das Garden-Cities e, em 1903, em Letchworth, a adquirir o primeiro terreno para construir sua proposta.

As primeiras realizações das cidades-jardins na Inglaterra foram confiadas a dois jovens arquitetos: B. Parker e Raymond Unwin. As ideias de Howard tomam forma nas três cidades inglesas, Letchworth (1904), Hanslead (1909) e Welwyn (1919), que deviam atuar como polos alternativos de desenvolvimento econômico e fixação populacional. Essas três cidades converteram-se depois em parâmetros na Europa e nos Estados Unidos, sendo absorvidas como proposta especialmente por Henry Wright e Clarence Stein.

RAYMOND UNWIN (1863-1940)

Raymond Unwin publicou os resultados das suas experiências na construção de Letchworth e Hamblead, no livro *Town Planning in Practice*, que, se constitui em um verdadeiro manual de como compor sua cidade-jardim. Não são, portanto, apenas as teorizações de Howard que projetarão sua proposta para além das fronteiras inglesas, mas, sobretudo, a sua conjugação com os princípios de desenho urbano de Unwin. É possível, segundo Lamas (2014), identificar algumas distinções entre os conceitos de Howard e as morfologias urbanas utilizadas por Unwin e Parker nos três exemplos citados de cidades-jardim. A despeito de o cerne da proposta de cidade-jardim ainda continuar sendo a criação de um ambiente dominado por superfícies arborizadas, plantadas e ajardinadas, que permitiam o acesso visual e físico a todos os espaços urbanos, Unwin expande essa concepção original, introduzindo-lhe modificações que dialogam com as ideias modernas da arquitetura. Como se fosse um minueto do que será, mais tarde, a unidade de vizinhança, Unwin procura elaborar pequenas aglomerações humanas.

Segundo Unwin, as práticas sociais e algumas funções da rua como ambiente de convívio e de acesso aos edifícios deslocam-se para essa área, denominada empasse (close), que passava a ser uma categoria intermediária entre os espaços públicos da rua e o espaço privado das habitações (um espaço semipúblico para as relações sociais entre vizinhos). Essa possibilidade de releitura da proposta original de Howard de cidade-jardim será produzida, inicialmente, por Clarence Stein e Henri Wright na concepção de um novo esquema para os bairros de subúrbio. *Radburn*, um bairro de Nova Jersey, Estado Unidos, é a proposta de um residencial modelo (1929) em que os jardins e espaços abertos eram predominantes.

O sistema pensado para Radburn resolvia a incompatibilidade de convivência entre automóveis e cidadãos, pois permitiu acesso direto à habitação, isolando-a dos espaços coletivos livres e de instalações voltadas para práticas esportivas. Os automóveis circulariam até acessar as garagens residenciais (*Service Road*), um sistema de *footpaths* que permitiria a circulação de pedestres e o convívio social nas áreas verdes (parques e jardins).

As propostas urbanísticas e culturalistas, aqui apresentadas em seus principais expoentes, também servirão de embasamento para Anhaia Mello no enfrentamento dos problemas da conturbe paulistana, advindos, principalmente, da alta concentração industrial. Além de provocar um desequilíbrio com relação aos outros entes federativos, a cidade de São Paulo agonizava diante do seu inchaço desordenado por ser um polo gerador de empregos importantes no Brasil. Portanto, Anhaia Mello defende uma prática de reforço das cidades pequenas e médias, em detrimento do crescimento desmedido da metrópole e empunha a bandeira da descentralização industrial em um conjunto ou, nas palavras urbanísticas, em uma federação de pequenas cidades que garantiriam o rígido controle das funções das cidades e da população, assim como concebeu Howard, ao criar as cidades-jardins como alternativa a Londres em torno de São Paulo. No entanto, essas cidades deveriam incorporar o solo teórico urbanístico consolidado internacionalmente e que fornecia um conjunto de recomendações sobre a esfera municipal, elaboradas pela primeira geração de urbanísticas ingleses, progressistas e culturalistas, tais como: 1 - limitar o crescimento urbano; 2 – rearticular a população em cidades-jardins com subordinação das funções urbanas à área residencial; 3 – regular e limitar o crescimento de todas as cidades e vilas da área regional paulistana; 4 – criar normas que regulem, democraticamente, a forma de parcelamento, uso e ocupação do solo urbano.

As novas cidades, em síntese, deveriam possuir uma morfologia de seu desenho que se fundamentasse em três quesitos: 1 – cordão verde, para limitação do tamanho da cidade; 2 – a incorporação do conceito de unidade de vizinhança (no Brasil, reatualizado por Niemeyer e Costa como superquadras), mais afilado às alternativas concebidas por Clarence Stein para o plano de Radburn, anteriormente descrito, e que permitiriam uma convivência pacífica do automóvel com o cidadão.

Esses são os principais fundamentos utilizados por Anhaia Mello durante sua longa trajetória acadêmica-profissional. Na próxima seção, analisaremos o processo de consolidação de um campo de pesquisa em planejamento territorial na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP – e o caminho criativo seguido por um conjunto de arquitetos-urbanistas e planejadores, na sua difusão entre

os municípios paulistas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo reflexivo percorrido por Anhaia Mello revelo-nos uma intrincada rede de contatos políticos, acadêmicos e profissionais voltados para a análise da problemática urbana da primeira metade do século XX. A realidade paulistana desse período instigou o urbanista na elaboração de propostas inspiradas, basicamente, em duas vertentes urbanísticas mundiais: a progressista e a culturalista. O acelerado processo de desenvolvimento urbano da capital paulista conectou à sua realidade aos princípios elaborados por urbanistas que pensaram soluções para as metrópoles industriais norte americanas e europeias. Anhaia Mello elabora um refinado pensamento urbanístico que (re)significou propostas de cidades voltadas para o ordenamento na produção, ocupação e utilização do solo urbano.

A profissão de arquiteto, nesses termos, deveria possibilitar a inserção de atores no mercado de trabalho que pudessem elaborar e implementar novos modelos de cidades e/ou criar intervenções nas realidades urbanas consolidadas via regulamentação de instrumentos de política urbana, como o plano diretor. Anhaia Mello atuou efetivamente na institucionalização do exercício da profissão do arquiteto – que competia com o prático – e na formulação de grade curricular, com a fundação da FAUUSP em 1948, que pudesse originar o perfil profissional do almejado “arquiteto-planejador”.

A produção intelectual de Anhaia Mello analisada revela que o urbanista buscou soluções na arquitetura moderna progressista e culturalista, fundamentalmente, ao elaborar a sua proposta de cidade e de desenvolvimento urbano. Os ciclos de palestras e artigos produzidos pelo urbanista-pesquisador, localizam o seu pensamento em um esforço racionalizante das estruturas urbanas voltadas, por exemplo, para a comunicação, com a criação de extensas artérias para atender ao fluxo de transportes nas metrópoles industriais, como São Paulo.

O pensamento de Anhaia Mello, portanto, situa-se no momento em que urbanistas recriavam o modelo de intervenção na malha urbana para dar resposta ao desordenado crescimento das metrópoles. A localização humana nas malhas urbanas industriais passa a ser o objeto reflexivo do urbanista brasileiro que, por sua vez, recorre a um conjunto de pensadores americanos e europeus. Anhaia Mello organiza essas propostas e elabora um quadro normativo que, no Brasil, será aglutinado no que denominamos Planos Diretores, difundidos pelo interior do Estado de São Paulo pelo CEPEU.

A vertente progressista, que se organiza fortemente a partir dos CIAM's, elaborou propostas para instituir princípios à separação das funções urbanas, mas tarde denominado *zoning*, amplamente difundido no Brasil. Tony Garnier e sua obra *Uma cidade industrial*, são os ícones desse momento do urbanismo mundial. A habitação operária também surge como um tema de destacada importância, pois eram fundamentais para o controle e “higienização” da mão de obra. A setorização e o controle urbanos são concepções presentes desde o pensamento do inglês Ebenezer Howard, com estreito diálogo com a necessidade de arborização e higienização da malha urbana. Walter Gropius, por sua vez, fornecerá para Anhaia Mello uma reflexão sobre a tipologia das construções e sua disposição na malha urbana, de acordo com códigos de ocupação que orientariam a produção e a utilização do solo urbano. Gropius, e em certa medida Anhaia Mello, pensa a cidade como um conjunto de ruas que conectavam células, de caráter econômico ou residencial, e que poderiam, segundo suas concepções, orientar e normatizar o desenvolvimento urbano.

Le Corbusier, conforme apontamos no artigo, conduzirá os olhares de Anhaia Mello não apenas pela necessidade de classificação das funções urbanas e multiplicação de espaços verdes, mas, e sobretudo, na construção de uma visão arquitetônica da cidade, considerada como um organismo urbano. A questão social das cidades industriais passou a ser encampada pelas administrações municipais e, sem dúvida, Clarence Stein, com seu Plano para Radburn de 1929, consolida o conceito de unidade de vizinhança ao tentar resolver a incompatibilidade entre automóveis e cidadãos. Além desse aspecto, a unidade de vizinhança objetivava restabelecer as relações sociais entre os vizinhos, que tendiam a se degradar nos formatos de ocupação do solo impostos pela metropolização das cidades. Anhaia Mello capta a ideia central da unidade de vizinhança e a utiliza como fórmula para o controle populacional e de extensão territorial das unidades habitacionais (bairros), reproduzindo-a em solo brasileiro por meio da assessoria prestada aos municípios pelo CEPEU na elaboração de planos diretores.

O modelo culturalista, como afirma Choay (2013), influenciará diversas escolas urbanísticas que partirão

dos princípios elaborados por Ebenezer Howard de cidade jardim. A proposta nuclear consistia em um diferente modelo de organização social, econômica e territorial, com rígido controle populacional. Camillo Sitte e Raymond Unwin despolitizaram a proposta de Howard ao introduzirem uma abordagem estética a partir de referências arqueológicas que, por sua vez, orientariam a prática de planejamento urbano. A concepção de cidade passa a ser projetada rigidamente, do ponto de vista populacional e de extensão. O desenho urbano proposto pelos culturalistas seguirá uma orientação diversa, com traços compostos modernos e medievais. Anhaia Mello, em certa medida, preocupava-se com essas questões paisagísticas ambientais e morfológicas da cidade, com o rígido controle populacional, somadas às orientações da corrente progressista voltadas para a organização do tráfego e da infraestrutura urbana. Portanto, seu pensamento poderia ser classificado como generalista, mas que propunha o enfrentamento dos problemas da conurbe paulistana, advindos da concentração industrial, por meio da desconcentração industrial em um conjunto de cidades federadas com rígido controle das funções e da população.

REFERÊNCIAS

BENJAMIN, W. **Baudelaire e a modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2015.

CHOAY, F. **O urbanismo: utopias e realidades**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

DEAN, W. **A industrialização de São Paulo. (1880-1945)**. Tradução de Octávio Mendes Cajado. São Paulo: Difusão Europeia do Livro/EDUSP, 1991.

HOWARD, E. S. **Cidades-jardins de amanhã**. Tradução de Marco Aurelio Lagonegro. São Paulo : Hucitec, 1996.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

LAMAS, J. M. R.G. **Morfologia urbana e desenvolvimento da cidade**. 7ª. ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2014.

NEVES DA ROCHA FILHO, G. Gustavo Neves da Rocha Filho: entrevista [9 de agosto de 2011]. Entrevistador: Rodrigo Alberto Toledo. São Paulo – SP: 2011. 1 arquivo digital VOICE002.MP3. Entrevista concedida ao professor aposentado da FAU-USP e elaborador do primeiro Plano Diretor da cidade de Araraquara à pesquisa de doutorado “Trajetórias do planejamento urbano no município de Araraquara: centralismo decisório ou participação?”.

ROCHA FILHO, G. N. **Relatório final do Plano Diretor de Araraquara**. Araraquara, São Paulo: 22 de dezembro de 1963.

TOLEDO, R. A., KERBAUY, M. T. M.. **O ensino e a pesquisa de planejamento territorial em São Paulo: a ficção e a realidade das políticas públicas urbanas da primeira metade do século XX**. CaderNAU- Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas, v.9, n. 1, 2016.

TOLEDO, R. A. **Trajetórias Do Planejamento Urbano**. São Carlos-SP: Rima Editora, 2013.

TOLEDO, R. A. **Contribuições de Anhaia Mello ao urbanismo paulistano: de Ebenezer Howard à Escola de Chicago**. Pós – Revista do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP/ Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Comissão de Pós-Graduação – São Paulo: FAUUSP. V.1 (1990-).



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO
Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

LEITURA DAS CIDADES BRASILEIRAS: SEGREGAÇÃO E ESPOLIAÇÃO URBANAS

SANTOS, *Matheus Henrique de Souza*¹.

¹ID ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-2873-4658>

Autor para correspondência e-mail: mhsouzasantos@gmail.com

Palavras-chave

Segregação urbana
Espoliação urbana
Cidades
Estado
Urbanização

Keywords

Urban segregation
Urban spraying
Cities; State
Urbanization

Palabras clave

Segregación urbana
Espoliación urbana
Ciudades
Estado
Urbanización

RESUMO

As cidades são o principal espaço de reprodução da humanidade na contemporaneidade, sendo também o espaço das conquistas, ou não, de seus sonhos e objetivos. Porém, o modelo de urbanização adotado pelas cidades capitalistas, inclusive no Brasil, não vem ao encontro de atender as demandas de sua sociedade, mas sim de propiciar a produção de excedente e acumulação de capital retroalimentando o próprio sistema. Harvey (2011) vai propor uma análise do desenvolvimento do capitalismo a partir das relações de sete esferas de atividades, podendo ser identificadas nas teorias de segregação urbana, de Flávio Villaça (2011) e de espoliação urbana, de Lúcio Kowarick (1979) acerca do contexto urbano no Brasil. O resultado é uma leitura analítica sobre as origens das desigualdades produzidas no espaço urbano no Brasil, identificando o papel do Estado em legitimar e garantir o desenvolvimento do capitalismo em detrimento de sanar as demandas sociais.

ABSTRACT

READING OF BRASILIAN CITIES: URBAN SEGREGATION AND SPRAWL

Cities are the main space of reproduction of humanity in the contemporary world, being also the space of the conquests, or not, of their dreams and objectives. However, the model of urbanization adopted by capitalist cities, including in Brazil, does not meet the demands of its society, but rather provides the production of surplus and accumulation of capital by feeding the system itself. Harvey (2011) will propose an analysis of the development of capitalism from the relations of seven spheres of activity, and can be identified in the theories of urban segregation by Flávio Villaça (2011) and urban sprawl by Lúcio Kowarick (1979) on urban context in Brazil. The result is an analytical reading of the origins of the inequalities produced in the urban space in Brazil, identifying the role of the State in legitimizing and guaranteeing the development of capitalism in detriment of social demands.

RESUMEN

LECTURA DE LAS CIUDADES BRASILEÑAS: SEGREGACIÓN Y ESPOLIACIÓN URBANAS

Las ciudades son el principal espacio de reproducción de la humanidad en la contemporaneidad, siendo también el espacio de las conquistas, o no, de sus sueños y objetivos. Sin embargo, el modelo de urbanización adoptado por las ciudades capitalistas, incluso en Brasil, no viene al encuentro de atender las demandas de su sociedad, sino de propiciar la producción de excedente y acumulación de capital retroalimentando el propio sistema. Harvey (2011) va a proponer un análisis del desarrollo del capitalismo a partir de las relaciones de siete esferas de actividades, pudiendo ser identificadas en las teorías de segregación urbana, de Flávio Villaça (2011) y de espoliación urbana, de Lúcio Kowarick (1979) el contexto urbano en Brasil. El resultado es una lectura analítica sobre los orígenes de las desigualdades producidas en el espacio urbano en Brasil, identificando el papel del Estado en legitimar y garantizar el desarrollo del capitalismo en detrimento de sanar las demandas sociales.

¹Bacharel em Administração Pública. Mestre em Ciências Sociais;Doutorando em Política Científica e Tecnológica no Instituto de Geociências da Universidade de Campinas, UNICAMP.

N INTRODUÇÃO

este artigo vamos construir uma leitura das cidades brasileiras contemporâneas a partir das teorias desenvolvidas por Lúcio Kowarick, espoliação urbana e de Flávio Villaça, segregação urbana, compreendendo que a produção do espaço urbano está intrinsecamente ligada à lógica capitalista de acumulação e criação de excedente de capital que David Harvey (2011) apontará sobre sua reflexão acerca das sete esferas de atividades.

As cidades hoje são a maior intervenção da humanidade no meio que habitam, em sua história na busca da transformação do mundo aos padrões que lhe é conveniente. E é nesse mundo que de agora em diante está condenada a viver (PARK, 1967 apud HARVEY, 2013 p. 27). Isto é, a cidade é o espaço de reprodução da humanidade, porém, para Maricato (2013, p. 20), “as cidades atualmente não oferecem o suporte necessário para que as pessoas possam alcançar seus objetivos”.

No Brasil, o modelo de cidade com o qual lidamos se desenvolveu a partir de intensos conflitos sociais gerados por desigualdades de toda a ordem. Essas desigualdades são consequências de uma intensa industrialização, do final do século XX, que obrigou uma urbanização dos municípios com um insuficiente planejamento, apenas no intuito de atender as demandas do capitalismo que se implantava e resultando na não garantia de questões básicas para a subsistência das pessoas. Kowarick (1979) nos dirá que a expansão econômica brasileira deve ser caracterizada como um processo dilapidador, pois vai desdobrar-se sobre a depredação de parte da mão-de-obra, bem como o aumento da mortalidade infantil, da jornada de trabalho e do desemprego, unificado ao aumento do tempo de locomoção gastos por aqueles que utilizam o transporte coletivo. Esse modelo de industrialização foi financiado pelo regime autoritário da época, o militar (1964 – 1985), através da suspensão de direitos políticos e com o controle da sociedade por meio do medo e da violência, concebendo os privilégios necessários aos poucos que dominavam o setor privado, gerando diversos conflitos.

As grandes manifestações e atos criados, durante o regime militar, pelos movimentos e organizações sociais que buscavam a redemocratização do país e direitos trabalhistas se unem, pontualmente, aos dos cidadãos que se rebelavam por melhorias dos serviços e aparelhos públicos. Esta união, segundo Kowarick (2000), populariza as pautas proporcionando o fortalecimento desses movimentos junto aos trabalhadores e suas famílias. Esse encontro de intensa industrialização, urbanização acelerada e busca de direitos democráticos e trabalhistas demarcaram não só o fim do regime autoritário, mas também o início da Nova República.

Com a Constituição Federal de 1988, redemocratizando o Estado brasileiro e reorganizando o arcabouço dos direitos civis, políticos e sociais, as questões urbanas também foram inseridas no texto constitucional. Construí-se “um novo quadro jurídico e institucional ligado à cidade” (MARICATO, 2013, p.22), baseado na participação social nos processos decisórios. Posteriormente, a instauração da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade, junto ao Plano Diretor se configuram nos ferramentais institucionais para tratar as questões do modelo de urbanização e sua reprodução no Brasil. Porém, a simples criação de instrumentos estatais, por si só, não resulta na democratização do processo decisório. Apontará Kowarick (1979) que um dos fatores que possibilita que o capital formule as cidades como bem conhecemos é, exatamente, o fato que o Estado opera para minimizar a intervenção política da sociedade civil organizada, consolidando a ideia de que a sociedade brasileira é harmoniosa e rejeita conflitos, somado ao enfraquecendo desses instrumentos normativos e políticos de debate sobre as cidades.

Por isso, para compreendermos todo esse processo histórico e social, de construção e reprodução da e na cidade, devemos nos ater ao papel protagonista do sistema econômico-social hegemônico no mundo nos últimos três séculos, o sistema capitalista. Para além da compreensão do funcionamento do capitalismo, é preciso que se construa a sua relação com o modelo de urbanização predominante no mundo e no Brasil, em que o capital enxerga a produção das cidades como um meio de se reproduzir.

Para alcançarmos essa reflexão vamos utilizar a teoria analítica proposta por Harvey (2011, 101) que concebe que “[...] o capital se movimenta em busca de lucro por meio de diferentes ‘esferas de atividades’ [...]” e suas crises, conflitos sociais, e evolução, são oriundas do desequilíbrio e diálogos que se criam entre essas esferas. As esferas são denominadas por: tecnologias e formas de organização; relações sociais; arranjos institucionais e administrativos; processos de produção e de trabalho; relações com a natureza; reprodução da vida cotidiana e da espécie; e concepções mentais do mundo. Identificará também que a evolução do capitalismo é cheia de paradoxos e que nenhuma dessas esferas é dominante ou independente da outra (HARVEY, 2011).

Portanto, só se consegue fazer uma leitura das características de algumas dimensões das cidades brasileiras

se somarmos as reflexões propostas por Villaça (2011) e Kowarick (1979) em torno da segregação e espoliação urbana, respectivamente, ao que foi proposto por Harvey (2011) acerca das esferas de atividades. Villaça (2011), negando a forma clássica de segregação – ricos/centro versus pobres/periferia – elabora sua teoria sobre segregação urbana, apontando que só poderá ser compreendida se a relacionarmos explicitamente com a desigualdade, sendo esta produzida pela movimentação do capital através das esferas de atividade de Harvey. Para Kowarick (1979; 2000), precisamos compreender o fenômeno urbano, espoliação, ligando com a pobreza resultante da acumulação de lucro pelo capital, onde também vai defender que o capitalismo deve ser visto como um processo contraditório. Portanto, o diálogo proposto a partir desses referenciais vai percorrer sobre a lógica de construção e expansão das cidades e sua relação com a necessidade do capital em mercantilizar as demandas mais básicas da sociedade urbana.

Para tanto, na seção “O capital na formação das cidades” vamos apresentar a teoria de Harvey (2011) acerca das sete esferas de atividades no dinamismo do capital. Na sessão seguinte, “A segregação urbana de Flávio Villaça”, vamos adentrar a proposta de Villaça (2011) sobre a segregação urbana, como um fenômeno que caracteriza a construção do espaço urbano, bem como suas benfeitorias e aparelhos públicos. A quarta sessão “A espoliação urbana de Lúcio Kowarick”, vamos nos aprofundar sobre a elaboração de variáveis que exploram e espoliam os trabalhadores nas cidades nas suas atividades cotidianas. Por fim, nossa conclusão vai buscar estabelecer conexão com o que foi elaborado por Harvey (2011), quanto a reprodução e acumulação de capital, às teorias de segregação e espoliação urbanas criadas por Villaça e Kowarick, respectivamente, para assim termos uma metodologia de leitura sobre as cidades brasileiras contemporâneas.

O CAPITAL NA FORMAÇÃO DAS CIDADES

O fato que se impõe a nossa análise é que o lugar e o papel que as cidades assumiram desde o fim do século XX, no Brasil e no mundo ocidental, foram configurados a partir da “adoção das diretrizes e concepções neoliberais que reconfiguraram as relações entre capital, Estado e sociedade”, ou seja, a cidade passa a ser regida “por necessidades mais gerais de acumulação e circulação do capital” (VAINER, 2013, p.37). Mas, primeiramente precisamos compreender em que momento o capital enxerga na modulação das cidades uma maneira de produzir e acumular excedente de capital.

Para Harvey (2011) o processo evolutivo do capitalismo, inegavelmente, é paradoxal e acontece em um ritmo imprevisível e incontrolável, não podendo ser compreendido como algo linear. O autor desenvolverá essa reflexão, sobre as chamadas sete esferas de atividades que, incorporadas em um conjunto de arranjos institucionais e estruturas administrativas, evoluem por conta própria e de maneira interconectada, não sendo nenhuma dominante ou independente da outra (HARVEY, 2011).

As sete “esferas de atividades”, segundo Harvey (2011), são conhecidas como (1) tecnologias e formas de organização; (2) relações sociais; (3) arranjos institucionais e administrativos; (4) processos de produção e de trabalho; (5) relações com a natureza; (6) reprodução da vida cotidiana e da espécie e; (7) concepções mentais do mundo.

É preciso compreender que o “o capital não pode circular ou acumular-se sem tocar em cada uma e em todas essas esferas de atividade de alguma forma”, ou seja, as sete esferas coevoluem na dinâmica do capitalismo de forma distinta e quando se encontra algum obstáculo, em uma esfera ou entre elas, é impositivo que se ache um caminho para superá-lo caso contrário, uma crise é instaurada (HARVEY, 2011, p. 105). As esferas estão interligadas e ao mesmo tempo cada uma possui uma lógica própria no processo evolutivo humano. Suas relações não são causais e sim dialeticamente interligadas pela circulação e acumulação do capital. Caso o desenvolvimento seja desigual, entre as esferas e/ou no seu conjunto, são produzidas contingências, tensões e contradições (HARVEY, 2011.). O autor é taxativo quanto à compreensão sobre a impossibilidade de uma esfera ser pensada e funcionar em detrimento à outra.

É possível definirmos as características e condições gerais de uma determinada sociedade a partir de como as sete esferas de atividades se organizam e configuram umas com as outras. O capital, bem como seus agentes, tem um papel ativo e fundamental na alteração das diversificadas configurações geográficas ao longo da história, adequando-se conforme às necessidades de reprodução da força de trabalho e produção de excedente de capital para que o próprio sistema consuma e se reproduza. Para tanto, a reprodução de novos espaços e relações sociais são constantes, ou seja, a produção do espaço está a serviço do capitalismo.

A conexão simbiótica entre acumulação/circulação de capital com a produção das cidades ocorrerá, se-

gundo Harvey (2011), na relação conflitante entre acumulação de capital e crescimento populacional. Para o autor ambos podem ser entendidos como consequência do outro, isto é, a população cresceu para que houvesse mercado consumidor e/ou acumulou-se, de forma intensa nas últimas décadas, para atender a demanda crescente da população. O fato é que essas pessoas necessitam atender suas necessidades básicas como sustento, moradia e reprodução, dessa forma, criam e transformam os lugares onde habitam.

A construção de espaços, bem como a criação de uma morada segura chamada casa e lar, tem um impacto tanto na terra quanto na acumulação do capital, e a produção de tais lugares se torna um grande veículo para a produção e absorção do excedente. A produção do “urbano”, onde a maioria da população mundial em crescimento agora vive, tornou-se ao longo do tempo mais estreitamente ligada à acumulação do capital, até o ponto em que é difícil distinguir uma da outra (HARVEY, 2011, p. 122).

Mas, poderemos nos perguntar: e o Estado, como fica diante desse quadro? O Estado, na impossibilidade de o capital criar aceitabilidade às suas regras, tornou-se o legitimador de todo o processo de acumulação e circulação do capital, criando e impondo o arcabouço normativo, institucional e simbólico para que a normalidade transcorra. Bourdieu (2014) vai pontuar que o Estado é quem estrutura a própria ordem social, bem como o uso dos tempos, nosso pensamento, o orçamento-tempo, enfim, toda nossa vida, tendo uma proximidade conceitual com o que Harvey (2011) irá apontar quanto à esfera de atividade arranjos institucionais e administrativos.

Nesse contexto complexo e contraditório da sociedade, com imposições diversas do capital à vida humana, que a cidade, espaço primordial da reprodução da humanidade, será elaborada. Vainer (2013) irá qualificar as cidades situadas no capitalismo como verdadeiras empresas onde, na concorrência de umas com as outras no mercado financeiro global, irão disponibilizar cada vez mais seus recursos públicos - subsídios, terras, isenções - buscando atrair o investimento do capital.

Nossa proposta de análise das cidades brasileiras vai dialogar com as formulações, acerca da relação do Estado-capital, de Vainer (2013), Harvey (2011) e Bourdieu (2014) apresentadas. Dirá Kowarick (1979, p. 21-22), que nossa sociedade civil, não conseguindo criar “[...] formas de autodefesa no que diz respeito à preservação e conquista de bens e serviços urbanos de caráter básico [...]”, cristaliza uma visão de sociedade amorfa. O autor nos mostrará que esse olhar tem sido um ingrediente ideológico utilizado para apoiar o controle que o Estado exerce sobre as iniciativas políticas das camadas populares. É o Estado funcionando mais uma vez como instrumento do capital e que, segundo a análise teórica de Harvey (2011), podem ser identificadas as esferas de atividades relações sociais e a concepções mentais do mundo.

Fernandes (1987), quanto o contexto brasileiro, analisa que a servidão do Estado à elite de sua sociedade é mais contundente. O aparato estatal brasileiro não será apenas o garantidor de regras e simbolismo para o desenvolvimento do capital, mas também vai estar submisso na busca de consolidar privilégios. O autor (1987, p. 240) afirma que, ao contrário de outras burguesias que construíram suas instituições de poder pensando a máquina pública apenas para arranjos mais complexos – a teoria analítica de Harvey aparece como esfera de atividade arranjos institucionais e administrativos – a burguesia brasileira “converge para o Estado e faz sua unificação no plano político, antes de converter a dominação socioeconômica”. O autor vai além, dirá que a burguesia brasileira, incluindo as oligarquias, se “ajustara à situação segundo uma linha de múltiplos interesses e adaptações ambíguas, preferindo a mudança gradual e a composição a uma modernização impetuosa, intransigente e avassaladora” (FERNANDES, 1987, p. 241). Desta maneira, explicando o porquê da transição pacífica do regime autoritário (1964) para o democrático (1985), onde, podemos identificar mais uma esfera de atividade, a das relações sociais dialogando diretamente com a de concepções mentais do mundo. O que se mostra, nesse ponto específico, é que a burguesia brasileira estava utilizando desse caminho para transferir a estrutura dos arranjos institucionais e administrativos que mantiveram seus negócios e privilégios para a nova configuração do Estado, o que para Villaça quanto para Kowarick, será preponderante para a perpetuação da realidade de segregação e espoliação das cidades brasileiras.

O resultado desse processo histórico brasileiro será um Estado frágil e distante acerca das demandas sociais, e que vai refletir quanto às funções estatais nas questões urbanas. As cidades transfiguram uma disputa entre os que querem melhores condições e aqueles que as vêem como grande negócio, especialmente “para os capitais que embolsam, com sua produção, exploração, lucros, juros e renda” (MARICATO, 2013, p. 20). Rol-

nik (2013) analisa que a reforma urbana no Brasil, bem como o debate em torno das problemáticas urbanas, foram abandonadas em um momento ainda de fragilidade da instalação de alguns avanços em políticas públicas urbanas nos contextos municipais nos anos de 1980 e 1990. E, segundo a autora, os governantes optaram por esse caminho, pois:

[...] se deu em prol de uma coalizão pelo crescimento que articulou estratégias keynesianas de geração de emprego e aumentos salariais a um modelo de desenvolvimento urbano neoliberal, voltado a única e exclusivamente para facilitar a ação do mercado e abrir frentes de expansão do capital financeirizado [...] (ROLNIK, 2013, p. 09).

Em suma, o capital será o construtor das bases de nossa sociedade e de suas relações sociais e institucionais, viabilizando a acumulação e circulação de capital, levando a reboque o que for necessário. E as cidades, como o ambiente produzido pelas e para as pessoas, seguirá a mesma lógica mercadológica, que transforma as demandas e necessidades básicas em produtos a serem comercializados colocando o Estado, bem como seus aparelhos, a seu serviço.

As coisas simples precisam constantemente ser ditas: é o capital – e não a sua força de trabalho – que deteriora a vida metropolitana. Para o capital, a cidade e a classe trabalhadora interessam como fonte de lucro. Para os trabalhadores a cidade é o mundo onde devem procurar desenvolver suas potencialidades coletivas. Entre os dois existe um mundo de diferenças. E um mundo de antagonismo (KOWARICK, 1979, p. 53).

Para compreendermos e conseguirmos criar um método de leitura das cidades no Brasil, vamos partir desse aprofundamento da teoria analítica de Harvey (2011) sobre a dinâmica e desenvolvimento do capitalismo, estabelecendo os paralelos nas teorias de Villaça e Kowarick, sobre segregação e espoliação urbana. As duas próximas sessões, a terceira e quarta, terão o papel de expor a ideia de Villaça de segregação urbana e a de Kowarick sobre espoliação urbana, construindo diálogos entre si e com as concepções de Harvey (2011).

A SEGREGAÇÃO URBANA DE FLÁVIO VILLAÇA

A compreensão do espaço social – ou neste caso, o espaço urbano – como socialmente produzido, ou seja, não sendo algo natural e sim produto pelo trabalho humano, segundo Villaça, é “provavelmente o maior avanço ocorrido no campo da ciência da geografia em todos os tempos” (VILLAÇA, 2011, p. 37). Por isso, as cidades, precisam ser compreendidas como um patrimônio construído sócio e historicamente, ao passo que sua “apropriação é desigual e o nome do negócio é renda imobiliária ou localização”, taxando preços de acordo com seus tributos (MARICATO, 2013, p. 20). A herança histórica que as cidades brasileiras vão carregar será descrita por Maricato (2013) como:

[...] uma herança pesada. A desigualdade social, uma das maiores da América Latina, e a escravidão vigente até pouco mais de um século atrás são as características que se somam a um Estado patrimonialista e à universalização da “política do favor” (MARICATO, 2013, p. 20).

Para Villaça, “nenhum aspecto da sociedade brasileira poderá ser jamais explicado/compreendido se não for considerada a enorme desigualdade econômica e de poder político que ocorre em nossa sociedade” (VILLAÇA, 2011, p. 20). O que o autor está querendo nos dizer é que a desigualdade está ligada na essência de qualquer fenômeno que podemos observar na sociedade brasileira, pois ela é tão intrínseca na história do nosso povo e na estruturação de nosso Estado e instituições que, necessariamente, precisa estar no centro da investigação, bem como da explicação.

A partir desse princípio – a segregação como a mais importante manifestação da desigualdade imperante em nossa sociedade - que Villaça (2011, p. 20) vai desdobrar sua reflexão afirmando que “a segregação urbana só pode ser satisfatoriamente entendida se for articulada explicitamente (e não apenas implicitamente ou subentendida) com a desigualdade”, bem como com a dominação social. Quando Villaça trata sobre a relação da produção de desigualdade com a dominação social podemos traçar um paralelo com a teoria analítica de Harvey (2011) sobre o desenvolvimento e dinâmica do capitalismo na compreensão das sete esferas de

atividades. Podemos traduzir a dominação social com a necessidade do capital de construir regras – arranjos institucionais e administrativos – para garantir o desenrolar de seu processo produtivo, criar simbolismo para legitimar suas ações – concepções mentais do mundo -, recriar as relações sociais acerca do consumo – relações sociais – e mercantilizar - introduzindo mais uma esfera de atividade em nossa análise – a reprodução da vida cotidiana e da espécie, como foi identificado na seção anterior. Essa correlação também fortalece a tese de Villaça (2011) de que as reflexões e trabalhos que tratam da vida cotidiana devem ter na sua centralidade as desigualdades sociais e, dessa forma, romper com seu método tradicional.

Os estudos, seja no Brasil ou no mundo, acerca da segregação urbana, tradicionalmente abordam o centro *versus* periferia como principal método de investigação, e não produzem um diálogo entre segregação e estruturas urbanas com as questões que envolvem os aspectos econômicos, políticos e ideológicos, porque nesse modelo é impossível alçar essa formulação (VILLAÇA, 2011). São seis aspectos que, segundo Villaça (2011), irão delinear as reflexões sobre a intrínseca relação da desigualdade com a segregação urbana: 1) negação da forma clássica de segregação sob a forma de círculos concêntricos, tendo os mais ricos no centro e os mais pobres, na periferia; 2) Inserção da segregação em uma análise histórica; 3) Exposição da relação da segregação com as estruturas social e urbana; 4) Evidenciar a relação entre dominação e segregação; 5) Abordagem da segregação por região geral da cidade e não mais por bairro e; 6) Desenvolver a segregação e não só denunciar, descrever ou medir.

O avanço no modelo de análise da segregação, de residencial ou bairros para regiões, nas cidades é importante para a melhor compreensão do fenômeno. Análises feitas por meio da segregação residencial nos leva, primeiramente, a não compreender as forças que influem na segregação e, posteriormente, nos faz errar na leitura sobre a essência do local pesquisado. Para Villaça (2011, p. 41), a segregação por bairro perde seu poder explicativo, pois a grande quantidade de análises distintas acaba levando a análise para um lado abstrato e “conduz o estudo a bairros ideais ou tipologias de bairros”. O autor, no intuito de mostrar evidências que comprovam sua teoria, irá elaborar a Região de Grande Concentração das Camadas de Mais Alta Renda, uma região composta por diversos bairros “das mais distintas classes sociais”, que no caso de São Paulo é o Quadrante Sudoeste (VILLAÇA, 2011, p. 42).

Por meio de seu método – por região geral da cidade, sem tipologização dos bairros -, observando o Quadrante Sudoeste da capital paulista, Villaça (2011) vai formular sobre a segregação do espaço, por meio da relação da segregação residencial com a localização dos empregos e na propositura de Harvey (2011) podemos estabelecer um paralelo com a esfera de atividade denominada como processos de produção e de trabalho dialogando com as outras. No setor secundário – indústrias – a maioria dos postos é ocupada por trabalhadores e trabalhadoras das camadas mais pobres, porém no setor terciário – serviços – os postos são ocupados tanto por aqueles oriundos das camadas mais pobres, quanto das camadas mais ricas. A diferença é que as moradias dos mais ricos são mais próximas aos postos do trabalho, do que as dos mais pobres, além disso, os mais pobres têm seus postos de trabalho espalhados por toda a cidade e não há concentrações, como veremos com os dos mais ricos (VILLAÇA, 2011, p. 49 - 53). Outro exemplo de segregação, a partir do estudo sobre o Quadrante Sudoeste, é o clima que esta região vai demonstrar ser mais ameno em relação ao restante da cidade (VILLAÇA, 2011, p. 41 - 48), estabelecendo diálogo direto com a esfera de atividade que compreende relações com a natureza, ou seja, até no convívio com o ambiente natural – consequentemente mais sadio – a burguesia constrói seus privilégios. Por isso que a análise da segregação urbana por região é importante, ela possibilita identificar o surgimento de novas formas de segregação ao passo que se relaciona com a totalidade da estrutura urbana, em outras palavras, possibilita estabelecer relações entre as diversas esferas de atividade de Harvey expondo a complexa desigualdade produzida por elas.

Mas, será sobre a análise do controle sobre o deslocamento espacial que Villaça (2011) irá nos apresentar o cerne de sua formação sobre segregação urbana. Sendo o tempo uma variável importantíssima na dinâmica do capital – o capitalismo vai buscar sempre acelerar o consumo, por exemplo – impõem-se a necessidade controlá-lo. Na impossibilidade desse controle, a classe dominante, por meio do Estado e de aparelhos públicos e privados, tomou para si a produção e reprodução do espaço urbano dominando assim o deslocamento espacial, em consequência, dominando o tempo (VILLAÇA, 2011).

Ao comandar a produção do espaço urbano, a classe dominante comanda não só a sua produção material e direta, seu valor e seu preço (comandando o mercado imobiliário). Comanda também as ações do Estado

sobre esse espaço (legislação urbanística, localização dos aparelhos de Estado, produção do sistema de transportes etc.) e ainda a produção das idéias dominantes a respeito dele (VILLAÇA, 2011, p. 53).

E, a classe dominante, só conseguirá alçar este objetivo, para além de alguns pontos já descritos, pelo desenvolvimento de tecnologias, principalmente, as de mobilidade e de comunicação que irão romper com a ideia que temos de tempo/espaço, utilizando-se de modelos de organização puramente privados ou criando outras formas organizativas de caráter híbrido – unificando o ambiente público e o privado. O Estado vai ceder à iniciativa privada responsabilidades diversas, como a de construir e gerenciar linhas de metrô em grandes capitais e a concessão para administrar e gerir as rodovias, porém sendo sempre o avaliador político e financeiro dessas empreitadas. O transporte ferroviário em grandes capitais, por exemplo, é o principal meio de locomoção dos trabalhadores e suas famílias, o que o torna um importante variável na perspectiva de controlar a mobilidade para gerenciar o tempo, corporações da construção civil vão assumir a responsabilidade de construção e outras empresas a de gerenciamento, mas tendo o aparato estatal como o fiador. O objetivo, dessas empreitadas privadas financiadas por recursos públicos financeiros e políticos, é dominar o tempo de descolamento ao passo que se cria mais demandas para o próprio Estado, esse último já no seu limite de atuação sem condições de assumir novas funções, em síntese, é nessa lógica que se cria mais excedente e, conseqüentemente, se acumula mais capital.

Para Villaça (2011, p. 53) otimizar os tempos gastos durante o processo de deslocamento dos moradores da cidade “[...] é o mais importante fator explicativo da organização do espaço urbano e do papel desse na dominação social que se processa por meio dele”. Se dialogarmos com o proposto na teoria analítica de Harvey (2011) a respeito da dinâmica das sete esferas de atividades atuando no desenvolvimento paradoxal do capitalismo, vamos identificar que este processo, descrito no parágrafo anterior, implementação de novas tecnologias organizativas para reconstruir e gerenciar o deslocamento espacial, conseqüentemente, do tempo encontram-se inseridos na compreensão das esferas de atividade denominadas como tecnologias e formas de organização e na relações com a natureza.

O controle do deslocamento espacial, da mesma maneira que sua segregação, vai se desdobrar não apenas no trajeto moradia/emprego, mas sim em todos os possíveis, como moradia/local de compra, moradia/lazer, moradia/serviços e etc. Tendo um agravante para as famílias que compõe as camadas mais segregadas, frequentemente essas terão mais que dois membros trabalhadores – pai e mãe –, em regra, os filhos mais jovens também trabalham, o que aumenta a segregação sofrida por toda a família– esfera da atividade processos de produção e trabalho.

Em Kowarick (1979, p. 30), dialogando com o proposto por Villaça (2011), vai ser demonstrado que a distribuição da população no espaço urbano espacial nesse no quadro de crescimento caótico “reflete a condição social dos habitantes da cidade, espelhando ao nível do espaço a segregação imperante no âmbito das relações econômicas” e que cortiços e favelas se tornaram as áreas de concentração da pobreza da cidade e de seus habitantes, não necessariamente instalados na periferia geográfica da cidade.

Podemos concluir que, preliminarmente, a propositura de Villaça supera a análise clássica de segregação por bairros com a ideia de centro *versus* periferia, substituindo-a pela noção de regiões da cidade para conseguirmos sistematizar e analisar a essência e plenitude da segregação urbana no Brasil. Dessarte, conseguiremos compreender sua relação com toda estrutura urbana e identificaremos o surgimento de outras segregações como, por exemplo, a segregação dos locais de trabalho e, sem jamais deixar de explicitar a relação da segregação urbana com a desigualdade e dominação social. Sua teoria vai dialogar diretamente com a proposta analítica de Harvey (2011) acerca das sete esferas de atividades que traduzem a dinâmica do capitalismo e produzem conflitos e segregações. Entretanto, para Villaça (2011), será o controle do tempo de deslocamento espacial o agente principal e mais poderoso a atuar sobre a produção do espaço urbano. A elaboração do conceito de segregação urbana ligada explicitamente com a desigualdade e dominação proposta por Villaça (2011), é um fator preponderante para iniciarmos a reflexão acerca da ideia de espoliação urbana de Lúcio Kowarick, pois este último também destacará na elaboração de sua teoria a preponderância de como se ocupam e constroem os espaços de moradia, trabalho e convivência dos trabalhadores e suas famílias.

A ESPOLIAÇÃO URBANA DE LÚCIO KOWARICK

A análise por região geral da cidade, proposta por Villaça, nos possibilitou enxergar a segregação urbana na relação com toda a estrutura urbana e o surgimento de outras formas de segregação, que numa abordagem que

se utilizasse de uma metodologia de identificação do fenômeno por bairro de uma cidade, suprimiria diversos aspectos da realidade social que dialogam como demonstramos com a teoria analítica de Harvey (2011) sobre o desenvolvimento paradoxal do capitalismo por meio das sete esferas de atividades. Também avançamos na compreensão do capital como produtor da essência desse modelo de urbanização e o Estado sendo o fio condutor para a elaboração das cidades como as conhecemos.

Kowarick (1979; 2000) elabora sua teoria refletindo todo o processo que abarca desgastes físicos, financeiros, psicológicos e de toda a ordem possível aos trabalhadores e suas famílias, que vivem e convivem na realidade segregadora das cidades, sendo que, esses desgastes são necessários para atender a realidade mercadológica do ambiente urbano. O autor vai chamar esse fenômeno de espoliação urbana.

A espoliação urbana é um fenômeno que nasce a partir de uma realidade de superexploração e segregação dos trabalhadores e suas famílias (KOWARICK, 1979). A superexploração, tratada por Kowarick, equivale às inúmeras desigualdades retratadas no ambiente urbano, apontadas por Villaça (2011).

No âmbito do trabalho e das relações de emprego, por exemplo, Kowarick (1979) vai afirmar que será característico de países de capitalismo tardio, como o Brasil, a reserva de um grande contingente de trabalhadores para potencializar a acumulação de capital e dilapidar parte da mão-de-obra implicadas no processo produtivo, similar propositura com a que Harvey (2011) defende quanto a relação simbiótica do desenvolvimento do capitalismo com a produção das cidades, tendo como essência o crescimento populacional. Neste caso, específico, podemos também observar que as esferas de atividade do processo de produção e do trabalho unida à de reprodução da vida cotidiana e da espécie, mais uma vez é refletida nos autores brasileiros aqui estudados – Villaça e Kowarick - como forma de se criar excedentes de capital, ou seja, a necessidade do trabalho é uma questão básica de subsistência humana no capitalismo e acaba se transformando em meio para se acumular capital, já que quem ganha com uma imensa reserva de mão-de-obra são os donos dos meios de produção, enquanto os trabalhadores sofrem com profundas precariedades de direitos.

Para Kowarick (1979), essa reserva de mão-de-obra por si só não explica o crescimento do capitalismo – superexploração – ou a espoliação urbana. Outro argumento que deve ser somado na sua análise é questão da organização, ou não, dos trabalhadores em aparelhos institucionais, que servem para luta em defesa de direitos e promoção dos que ainda não existem e a prestação de serviços junto ao Estado e como, o próprio Estado se comporta. Por isso, precisamos aprofundar como se constrói a teoria de Kowarick, tendo como base a superexploração sofrida pelos trabalhadores e suas famílias e a espoliação urbana que ocorrerá em todo o cotidiano da vida.

Primeiro Kowarick (1979, p. 59) se refere às condições de trabalho, ou “mais precisamente às condições de pauperização absoluta ou relativa à que estão sujeitos os diversos segmentos da classe trabalhadora”. O Brasil, nação de capitalismo tardio, diferente dos países latino-americanos onde foram criados enclaves exportadores, é um local onde o capital internacionalizado estabeleceu base industrial muito mais complexa e diversificada, voltada para a produção de produtos duráveis para consumo interno (KOWARICK, 1979). Essa característica singular da intervenção do capital multinacional em território brasileiro, descrita por Kowarick, é central na busca de compreensão da realidade das cidades brasileiras, pois o Estado já é instrumento de legitimação da ação do capital e da manutenção de privilégios locais a partir dessa realidade se soma à suas funções a necessidade de garantir os negócios dessas organizações estrangeiras. Por isso, para Kowarick (1979; 2000) o Estado, a serviço da classe dominante, cumprirá, no Brasil, um papel gritante de criar regras e simbolismo para estabelecer a ordem necessária para que o capital se reproduza sem maiores contestações. Aqui, identificamos mais uma vez as esferas de atividades que falam sobre o desenvolvimento do capital buscando arranjos institucionais e administrativos, relações sociais, processos de produção e de trabalho e, principalmente, a elaboração de concepções mentais do mundo que possibilitam uma relação harmoniosa dos superexplorados com o Estado e exploradores e a recepção amistosa dessas organizações privadas multinacionais.

O segundo processo base da teoria de Kowarick (1979; 2000), oriundo desse primeiro, é o qual os trabalhadores e suas famílias, já superexplorados no campo do trabalho e do emprego, são de maneiras diversas espoliados no cotidiano de sua subsistência por aqueles que dominam os meios de produção e o Estado para defesa de seus interesses e privilégios. Em outras palavras, as cidades brasileiras vão produzir a espoliação urbana, defina como:

[...] o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de con-

sumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho (KOWARICK, 1979, p. 59).

O protagonismo do Estado brasileiro, identificado em Villaça (2011), se repete em Kowarick (1979; 2000) na preponderância de ambos os processos citados – superexploração do trabalho e espoliação urbana -, bases de sua teoria. Em um primeiro momento, como o “suporte de infraestrutura necessário à expansão industrial, financiando a curto ou em longo prazo as empresas e por agir diretamente enquanto investidor econômico” (KOWARICK, 1979, p. 59) e, no segundo momento, como instrumento de manutenção da ordem, que é uma necessidade da acumulação de capital.

Haverá, principalmente pós-redemocratização, um novo momento da relação do Estado com a classe dominante brasileira, nada que mude a essência proposta por Fernandes (1979). Por exemplo, sob a ótica da produção e fiscalização de moradias, Kowarick (1979) vai identificar que, ao longo das décadas, o Estado passa a assumir funções antes negligenciadas à iniciativa privada, ou seja, o que antes estava sob ação do privado torna-se obrigatoriedade do Estado. Porém, nisso se criam novas relações com o setor privado e, assim, como identificado anteriormente na construção de aparelhos de mobilidade urbana para controle do tempo em Villaça (2011), aqui estamos nos referindo da mesma relação para a produção de moradias populares com contratação de empresas privadas. O que significa que não serão as demandas sociais norteadoras da ação estatal, em específico, e sim a necessidade do capitalismo mais uma vez em criar formas de acumulação e circulação do capital. O ambiente habitacional produzido pelo Estado será intrínseco à segregação e espoliação urbana em nossas cidades, como mostra o autor:

[...] os investimentos públicos [...] constituindo-se num elemento poderoso que irá condicionar onde e de que forma as diversas classes sociais poderão se localizar no âmbito de uma configuração espacial que assume, em todas as metrópoles brasileiras, características nitidamente segregadoras (KOWARICK, 1979, p. 57).

Outro ponto que se soma a esta questão habitacional, é quando Kowarick, ao analisar a metrópole de São Paulo, identifica na produção de moradias uma forma de reflexão sobre a segregação e espoliação urbanas que vivem a grande massa de trabalhadores e suas famílias, bem como a exploração que lhes é imposta nas relações do emprego e de trabalho. A autoconstrução será, segundo o autor, a “solução mais importante do ponto de vista quantitativo na cidade de São Paulo”, sendo uma “magnífica fórmula que o capitalismo dependente deflagrou para rebaixar o custo de reprodução da força de trabalho, compatibilizando uma alta taxa de acumulação com salários crescentemente deteriorados”² (KOWARICK, 1979, p. 61). Esse modelo de moradia é realizado diretamente pelos trabalhadores/moradores, de maneira adicional e gratuito, levando muitos anos para a conclusão e resultando, durante esse tempo, na redução de outros elementos que compõem o consumo dessas famílias e numa condição menor dos níveis mínimos de subsistência (KOWARICK, 1979).

[...] a autoconstrução enquanto uma alquimia que serve para reproduzir a força de trabalho a baixos custos para o capital, constitui-se num elemento que acirra ainda mais a dilapidação daqueles que só têm energia física para oferecer a um sistema econômico que de per si já apresenta características selvagens. [...] além de ser desprovida de infraestrutura básica e de se situar em áreas distantes dos locais de emprego, apresenta padrões bastante baixos de habitabilidade (KOWARICK, 1979, p. 62).

A questão da moradia, para Kowarick, é central na formulação de todas as facetas da espoliação urbana. Para além dos processos socioculturais e políticos colocados até o momento a moradia, em particular a casa própria – excluem-se as moradias de aluguel -, será nas “metrópoles do subdesenvolvimento industrializado fator primordial no processo de inclusão-exclusão na vida dos trabalhadores” (KOWARICK, 2000, p. 82-83). A moradia, como ambiente de “sociabilidade privada”, é palco de ajuda mutua, brigas, rivalidades, preferências e, do que o autor vai chamar, de “estratégias privadas” das famílias, que em suma, significa primordial-

²O autor fará duas ressalvas acerca da compreensão das autoconstruções, a primeira é que importante saber que muitas autoconstruções de moradias serão apoiadas por movimentos e organizações sociais e que vão configurar melhores, qualitativamente, lugares para habitação; o outro, que mesmo não abrindo mão da espoliação urbana intrínseca nesse modelo, será ele ainda o que levará os trabalhadores e suas famílias a terem suas casas próprias de forma mais barata.

mente abrigo contra as tempestades do sistema econômico, indo até as decisões de “quem sai para trabalhar, quem fica para cuidar das crianças, quem vem morar, quem está proibido de entrar na casa” (KOWARICK, 2000, p.82-85), podemos traduzir essa reflexão na teoria de Harvey sobre a esfera de atividade da reprodução da vida cotidiana e da espécie se relacionando com as outras.

O que Kowarick está nos propondo é ampliar a compreensão de exclusão social e econômica, que não mais será apenas de materialidade objetiva – advinda do processo de exploração da força de trabalho e de seus desgastes -, mas também ao acesso aos bens de consumo coletivo e, no caso da casa própria, de consumo privado. A casa própria, para além de ser o bastião de enfrentando das mazelas do sistema econômico, vai se tornar³, na sociedade capitalista, o principal símbolo de sucesso de vida das pessoas e suas famílias na construção de suas histórias, pois serão necessárias concepções de mundo individualizantes, como esta, para manter a estrutura simbólica que legitima o sistema.

O alcance da casa própria, da propriedade, por parte de poucos trabalhadores e suas famílias, vai constituir a ideia de cidadão privado, que para Kowarick (2000, p. 94) é “aquele que, com seu esforço e perseverança, venceu na vida, pois ergueu durante muitos e penosos anos a sua própria casa”, onde se identifica novamente a esfera de atividade de concepções mentais do mundo de Harvey (2011). O autor alerta pelo contrassenso proposital embutido no termo cidadão privado, pois a ideia de cidadania convoca conquistas coletivas, enquanto o privado é sinônimo de particular, restrito.

A falaciosa a ligação instintiva entre local de moradia e suporte a determinadas concepções sociais ou políticas – por exemplo, as áreas centrais de São Paulo são díspares quanto aos padrões de renda e de espoliação urbana, lembrando o conceito de análise por região geral da cidade de Villaça – difere-se da questão ambiental das moradias, ou seja, as moradias de habitações coletivas configuram uma marcante discriminação da própria existência (KOWARICK, 2000). Kowarick (2000) vai afirmar que a casa própria, de moradia particular, construída com esforço e dedicação por longos anos, vem para se contrapor como refúgio num cenário de subdesenvolvimento industrializado, cuja principal característica acerca do espaço público é eminentemente de exclusão e violência. Banalização da violência cotidiana, a desigualdade perante a lei, apropriação privada da coisa pública que arruína as bases da República, desmoralização das regras e valores inerentes às instituições democráticas, vão retratar o espaço público violento e excludente, em uma sociedade caracterizada pelo autoritarismo, oligarquia e clientelismo, baseada no favoritismo, arbítrio e na violência tornando todos em subcidadãos públicos.

Em síntese, para Kowarick a espoliação urbana reproduzida no cotidiano da vida dos trabalhadores e suas famílias, já explorados nas relações de emprego e trabalho, é uma ferramenta do sistema econômico, na medida em que cria processos de acumulação de capital nos mais simples atos e necessidades de subsistência humana, como moradia e transporte. Deixando o espaço público ser tomado pela exclusão e violência, ao passo que, a casa própria, alçada com tanto sacrifício por poucos trabalhadores, torna-se, ambigualmente, símbolo de mais exclusão social e de sucesso, o que aprofunda a espoliação urbana.

CONCLUSÃO

O capitalismo, na produção de excedente na busca pela potencialização da acumulação e circulação de capital, movimenta-se de maneira contraditória, ou seja, se desenvolvendo, mas criando obstáculos para tanto. Para compreendermos a ampla dinâmica do capitalismo é preciso trazer uma ferramenta analítica que nos faça enxergar esses vários ambientes de atividades da sociedade que coexistem e coevoluem, em outras palavras, ao passo que se ajudam entram em conflito. Conflitos esses, gerados pelas crises do sistema econômico, social e político estabelecido, que afeta diretamente o desenvolvimento da própria sociedade que possibilita a sua reprodução.

O Brasil inserido no bloco das nações de capitalismo tardio e/ou de subdesenvolvimento industrial detém suas singularidades como, por exemplo, uma elite dominante simbiótica ao Estado, transformando os aparelhos públicos em instrumentos especializados na conquista e defesa de seus privilégios.

Serão essas influências que vão elaborar e gerir o processo de produção do espaço urbano. Construindo o cenário onde nossas cidades e seus habitantes serão marcados profundamente pela exploração – já oriunda

³Será por meio de discursos e significados simbólicos ao longo de mais de 50 anos, construídos e reproduzidos por governos, iniciativa privada e pelos próprios cidadãos contra a moradia de aluguel defendendo a casa própria a partir do imaginário da disciplina, da propriedade, da privacidade, do Lar e do sucesso, enquanto cortiços e favelas representam exclusão, miséria, desorganização e fracasso.

das relações de trabalho – se somando às segregações, das mais diversas possíveis, em destaque a segregação urbana e ao contínuo e perene processo de dilapidação dos trabalhadores e suas famílias nas suas necessidades mais básicas de subsistência, a espoliação urbana.

Por isso que os conceitos de Villaça (2011) – segregação urbana - e de Kowarick (1979) – espoliação urbana - são importantes para a análise e compreensão da essência das cidades brasileiras, tendo como pano de fundo a teoria analítica de Harvey (2011) a sobre a dinâmica do capitalismo. Como foi proposto por Villaça, é impossível compreendermos a questão urbana, seja a espoliação ou a segregação, se não dialogarmos direta e explicitamente com o processo de desigualdade e dominação, criados pela necessidade de acumulação de capital do sistema econômico e mantido por um Estado submisso aos privilégios de uma classe dominante. As cidades são o principal produto da humanidade, tendo o conceito de produto no infeliz sentido mercadológico.

Por fim, nossa proposta de leitura das cidades brasileiras a partir dos conceitos criados por Harvey (2011), sobre o desenvolvimento contraditório do capitalismo identificado pela atividade de sete esferas, junto às teorias de Villaça (2011) que identifica a segregação urbana umbilicalmente ligada à desigualdade e dominação e a de Kowarick (1979) quanto à espoliação urbana sofrida cotidianamente pelos trabalhadores e suas famílias como instrumento necessário para acumulação de capital, se mostra exitosa. É um caminho analítico que busca abarcar a complexidade da produção do espaço urbano brasileiro, nos dias atuais, onde as cidades e a vida de seus habitantes se tornam instrumento de reprodução do capitalismo.

REFERÊNCIAS

BOURDIEU, P. **Sobre o Estado**. Trad. Rosa Freire d’Aguiar. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

FERNANDES, F. **A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

_____. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. Trad. João Alexandre Peschanski. São Paulo, SP: Boitempo, 2011.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

_____. **Cidade e cidadania: cidadão privado e subcidadão público**. São Paulo em Perspectiva, 5(2): 2-8, abril/junho 1991.

_____. **Escritos Urbanos**. São Paulo: Ed.34, 2000.

MARICATO, E. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

_____. **É a questão urbana, estúpido**. In: MARICATO, Ermínia. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

RIZEK, C. S. **Cidades Globalizadas e a Crise das Utopias Urbanas**. Boletim Oculum, Campinas, v. 15, 1998.

ROLNIK, R. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel, 1989.

_____. **As vozes das ruas: as revoltas de junho e suas interpretações**. In: MARICATO, Ermínia.

Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 1. Ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

SILVIA, S. M.; FERNANDEZ, J. I. V. O enigma do capital: e as crises do capitalismo. Resenha. **Revista OKARA: Geografia em debate**, João Pessoa/PB, v.6, n.2, p. 273-286. 2013.

VAINER, C. Quando a cidade vai às ruas. In: MARICATO, Ermínia. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil.** 1. Ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

VILLAÇA, F. A segregação urbana e a justiça (ou a justiça no injusto espaço urbano). **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, ano 11, nº 44. Julho/setembro, 2003.

_____. **Brecht e o Plano Diretor.** 2005. Disponível em: http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/brencht_pd.pdf. Acesso em: 14 de dezembro de 2016.

_____. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Revista Estudos Avançados**, São Paulo, vol. 25, nº 71. 2011.



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO
Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

SÃO PAULO E SUAS CONTRADIÇÕES: PROCESSOS DE EXPANSÃO DA CIDADE E SEGREGAÇÃO URBANA

LEÃO, Richard Douglas Coelho.¹, SANTOS, Matheus Henrique de Souza.²

ID ORCID: ¹<https://orcid.org/0000-0002-1874-6682>, ²<https://orcid.org/0000-0003-2873-4658>

Autor para correspondência e-mail: richardleao@yahoo.com, mhsouzasantos@gmail.com

Palavras-chave

Urbanismo
Cidade
Segregação Urbana

Keywords

Urbanism
City
Urban Segregation

Palabras clave

Urbanismo
Ciudad
Segregación Urbana

RESUMO

O estudo em tela faz uma análise do processo de segregação urbana na cidade de São Paulo a partir do processo de construção histórica, devido a importância da capital paulista para a sociedade brasileira. Partindo de uma pesquisa bibliográfica sobre urbanização, processos históricos de mudança arquitetônica da cidade, espoliação e segregação urbana e de uma pesquisa de campo baseada em uma observação não-participante na capital paulista que produziu reflexões sobre a cidade, pôde-se perceber que o processo de mudança arquitetônica e o zoneamento da cidade acabam por promover e reproduzir a desigualdade social em seu espaço.

ABSTRACT

SÃO PAULO Y SUS CONTRADICIONES: PROCEDIMIENTOS DE EXPANSIÓN DE LA CIUDAD Y SEGREGACIÓN URBANA

The on-screen study analyzes the process of urban segregation in the city of São Paulo from the historical construction process, due to the importance of the São Paulo capital for Brazilian society. Starting from a bibliographical research on urbanization, historical processes of architectural change of the city, spoliation and urban segregation and a field research based on a non-participant observation in the São Paulo capital that produced reflections on the city, it was possible to perceive that the process of architectural change and zoning of the city end up promoting and reproducing social inequality in its space.

RESUMEN

SÃO PAULO AND ITS CONTRADICTIONS: CITY EXPANSION AND URBAN SEGREGATION PROCESSES

El estudio en pantalla hace un análisis del proceso de segregación urbana en la ciudad de São Paulo a partir del proceso de construcción histórica, debido a la importancia de la capital paulista para la sociedad brasileña. A partir de una investigación bibliográfica sobre urbanización, procesos históricos de cambio arquitectónico de la ciudad, expoliación y segregación urbana y de una investigación de campo basada en una observación no participante en la capital paulista que produjo reflexiones sobre la ciudad, se pudo percibir que el proceso de cambio arquitectónico y la zonificación de la ciudad acaban por promover y reproducir la desigualdad social en su espacio.

¹Doutorando em Ciências Sociais na Universidade Estadual Paulista - Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara..

²Doutorando em Política Científica e Tecnologia pela Universidade Estadual de Campinas.

F Introdução

falar da cidade pós-moderna, como São Paulo, significa falar de uma cidade multifacetada, com múltiplas identidades e de múltiplos olhares, mas que apresenta em seu bojo, elementos que demarcam processos de segregação em seu espaço urbano e reproduzem as desigualdades sociais próprias das cidades capitalistas. Este processo de segregação está presente na própria composição contrastante do espaço paulistano, que apresenta nesta divisão bairros de alto padrão, localizados no quadrante sudoeste da cidade e bairros caracterizados pela baixa presença do Estado com relação a manutenção de seus equipamentos urbanos, principalmente nas zonas Norte e Leste da cidade.

A cidade, enquanto corpo social, abriga todo tipo de pessoa e possibilidades de apropriação do espaço que se tornaram mais evidentes desde o advento do sistema capitalista e que se complexificam cada vez mais com a globalização. Enquanto capital global, a cidade apresenta todos esses processos de segregação e reprodução das desigualdades sociais desde o fim do século XIX, se intensificando com o processo de industrialização e a necessidade de modernização da cidade, presente no campo político a partir da eleição de engenheiros-arquitetos para a prefeitura da cidade e das políticas de reforma urbana implementadas na década de 1930-1970, com as influências arquitetônicas europeias (Hausmann e Le Corbusier) e norte-americanas presentes nesse processo de adequação da cidade para a modernidade, mas que acabaram por produzir um afastamento entre os seus moradores e a divisão da mesma de acordo com as classes sociais existentes.

O estudo em tela é uma tentativa de analisar como se deu o processo de segregação urbana na cidade de São Paulo a partir do processo de construção histórica, devido a importância da capital paulista para a sociedade brasileira. Para tanto, este texto foi dividido em duas partes: a primeira faz um debate sobre aspectos teóricos do Planejamento Urbano da matriz do século XX e de como estes chegam ao Brasil. A segunda parte se divide no processo de mudança arquitetônica da cidade e sua adaptação para se tornar uma metrópole moderna e como foi sendo efetivado o processo de segregação no espaço paulistano, com ênfase na visão de Kowarick (1993; 2000) e Villaça (2001; 2012), onde se percebe que o processo de mudança arquitetônica e o zoneamento da cidade acabam por promover e reproduzir a desigualdade social em seu espaço.

CENÁRIOS DO PLANEJAMENTO URBANO: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Pensar as questões sobre a relevância da questão urbana na contemporaneidade tornou-se um consenso nestes tempos de globalização e aceleração, pois expressam várias dimensões. As cidades expressam na sua face, como diria Santos (2008), a sua dinâmica de tempos desiguais refletidos na paisagem e seus fluxos e dinâmicas controlados pela técnica, como elementos externos ao próprio ser que os condiciona.

As cidades são pensadas como constructos técnicos, ainda lembrando as ideias de Santos (2008), no qual existem técnicas desenvolvidas para a otimização do uso do tempo e das questões relativas aos processos de ocupação e segregação destes mesmos espaços, onde a técnica transforma o tempo e o espaço onde a cidade moderna passa a oprimir o sujeito por meio desses fluxos desiguais e com dinâmicas desiguais, pois na fluidez da modernidade (pós), o modo de produção capitalista dita o uso dos tempos de forma a condicionar os cenários urbanos de forma a condicioná-los aos apelos do que pede a modernidade (KOWARICK, 2000; SANTOS, 2008).

A rede urbana da cidade moderna articula fatores como a economia, a sociedade, o uso dos tempos e formas de ocupação que ganham, na atualidade, uma complexidade cada vez maior no que diz respeito a sua dimensão enquanto espaço voltado para a reprodução social. Sob o domínio do capital especulativo financeiro, a cidade reproduz a forma como está inserida no cenário global, mas que apresenta em seu bojo, os tempos diferentes e desiguais que produziram a sua identidade histórica, política e social. Por outro lado, as teorias pensadas sobre os processos de transformação, ocupação, sentido e função da cidade definidas e apropriadas pelo Estado, geralmente são pensadas nos chamados 'centros' capitalistas e apropriadas pela periferia, sem o devido reflexo das consequências destas para os seus ocupantes (SANTOS, 2008; MARICATO, 2000).

No caso brasileiro e, mais especificamente, no caso da cidade de São Paulo, a cidade se apresenta como reflexo da construção de um sistema de forças que procuram inserir o país no *corpus* da globalização de uma forma mais intensa. A cidade é uma colcha de retalhos que reflete os tempos diferentes e desiguais da sua própria história e um espelho da mudança gradual que ocorreu no cenário nacional durante o século XX, no qual o país avançou de uma economia predominantemente rural e baseada no domínio das commodities da monocultura para sociedade urbana, com parques industriais modernos e cidades que descentralizam as

condições de moradia para os seus habitantes, afastando-os cada vez mais do centro e determinando que quem tem o controle do tempo na cidade, tem as condições de dominar o espaço, de forma semelhante aos grandes centros do capitalismo moderno.

ALGUMAS FORMAS DE PENSAR O URBANISMO

Na concepção de Lamas (2014), a expressão morfologia é utilizada como uma forma para estudar a configuração e estrutura exterior de um objeto, sendo uma ciência que estuda as formas e as interligam com os fenômenos que lhe deram origem. Com relação ao meio urbano, entende-se que a morfologia implica na existência de instrumentos que possibilitem organizar e estruturar os elementos apreendidos na realidade observada, sugerindo uma profunda relação entre o observador e o seu objeto, pois no caso dos estudos sobre o urbanismo, a cidade impacta diretamente na vida dos que nela habitam.

Para o autor, a morfologia urbana é apresentada a partir dos seguintes pontos: como um estudo forma do meio urbano nas suas partes físicas exteriores, ou elementos morfológicos, e na sua produção e transformação no tempo, como um estudo que se ocupa da divisão do meio urbano em partes e da articulação destes entre si com o conjunto que definem e que o estudo do morfológico deve ter em conta os níveis ou momentos de produção do espaço urbano (LAMAS, 2014).

Neste sentido, pode-se definir a forma urbana como um aspecto da realidade pela qual se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano, relativos, principalmente, ao que diz respeito aos seus aspectos de organização funcional quantitativa e dos aspectos qualitativos e figurativos (LAMAS, 2014; CHOAY, 2013).

Em seu contexto histórico, as cidades apresentam elementos morfológicos semelhantes, pois apresentam em seus constructos ruas e praças, edifícios, fachadas e planos marginais e monumentos isolados que definem a identidade de uma cidade. As diferenças são resultantes do modo como estes elementos se posicionam e pela forma de apropriação destes espaços, bem como a forma como se organizam e se articulam entre si para constituir o espaço urbano, onde a forma deve se relacionar com a função de modo a permitir o desenvolvimento mais eficiente das atividades que ocorrem na cidade.

A morfologia urbana, na visão de Lamas (2014), entende a cidade como qualquer organismo vivo que vive em constante transformação, onde o tempo torna-se fundamental para compreender o território a partir de sua evolução e de suas formas de apropriação e ocupação. Neste sentido, a evolução das formas urbanas nos impõe duas questões importantes: a primeira se relaciona com o desenvolvimento do espaço urbano e pressupõe suas formas de crescimento, o que se torna indissociável para o estudo das cidades. A segunda forma é relativa aos processos de utilização e reutilização das partes da cidade, as políticas de recuperação, reabilitação e restauro de áreas urbanas, o que pressupõe diferentes usos e consequentes modificações da imagem e da forma.

A revolução industrial vai produzir uma nova forma de ocupação, organização e gestão da cidade, pois vai apontar um processo de ruptura morfológica no qual o desenho do espaço urbano se modifica radicalmente em sua dimensão, escala e forma, pois ela deixa de ser uma entidade física de aspecto delimitado por barreiras ou muros e se espalha pelo território, dando início ao surgimento de ocupações dispersas e à indefinição dos perímetros urbanos, dando origem aos primeiros subúrbios onde os trabalhadores oriundos dos processos de *enclousures* passam a ocupar o espaço ao redor das cidades com o fim de trabalhar da indústria. Tais ocupações tem origem no fim do século XVIII, onde a rua passa a ser definida apenas como um percurso, a praça perde seu aspecto de socialização e de encontro, o quarteirão é abandonado e o edifício passa a se situar no meio do lote de forma individualizada e deixa de ter contato com a rua.

A partir da segunda metade do século XIX, surgem propostas de diferentes organizações e formas urbanas alternativas à cidade burguesa e industrial, como os bairros ou cidades especializadas para os trabalhadores desta indústria, no qual as morfologias passam a se aproximar das realizações suburbanas devido a disponibilidade de solo que permitem a apropriação de áreas livres. Estes modelos se refletem, de forma mais precisa, na Paris do Barão de Haussmann e na cidade de Barcelona, baseada nos planos urbanos de Cerdá, cujas consequências são sentidas até os dias atuais e servem de referência para os estudos sobre o urbanismo.

No caso da Barcelona de Cerdá, o engenheiro projetou a extensão da cidade e a sua modernização como uma forma de romper historicamente com os traços medievais. Para tanto, ele propõe a derrubada das muralhas da cidade em 1854 e cria para além delas um ousado projeto, chamado de *Eixample*. O seu plano original se

baseia no desenho de uma grade octogonal com módulos ou quarteirões de 113 metros quadrados nas laterais e ruas largas de 20 metros. Este sistema é cortado por várias formas diagonais que passam a confluir em uma grande praça. Este modelo de quadrante regular se estende para as cidades vizinhas e passa a envolver e transformar a antiga cidade medieval, estabelecendo uma ligação de Barcelona com as cidades vizinhas. Estas diagonais são desenhadas de forma a se sobrepor ao plano quadriculado da cidade e faz surgir quarteirões irregulares e outros largos e praças.

Este plano de modernização da cidade se baseia também no desenvolvimento de um plano de infraestrutura sanitária e de um sistema viário que esteja integrado ao espaço urbano. Os chamados espaços de tipo identificáveis, como as ruas, praças, parques e avenidas permanecem, mas não se organizam obrigatoriamente a partir do perímetro dos quarteirões, uma vez que os edifícios estão dispostos de forma livre no interior dos quadrantes, dando um ar de modernização para a cidade.

O caso mais conhecido de urbanização que influenciou a Europa e o mundo ocidental veio da Paris projetada pelo Barão de Haussmann. Ele assume a administração do Sena e promove entre os anos de 1853 e 1869 a completa mudança da cidade dos ares medievais para uma metrópole moderna. Ele transformou profundamente a estrutura da cidade a partir da adoção das ideias dos trabalhos de engenharia urbana desenvolvidos pela *Polytechnique*³ e no sentido político de Napoleão III de eliminar os traços do medievalismo nas ruas da cidade.

Esta profunda reforma atinge as velhas estruturas da cidade a partir de uma renovação com novo traçado para as ruas, reestruturação fundiária com a eliminação de cortiços e construção de novos espaços de circulação de pessoas, com equipamentos e espaços livres. Esta proposta obedece a um objetivo triplo: a circulação fácil e cômoda dentro da cidade, a eliminação da insalubridade e a degradação dos bairros presente na visualização dos cortiços e casas de pensão presentes no centro de Paris e a revalorização dos monumentos como forma de dar um caráter de amplitude histórica da cidade.

Segundo Lamas (2014), a Paris de Haussmann tem uma inspiração mais barroca do que oitocentista na sua composição arquitetônica, uma vez que os elementos utilizados são o traçado em avenida, a praça como lugar de confluência de vias e placa giratória das circulações, quase sempre em rotunda, onde o quarteirão é determinado como produto residual de vários traçados, sendo compacto e apenas com um saguão no seu interior. Este cenário se reflete nas ações dele para com a cidade como a demolição e construção de milhares de casas, abertura de parques e grandes avenidas, ampliação da infraestrutura urbana e valorização do centro. Além disso, ele realiza a organização administrativa em vinte distritos (*arrondissements*), cuja fórmula persiste até os dias atuais na cidade.

Visto na perspectiva de Choay (2013), que caracterizou as ações de Cerdá e Haussmann como pré-urbanistas, estes planos expressam a necessidade de intervenção do Estado na cidade, onde a revolução industrial cria os elementos de inclusão para o cenário global. A arbitrariedade nas ações destes agentes públicos foi duramente criticada na sua época, uma vez que parte da história estava sendo demolida e outra, com um legado mais voltado para o moderno, estava sendo imposta para os seus moradores.

Para Choay (2013), o urbanismo os quadros de cidades medievais ou barrocas até o século XIX são alterados em sua estrutura para atender a uma nova demanda, uma nova ordem que imperava com o desenvolvimento da revolução industrial. Haussmann, por exemplo, faz uma obra realista na sua opinião ao promover a boulevardização⁴ de Paris e dá uma nova possibilidade para o desenvolvimento dos espaços urbanos, com a valorização do centro e uma profunda reforma sanitária que devolve saúde e qualidade de vida para a população.

A influência de Haussmann foi tão ampla, que as cidades brasileiras em construção ou em desenvolvimento se apoiaram nas suas ideias de melhoramentos nas cidades, dando a ideia de boulevardização como forma de apontar a pujança destas cidades no cenário nacional.

A boulevardização serviu, por exemplo, como um reflexo da importância econômica das cidades no espaço

³Os estudos de Feldman (1996) apontam que a Escola Politécnica de São Paulo formava engenheiros-arquitetos nos moldes da escola francesa e de influência europeia até a criação dos cursos de Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), por Anhaia Mello e do curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Presbiteriana Mackenzie na década de 1940.

⁴A boulevardização pode ser compreendida sob a definição de uma nova ordem arquitetônica e social, a partir da racionalização das vias de comunicação, com abertura de grandes artérias e a criação de estações, os quarteirões de negócios no centro, as residências nas periferias, mas nessa época são criados novos órgãos que, por seu gigantismo mudam o aspecto da cidade: grands magasins, grands hotels e a suburbanização assume a importância crescente, onde a indústria se implanta nas periferias e a classe operária passa a ocupar os falanstérios ao redor destas estruturas, possibilitando uma remodelação da cidade.

brasileiro nos meados do dezenove e início do vinte, revelando a dualidade das duas exportações de *commodities* mais importantes no período: a borracha amazônica e o café do centro-sul do Brasil.

Na Amazônia do ciclo da borracha, os reflexos mais sentidos estão nas cidades de Belém e Manaus, onde o plano de expansão urbana seguiu os princípios haussmanianos em suas ruas largas e *boulevards*, construções em estruturas de ferro (não levando em consideração o calor equatorial destas cidades), elaboração de praças e bosques amplos e construções que misturam a influência do barroco com a *art déco* francesa, presente nos coretos das praças, nos principais *theatros* (Paz e Amazonas) e em obeliscos e monumentos espalhados pelas cidades⁵.

No centro-sul do ciclo cafeeiro, a ordem do dia era promover uma ampla reforma urbana e sanitária que viesse a combater as grandes epidemias nas cidades que já abrigavam grandes populações. No Rio de Janeiro e em São Paulo, além de cidades médias como Santos e Vitória, engenheiros assumiam funções públicas e promoviam melhoramentos a partir das reformas urbanas baseadas nos modelos haussmanianos, ensinados nas escolas politécnicas recém instaladas na capital da República e na capital paulista.

Engenheiros como Saturnino de Brito, Pereira Passos e Prestes Maia incorporaram seus ensinamentos e realizaram profundas intervenções no plano da cidade. Processos como a reforma Pereira Passos⁶ no Rio e o Plano de Avenidas de Prestes Maia para a cidade de São Paulo apresentam as influências dos pensamentos de Haussmann para a questão do urbano.

No século XX, as influências das linhas europeia e norte-americana no campo do urbanismo vão ganhando espaço no Brasil, baseado nas duas correntes classificadas por Choay (2013) como progressistas e culturalistas.

Segundo Choay (2013), no modelo progressista, o espaço é amplamente aberto, rompido por vazios de verdes voltados para os momentos de lazer e a higienização da cidade. Uma característica deste modelo é a padronização em setores, classificados de acordo com a sua importância e forma de trabalho: industrial, liberal, agrícola e residencial, onde a proposta principal é a recusa com qualquer herança artística do passado, pois para submeter-se exclusivamente às leis de uma geometria natural, ela elimina a possibilidade de variantes ou adaptações a partir de um mesmo modelo. No caso dos alojamentos, o alojamento padrão ocupa um lugar importante e privilegiado, com a ascensão do modelo dos falanstérios de Fourier, onde a localização seria fragmentada e atomizada, onde os bairros ou falanges são autossuficientes e indefinidamente justapostos. O espaço livre preexiste, há uma abundância do verde e de vazio que exclui uma atmosfera propriamente urbana. A síntese desta visão de cidade é apontada por Choay ao afirmar que:

Uma cidade industrial tem como princípios diretores a análise e a separação das funções urbanas, a exaltação dos espaços verdes que desempenham o papel de elementos isoladores, a utilização sistemática dos materiais novos, em particular do concreto armado (CHOAY, 2013, p. 163).

Este modelo pode ser melhor percebido na proposta da cidade industrial de Tony Garnier, de 1901, presente na figura 01.

O modelo culturalista defendido por Choay (2013) aponta que o ponto de partida não é apenas a situação do indivíduo, mas a do agrupamento humano reproduzido na cidade, que na concepção dos críticos do modelo progressista, desaparece na pressão desintegradora da industrialização e da cidade que não prioriza o contato com o outro.

Ao fazer um diagnóstico sobre o crescimento desenfreado das cidades, a superpopulação e suas consequências, Ebenezer Howard mostra que esta era causada, sobretudo, pela migração proveniente do campo. Para Howard, era preciso buscar uma solução para uma melhor qualidade de vida da cidade por meio do equacionamento entre a cidade e o campo, reproduzido no modelo da cidade jardim.

⁵ A Belle Époque na Amazônia foi um período de expansão urbana e mudança arquitetônica empreendido no ciclo econômico da borracha, entre os anos de 1850 e 1910, que se caracterizou pelo enobrecimento das áreas próximas ao centro das principais capitais amazônicas, como Belém e Manaus. Segundo relatos históricos, este ciclo se encerrou com a mudança de uma forma de coleta extensiva feita na Floresta Amazônica para uma coleta intensiva na Malásia, na qual os investidores ingleses levaram mudas de seringueira para esta região (colônia). Atualmente, a Malásia é o principal produtor de borracha no mundo, sendo esta considerada sua principal commodity.

⁶ As propostas de Pereira Passos para a cidade do Rio de Janeiro consistiam em uma ampla reforma da estrutura urbana e sanitária da capital da República. Seguindo os moldes haussmanianos, ele promoveu a ampliação das ruas do centro da cidade, eliminou as moradias de qualidade insalubre como os cortiços e casas de pensão e estabeleceu programas de reforma sanitária com a criação de sistemas de fornecimento de água e esgoto sanitário e o programa obrigatório de vacinação contra doenças endêmicas como a febre amarela, a malária e o tifo, sob o comando do médico sanitário Oswaldo Cruz. De início, a população não aceitou muito bem as suas reformas, acarretando na Revolta da Vacina, onde a população excluída das áreas do centro se revoltaram contra as suas medidas.

No Brasil, as influências destas linhas de pensamento do século XX se apresentam no desenho das cidades, na estrutura dos bairros e nas formas de utilização do espaço, com influências de Camilo Sitte, da cidade-jardim de Howard e o modelo dos norte-americanos Unwin e Parker (*Company Towns*⁷) baseados na vertente culturalista, mas a predominância foi mesmo da vertente progressista, capitaneada por Le Corbusier, que se reflete tanto nos desenhos arquitetônicos dos prédios, quando na construção de cidades como Brasília e na adoção de modelos norte-americanos nas grandes cidades como Belo Horizonte e São Paulo.

PROCESSOS DE EXPANSÃO E SEGREGAÇÃO URBANA

EXPANSÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO

Principal cidade da América Latina, São Paulo apresenta uma vasta complexidade no que diz respeito à sua distribuição espacial. A cidade sofreu um amplo processo de expansão, ocorrida de forma desordenada desde o final do dezenove e que explodiu nas primeiras décadas do vinte, quando da substituição do padrão econômico da cafeicultura para a industrialização. Seu remodelamento também segue este padrão, pois a cidade passou a necessitar de melhorias na sua infraestrutura e um novo ordenamento do espaço.

Feldman (2005), aponta que principalmente a partir dos anos 1940, São Paulo toma a vanguarda do processo de inserção do Brasil no processo de industrialização, mas que a expansão da cidade (então com dois milhões de habitantes na época) estava ocorrendo desde a virada do século e tinha que apresentar um ar de modernidade e adequação aos padrões arquitetônicos presentes no mundo moderno. A ocupação do solo se deu, segundo a autora, a partir de um duplo movimento: a compactação da cidade a partir dos processos de verticalização nas áreas centrais e a expansão das zonas periféricas que ultrapassa as barreiras do município.

Essas mudanças passaram a ser parte de um processo de reordenamento na própria constituição da cidade, pois São Paulo passou a contar com o aumento da classe média, o que provocou um aumento das atividades ligadas ao setor de comércio e serviços, já que estrategicamente o principal porto do país (Santos) se situa próximo da capital e este reordenamento teria que atender esta questão estratégica de ligar a cidade ao restante do país e promover o processo de interligação mais eficiente e do controle do tempo na própria cidade.

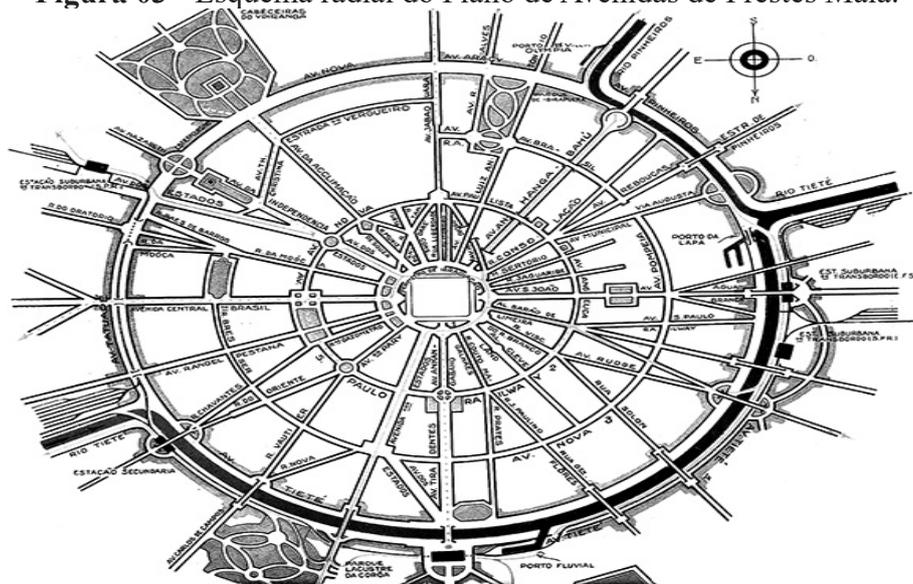
A estruturação da cidade foi pensada desde o início da década de 1920, com as discussões promovidas a partir do ‘Plano de Melhoramentos da Cidade de São Paulo’, originadas na Escola Politécnica da capital paulista em 1911 (FELDMAN, 2005; SEGAWA, 2000), por Victor da Silva Freire que, baseado na visão progressista europeia de influência de Haussmann e Cerdá, propõe um deslocamento de uma visão estético-sanitarista para uma visão mais globalizante e ligada ao padrão de urbanismo trabalhado na Europa, que aliasse a questão sanitária ao desenvolvimento de um sistema viário e formas de ocupação da cidade que pudessem promover uma movimentação mais constante. A preocupação de Freire girava em torno das áreas de ocupação e expansão, criar um sistema de controle para a abertura de novos bairros, criação de um sistema de parques públicos, instituição de instrumentos de desapropriação e a contribuição de melhoria para diminuir os ganhos especulativos dos proprietários com as obras públicas.

Os debates levantados por Freire e os engenheiros-arquitetos da Politécnica acarretaram na criação do Setor de Cadastro e Urbanismo, dentro da Diretoria de Obras e Viação em 1925, que posteriormente se tornou a Divisão de Urbanismo em 1935, responsável pelo Plano da Cidade que tem como meta promover a os processos de expansão e remodelação da cidade.

Neste interregno, em 1930, Prestes Maia criou o seu ‘Plano de Avenidas’ que tinha por objetivo a ampliação e valorização do centro através da ligação deste com os bairros distantes em uma cidade sendo projetada para o transporte rodoviário, com a substituição do trem (aproveitado posteriormente pelo sistema de metrô e pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM) pelo carro e a criação de vias de acesso aos moldes das autoestradas norte-americanas, onde as vias serviriam para o escoamento da produção industrial. Em consequência disto, novos bairros e cidades passam a surgir ao redor das rodovias e a necessidade de um debate mais apurado sobre a forma de organização da cidade e a reconfiguração urbana tornou-se necessária, pois a cidade passou a abrigar edifícios e arranha-céus, indústrias, comércio e serviços e ainda tinha que pensar na

⁷ A *Company Town* é uma estrutura voltada para abrigar os funcionários de uma companhia, assentada em um modelo fordista. Neste modelo a *Company Town*, apresenta uma realidade bem diferenciada do restante da cidade, pois esta era dotada de toda uma infraestrutura independente da cidade ao seu redor. No caso dos estudos deste pesquisador, as *company towns* eram estruturas divididas em setores hierarquizados nas cidades localizadas nos polos de produção mineral amazônico.

Figura 03 - Esquema radial do Plano de Avenidas de Prestes Maia.



Fonte: <http://www.spbr.arq.br/anhangabau-o-cha-e-a-metropole-2/>

circulação das pessoas. Esta distribuição, baseada nas influências europeias de ordem progressista (CHOAY, 2013) pode ser melhor percebida na distribuição presente na figura.

A figura acima confirma a tendência progressista na organização de uma grande cidade, que se materializa no zoneamento e nas formas de controle e regulação do solo. Esta situação tinha por objetivo resolver uma contradição própria do capitalismo: uma situação de conflito entre a propriedade privada do solo e a necessidade coletiva de integração deste ao espaço urbano. Para tanto, foi criada a Comissão responsável pelo Plano da Cidade, supostamente planejada em um caráter isento e independente diante dos interesses específicos que ocultava o processo de despolitização imposto à cidade e aos seus processos de expansão da cidade, pois esta está subordinada às necessidades do capital especulativo imobiliário e das classes dominantes.

Como resposta ao modelo progressista de Prestes Maia, Anhaia Mello propõe, baseado no modelo norte-americano o zoneamento como proposta de empreender a expansão da cidade. A preocupação dele, segundo Toledo (2013), era estabelecer este processo como uma forma de organização do caos urbano na cidade. Para tanto, o zoneamento deveria funcionar como uma medida sistemática de urbanismo que pretende satisfazer a questão da higiene e comodidade da população, além de organizar a cidade e relacionar os bairros de maneira eficiente sob o ponto de vista do tráfego e da especulação, baseado nas ideias da cidade-jardim de Howard e da Unidade de Vizinhança de Perry (FELDMAN, 2005; TOLEDO, 2013).

Segundo Toledo (2013), Anhaia Mello tinha uma leitura do espaço urbano paulistano que se baseava na ideia da escassez e do esgotamento em seu campo estrutural e econômico de se adaptar às novas demandas que o crescimento econômico lhe impunha. Para Mello, os fenômenos de expansão e congestão estão intimamente ligados e são demandas significativas pela economia capitalista, pois o desenvolvimento e a expansão da cidade são características fundamentais para o processo de formação da metrópole.

Com o fim de atender a esta expectativa, ele defendia o modelo de gestão municipal e participativa pautado na autonomia da cidade: cada cidade tem a sua especificidade e deve ser pensada internamente; criação de dispositivos que defende a multiplicidade nas formas de governo em função das diferentes cidades, com ênfase na ideia de que os governos deveriam ser baseados na organização de comissões que exercem toda a autoridade municipal, onde o papel das associações criadas por iniciativa particular mantida sem qualquer intervenção do governo e que atuem em prol das cidades. Esta ideia se cristaliza na proposta da composição da Comissão do Plano da Cidade, pois na visão de Anhaia Mello deve ter membros da sociedade civil, conforme os modelos preconizados em Nova York na década de 1920⁸ (FELDMAN, 2005, p. 58 – 59; TOLEDO, 2013).

⁸O modelo norte-americano consistia na criação de organizações 'voluntárias' que passam a se organizar de forma 'semi-oficial' ou 'semi-independente' que busca uma aproximação com o poder municipal. Mas estas propostas apresentam suas contradições, pois elas não eram necessariamente imparciais e tinham representantes da elite entre os seus membros. Neste sentido, elas não representam a população como um todo, pois não combatiam as questões sociais e a população de baixa renda não tinha voz na produção de demandas específicas (FELDMAN, 2005).

Com a americanização da Divisão de Urbanismo, a criação do Plano da Cidade sofreu profundas influências do modelo proposto pela Escola de Chicago, pois:

O eixo central da proposta de Anhaia Mello para contenção do ciclo de crescimento anárquico é o planejamento orgânico, fundamentado na limitação forçada por fatos exteriores: o regionalismo e a polinucleação, conforme já citamos anteriormente. O caso paulistano, segundo Anhaia Mello, poderia ser tratado de forma enérgica em suas questões mais importantes: congestão, deterioração das áreas centrais e desequilíbrio entre metrópole e campo. A ação mais apropriada para atingir o objetivo de solucionar o problema metropolitano paulista, segundo seu ponto de vista, seria a inserção da metrópole no contexto regional, estabelecendo com clareza seus limites e minimizando a centralidade asfixiante, por meio da polinucleação fundada na unidade de vizinhança (TOLEDO, 2013, p. 98 – 99).

A tradição sociológica da chamada Escola de Chicago se desenvolve a partir dos estudos sobre a cidade, com variações entre a visão cultural (trabalhada pelos antropólogos) e a visão ecológica (defendida pelos sociólogos). A abordagem ecológica é tida como a primeira tentativa abrangente para os estudos sobre a cidade a partir dos estudos sobre a questão das grandes concentrações humanas e funcionais no território urbano e as formas de ocupação social do solo, fazendo uma clara distinção da cidade tradicional, que apresenta um padrão de comportamento diferente da metrópole.

Os estudos de Robert Park, na Universidade de Chicago, aliaram características de diversos campos do conhecimento como a filosofia, a psicologia, a sociologia e a ciência natural da evolução darwiniana para a construção de seu *corpus* teórico. Ele se baseou nas relações de competição (forma de garantir a sobrevivência do indivíduo na sociedade) e as formas de estabelecimento de consensos e objetivos comuns, fundamentais para a construção e constituição de uma sociedade, já que:

O sentido ecológico desta abordagem se centrava no conceito de área natural desenvolvido por Park, assumindo que as forças competitivas naturais tendem a produzir um equilíbrio também ‘natural’ de adaptação social ao ambiente urbano. A identificação de processos necessários de competição, dominação, sucessão e invasão de áreas naturais informou o modelo de organização e expansão urbana mais conhecido, com cinco zonas concêntricas propostas por Ernest Burgess (Park, Burgess, McKenzie, & Wirth, 1925) resultando em uma segregação ‘natural’ por valores e interesses comuns e, no médio prazo, levando ao famoso ‘mosaico urbano’ (MONTE-MOR, 2006, p. 65).

Ainda segundo Monte-Mor (2006),

Paralelamente desenvolvia-se, em íntima associação dentro da própria Chicago, nova vertente culturalista que tomava a forma urbana como indicadora de um novo modo de vida, bebendo nos ensinamentos de Simmel e Tönnies, entre outros. As relações entre comunidade e sociedade continuavam em questão e os estudos de Simmel sobre a vida mental nas metrópoles modernas (industriais) relacionavam as dimensões individuais com as formas sociais em construção. Variações em aspectos como o tamanho do grupo social, a natureza de suas relações e a heterogeneidade dos seus elementos componentes (em Simmel, a divisão do trabalho) geravam transformações tanto nos indivíduos quanto nas sociedades que eles integravam. Dessa forma, as mudanças em curso nas grandes cidades industriais refletiam as transformações que ocorriam na sociedade capitalista ocidental, ainda que isto não estivesse inteiramente claro para aqueles estudiosos (MONTE-MOR, 2006, p. 66).

Esta corrente da escola de Chicago se reflete nas ideias de Louis Wirth e Robert Redfield. Wirth produziu, no ano de 1938, o artigo intitulado ‘O urbanismo como modo de vida’, onde ele combinou os aspectos da ecologia humana de Park com as novas formas de sociabilidade humana e os impactos no desenvolvimento de uma identidade urbana, influenciado pelas ideias de Simmel e diferenciando-as da comunidade rural (folk), distinguindo dois tipos de sociedade: uma urbana industrial e outra rural. As pesquisas de Robert Redfield no México descrevem os elementos de uma sociedade rural e reforçam as hipóteses de Wirth na qual os tipos ideais (de matriz weberiana) descrevem a sociedade moderna em constante transformação, ao caminhar de uma forma rural para uma forma mais complexa de organização urbana, presente nas grandes cidades, conferindo

a estas o *status* de metrópole.

Esta definição dicotômica produziu e se manteve como uma visão de mundo por várias décadas, onde a urbanização passou a ser vista como uma necessidade para conferir o *status* de desenvolvimento das sociedades em busca de um futuro melhor e que passa a produzir a vida cidadina como a panaceia para a libertação da vida rural e do atraso, inspirando o discurso do desenvolvimentismo tão presente nos países latino-americanos e, em especial, no Brasil.

Esta linha de pensamento influenciou Anhaia Mello na formação e condução do Setor de Urbanismo da Prefeitura de São Paulo, pois:

O modelo proposto pela Escola de Chicago, constantemente citado por Anhaia Mello, também influenciou sobremaneira seu pensamento e suas propostas. Ele acreditava que a substituição da megalópole pela federação de pequenas cidades golpearia mortalmente as zonas de transição e deterioração. Anhaia Mello, de forma superficial, denominava de *black belts* estas zonas, e afirmava que o cortiço, produto de processos ecológicos e sociais, seria a criação típica do metropolitanismo (TOLEDO, 2013, p. 99).

O resultado das visões de Anhaia Mello se reflete na condução do processo de zoneamento da cidade, proposto no Plano da Cidade e que perdura até os dias atuais. Convém lembrar que tanto Mello, quanto Prestes Maia foram prefeitos da cidade e produziram esta megalópole moderna e desigual, onde os limites entre riqueza e pobreza estão bem demarcados. A demarcação da cidade por meio do zoneamento produz um cenário de construção direcionada das políticas públicas por parte dos gestores, mas também produz conceitos e preconceitos no que diz respeito a gestão destes espaços e os seus processos de valorização no campo da especulação imobiliária.

São Paulo é uma cidade de traços modernos em seu centro, com uma divisão em zonas claramente distintas. Os rios, que no início do século XX dividiam a cidade e demarcavam a fronteira econômica e social, foram cobertos pela necessidade de expansão do espaço urbano por sua malha rodoviária e o zoneamento passa a abarcar a demarcação social: as zonas Norte e Leste da cidade apresentam em sua constituição a massa de trabalhadores das classes média e baixa; a zona Oeste, composta pelas elites cafeeiras e industriais e a zona Sul concentra as principais rendas do município presentes em bairros como Morumbi, Alto de Pinheiros e Jardins na atualidade. As formas de ocupação do espaço na cidade e a suburbanização das indústrias produziram novas possibilidades de se perceber a segregação urbana em uma cidade que não oferece possibilidades de permanência para as pessoas em seu centro.

OLHARES SOBRE OS PROCESSOS DE SEGREGAÇÃO URBANA EM SÃO PAULO

Na concepção de Mendes (2011), podemos dizer que a cidade na pós-modernidade apresenta dinâmicas diferenciadas com relação a produção dos espaços, de acordo com as possibilidades pós-industriais, já que a paisagem urbana procura se transformar para atender as especificidades e as adequações ao seu tempo. Na visão dele, a cidade deve ser concebida

[...] como uma realidade flexível que se pode adaptar e modificar ao longo do tempo, ao contrário da produção massificada dos grandes conjuntos habitacionais, ilustração dramática da rigidez do período moderno. O urbanismo deve ser “ágil” e realizar-se mais a partir de projetos urbanos estratégicos do que de planos diretores. O planejamento urbano deve ser mais pragmático, participado e elástico, promovendo a miscigenação funcional e a polivalência. Todas essas características empurram a evolução da cidade para um espaço crescentemente policêntrico, constituído por diversos polos de emprego, de comércio, de serviços e de lazer, paralelamente a uma desconcentração das atividades e à redução da proeminência do centro tradicional (MENDES, 2011, p. 477).

Na concepção de Harvey (2005), as cidades são concebidas como coisas, onde a urbanização pode ser entendida como um processo social que tem suas especificidades a partir de formas espaciais que são entrelaçadas, de forma que os atores políticos de origens e interesses diferentes interagem e tem suas demandas levantadas pelos seus próprios membros, que são os atores políticos que devem construir a gestão da cidade.

Neste sentido, Harvey (2005) pensa a urbanização de forma crítica ao compreendê-la como um conjunto de processos sociais que produz diversas possibilidades a partir das suas formas construídas, seus espaços

produzidos e os sistemas de recursos de qualidades específicas, obedecendo a organização numa configuração espacial distinta, que se caracteriza pela fragmentação espacial, com vistas a atender aos interesses do sistema capitalista.

Para ele:

A liberdade da cidade foi apropriada por uma elite financeira da classe capitalista em seu próprio interesse. Tem ainda que ser contraposta pelos movimentos populares. É ainda muito tarde para imaginar tal possibilidade? Podem os movimentos sociais urbanos emergirem como sendo da cidade mais do que de fragmentos perdidos da cidade? Se sim, então uma condição para o sucesso de tais movimentos é confrontar o problema do capital excedente em sua raiz (HARVEY, 2009, p. 17).

Para ele, o capitalismo apresenta um dinamismo que escapa das formas fixas, e acaba por criar este reflexo na própria dimensão urbana, já que esta se torna instável com o fim de atender aos interesses do sistema, o que nos remete ao caráter mutante e adaptável do capitalismo, no qual a cidade se apresenta com o fim de obedecer aos corolários neoliberais.

Neste caso, podemos perceber esta situação na visão de Siqueira (2014, pois ela aponta que a cidade neoliberal:

[...] é uma cidade empresarial, planejada e governada por agências e instituições de caráter misto e operacionalizadas via parcerias público-privadas. Portanto, o Estado, na forma de governos locais, torna-se um membro ativo da produção capitalista e não apenas um regulador do mercado e agente da reprodução social. A cidade neoliberal também é uma cidade competitiva, focada em índices de crescimento econômico e, portanto, em atrair investimentos com a criação de um ambiente favorável aos negócios (good business climate) e promoção da qualidade de vida para os membros dessas economias, i.e., os usos e usuários “corretos” para o novo sistema econômico. Existe um processo de destruição criativa do espaço no qual os antigos arranjos socioespaciais tiveram que ser desmantelados para a construção do novo ajuste espacial (spatial fix) do neoliberalismo (SIQUEIRA, 2014, p. 398).

Esta situação pode ser melhor vista nos grandes centros urbanos, onde os processos de formação de enclaves fortificados aparecem na apartação das elites com relação ao centro a partir da criação de bairros e condomínios que possuem uma infraestrutura própria e que forneça o controle do tempo pelas elites no subúrbio das grandes cidades. O centro das cidades passa a não ser mais ocupados e perdem valor, o que reforça a tese de que o sistema tem compromisso apenas com a sua própria reprodução e condicionam o poder público a executar políticas públicas de forma a afirmar que o desenvolvimento das áreas mais ricas como se fosse o desenvolvimento da cidade (VILLAÇA, 2012).

O processo de segregação urbana emerge, de acordo com Mendes (2011), devido as contradições presentes nos processos de exclusão social gerados pelo sistema capitalista. A visão marxiana se encontra presente nesta lógica, pois o estado serve aos interesses das classes dominantes e acaba por legitimar as ações que as beneficiem, já que o estado:

[...] mesmo sob o disfarce liberal e formalmente voltado (no sentido de discurso teórico) para o interesse de toda a sociedade, representa particularmente sob este modo de produção a dominação da “classe burguesa”, isto é, dos grupos de maior estatuto social e econômico e dos interesses do capital. As intervenções públicas que provocam valorização da cidade desencadeiam mecanismos contraditórios de expulsão e de reapropriação. As novas políticas urbanas traduzem uma maior orientação para o mercado e para os consumidores, em detrimento das classes mais desfavorecidas (MENDES, 2011, p. 481).

Ao estudar as formas de sobrevivência dos moradores da cidade de São Paulo na década de 1970, Kowarick (2000) observa os processos de intensificação da pobreza e das condições precárias que os moradores da periferia enfrentam pela diferente forma de fazer política pública pelo Estado. Para ele, os períodos de crise econômica se refletem na população mais pobre, pois diminuem a capacidade de consumo, elevam os índices de criminalidade e violência e promovem a desorganização das estruturas familiares, o que não se observa nas regiões consideradas ‘de elite’.

Neste sentido, ao analisar as condições de vida dos moradores da Grande São Paulo, ele desenvolve o conceito de espoliação urbana, que apontam para os processos de extorsão que os trabalhadores urbanos sofrem no campo e no mundo do trabalho, com relação as formas de precariedade dos equipamentos urbanos (saúde, transportes, infraestrutura) nas periferias, bem como as dificuldades de acesso à moradia e a posse da terra, além da dilapidação da força de trabalho em virtude do amplo exército industrial de reserva, o que promove elevação na produção de mais-valia para o dono do capital, da terra e da moradia que regula as ações do Estado. Neste sentido, considera-se a expansão urbana como:

[...] a somatória de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que juntamente ao acesso à terra e à moradia apresentam-se como socialmente necessários para a reprodução da força de trabalho e aguçam ainda mais a dilapidação decorrente da exploração do trabalho (KOWARICK, 2000, p. 22).

Em seu estudo, Kowarick aponta as dificuldades de se morar na cidade de São Paulo, principalmente no centro, devido a questão da especulação imobiliária, onde os trabalhadores acabam por comprar terrenos na Região Metropolitana e passam a construir de forma própria a sua moradia. Estas áreas ocupadas, que nos anos 1990 se transformaram em municípios em alguns casos, necessitam de equipamentos urbanos que as liguem e integrem à cidade de São Paulo, onde geralmente trabalham. Para ele, esse processo gera custos enormes no que diz respeito a urbanização das áreas ocupadas, mas ao mesmo tempo contribui para a expansão da cidade. Para ele o sistema de transporte é crucial neste processo de expansão, pois é um elemento básico na reprodução da força de trabalho e na fixação habitacional da classe trabalhadora, contribuindo para a fixação habitacional da classe na periferia, promovendo a segregação urbana.

Para Kowarick (2000), o processo de periferação na cidade de São Paulo só se tornou possível devido a substituição do meio de transporte, pois o ônibus (que substituiu o bonde na década de 1940) e a adequação das vias de transporte para a malha rodoviária faz a interligação da periferia ao centro, fixa o trabalhador ao seu espaço de moradia e produz um distanciamento dele com relação ao centro, servindo aos interesses do capitalismo local ao afastar estas massas de trabalhadores dos bairros considerados de elite no espaço urbano paulistano.

De uma forma mais profunda, Villaça (2001) aponta que uma das características mais marcantes presentes nas metrópoles brasileiras se apresenta na segregação espacial de classes sociais a partir da distribuição das mesmas em locais distintos em bairros com características totalmente distintas no que tange às suas características urbanísticas, sua infraestrutura, a forma de conservação e controle dos espaços e equipamentos públicos e a forma de moradia, concentrando em determinadas áreas de uma cidade e fazendo com que as políticas públicas sejam diferenciadas de acordo com o tipo de bairro na cidade.

Para ele, este tipo de processo, aqui chamado de segregação urbana, traz muitos problemas no que diz respeito a própria gestão da cidade, pois além de evidenciar a desigualdade em si, as camadas mais pobres da população são as que mais gastam com transporte público diário, as que mais necessitam e gastam com o sistema de saúde e as que mais apresentam problemas físicos por conta da falta de infraestrutura adequada, além de contar com escolas de baixa qualidade e que necessitam sempre de investimentos. Neste sentido, entende-se que a segregação não é apenas o reflexo de uma condição social posta, mas que funciona como mais um fator que tornam as diferenças sociais mais evidentes.

Uma das consequências da segregação espacial e urbana é o enfraquecimento das relações sociais, permeadas pela falta de contato com o diferente e a ausência de alteridade promovida pela vida moderna, em uma cidade que não oferece possibilidades para esta integração. A segregação e ausência de alteridade acarretam no aumento da sensação de desigualdade e contribui para a elevação dos casos de violência nos centros urbanos.

Para Villaça (2001), os bairros das camadas mais altas:

[...] tendem a se segregar numa mesma região geral da cidade, e não a se espalhar aleatoriamente por toda a cidade. [...] Se o principal móvel da segregação fosse a busca de posição social, do status, da proteção dos valores imobiliários, ou proximidade a 'iguais', bastaria haver a segregação por bairro [...]; uns ao norte, outros a oeste, outros a leste e outros ainda ao sul da metrópole. Isso não ocorre, porém. (VILLAÇA, 2001, p. 150).

Esta segregação acaba por adaptar a estrutura de organização interna das cidades às necessidades das camadas de renda mais alta, já que estas procuram se localizar em áreas com boa acessibilidade e dotadas de infraestrutura que seja adequada para as suas necessidades, aumentando o preço da terra e promovendo a invisibilidade de outras populações. Neste sentido, a localização das elites tende a ser uma área próxima ao centro, pois à medida em que o sistema urbano se desenvolve, uma ampla gama de produtos, serviços e comércio se deslocam para as áreas ocupadas pelas classes mais altas, com o fim de atender às suas demandas, o investimento público passa a se concentrar com mais força nestas áreas, principalmente o sistema viário de forma que possa promover o dinamismo e o controle do tempo com o uso do automóvel, já que as camadas mais altas da população nas grandes cidades brasileiras pouco ou quase nada se utilizam do sistema de transporte coletivo.

Ao analisar mais especificamente o caso de São Paulo, Villaça (2012) aponta que existe uma alta concentração de vários tipos de benesses no quadrante sudoeste da cidade. A região, que compreende os bairros dos Jardins, Campos Elíseos, Alto de Pinheiros e Morumbi concentra os maiores índices de concentração de renda e desenvolvimento humano os menores índices de violência, homicídios e vulnerabilidade social. Além disso, estes bairros apresentam uma baixa concentração de edifícios, uma vez que o modelo de cidade-jardim de Howard predomina nesta região que apresenta uma maior arborização e quantidade de parques e espaços verdes. A figura 04, abaixo, aponta no mapa da cidade a concentração neste quadrante:

Figura 04: Concentração de camadas de mais alta renda no quadrante sudoeste de São Paulo.



Fonte: <http://urbanidades.arq.br/wp-content/uploads/2016/07/Renda-SP.png>

Para Villaça (2012), a classe dominante, através de processos ideológicos, procura mascarar a existência da desigualdade na produção do espaço urbano ao tentar naturalizar processos que, na verdade, são produzidos de forma artificial por ela mesma. O caso em que ele trata da realidade do Rio de Janeiro, ao falar da Zona Sul da cidade, pode ser percebido na capital paulista e no seu quadrante sudoeste, pois esta Zona é tratada de forma particularmente diferente, como se fosse a própria cidade.

Esta observação também serve para o Centro de São Paulo, pois apenas o centro das elites é considerado o verdadeiro centro da cidade. O centro que ela abandonou e que agora é apropriado pelas classes populares é o centro “antigo”, é o que está “deteriorado” e que vem sendo ocupado em seus prédios abandonados ou ameaçados de cair pela população excluída de todo e qualquer processo de integração social, neste caso, os moradores de rua e populações de trabalhadores ligados ao Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST), do Movimento de Luta pela Moradia (MLM) e do Movimento Moradia para Todos (MMPT), que ocupam prédios na região, da Luz e no Largo do Paissandu e o poder público não oferece alternativas para as melhorias das condições de vida nesses lugares, pois houve um deslocamento do centro para onde estão concentradas as

elites econômicas e financeiras e onde o lote da terra possui maior valor venal.

Villaça (2012) aponta ainda que essa concentração das classes de alta renda em uma parte da cidade se transforma em uma estratégia de dominação através do espaço urbano. Para tanto, ele analisa a concentração dos empregos em São Paulo, principalmente com relação ao setor terciário (comércio e serviços), que dependem da existência de um público consumidor e por ser a parte da cidade onde os ricos trabalham e vivem (bancos e instituições financeiras, profissões liberais, consultórios, e atividades ligadas ao marketing, informática, entre outros) e representam boa parte dos serviços destinados ao consumo da classe de alta renda (cabeleireiros, *pet shops*, *shopping-centers*, escolas elementares, secundárias e de línguas, bares e casas noturnas, *delicatessens*, entre outros), ocasionando maior controle do tempo e conveniência somente para esta classe, pois as populações assalariadas que trabalham para elas tem que se deslocar para estes locais e utilizam o sistema de transporte melhorado para atender aos interesses desta elite.

O controle do tempo é fundamental para legitimar a segregação e a desigualdade, pois para Villaça (2012):

[...] a otimização dos tempos gastos no deslocamento espacial dos moradores das cidades é o mais importante fator explicativo da organização do espaço urbano e do papel deste na dominação social que se processa por meio dele. A classe dominante manipula a produção desse espaço, priorizando sempre a otimização dos *seus* tempos de deslocamento (VILLAÇA, 2012, p. 66).

Neste sentido, podemos afirmar que as classes de baixa renda são as mais penalizadas pelas grandes distâncias a serem percorridas para ir ao trabalho, à escola e ao lazer. Para completar este quadro, a prioridade no que diz respeito à mobilidade e a acessibilidade urbana tem sido voltada para o automóvel e as suas demandas em detrimento aos meios de transportes utilizados pelas populações de baixa renda, pois São Paulo apresenta propostas cada vez mais dinâmicas para os automóveis como a ampliação do sistema viário, o aumento do número de viadutos e a melhoria da malha rodoviária, o sistema de transportes que atende a classe trabalhadora, como ônibus e metrô avançam de forma lenta, onde a cidade acaba por penalizar aqueles que realmente a sustentam e garantem o seu funcionamento e reprodução da dominação capitalista.

CONCLUSÃO

Este texto teve como finalidade construir uma discussão sobre as dimensões do urbano e da cidade a partir de um conceito-chave para entender a dimensão da cidade pós-moderna em uma metrópole, neste caso o processo de consolidação histórica e das transformações urbanas da cidade de São Paulo e como funciona o processo de segregação que condiciona a desigualdade existente na cidade.

Neste sentido, esta análise não é uma visão definitiva sobre o tema, mas um estudo que se baseou em uma visão presente nas andanças pela cidade e pela busca de observação dos fenômenos presentes no espaço citadino, produzindo um olhar próprio sobre a cidade, multifacetada na sua estrutura, composição e bem definida com relação aos limites impostos pela segregação urbana às classes sociais que nela residem.

O processo de segregação urbana na cidade reproduz, na verdade, o processo de segregação social percebido pela própria forma como o Estado e os seus *policy makers* tratam de formas diferenciadas aos seus cidadãos e como esta situação acaba por ser entronizada e internalizada por eles, como se fosse algo natural para a classe trabalhadora não dispor das condições de garantir o seu direito à cidade.

A cidade de São Paulo, a partir de suas reformas urbanas, expansão e o redesenho arquitetônico e urbanístico acabaram por ela mesma produzindo uma relação de segregação social entre os seus habitantes e satisfazendo ao capital especulativo imobiliário ao definir diferentes formas de agir para as diferentes zonas da cidade, onde o quadrante Sudoeste acaba por obter o maior número de benesses e equipamentos urbanos de qualidade, acarretando numa supervalorização do lote de terra, ao passo que as zonas Leste e Norte contam com equipamentos urbanos de baixa qualidade e apresentam problemas de ordem social ocasionados por, entre outros fatores, a presença do Estado de forma diferenciada (Policiamento Ostensivo, por exemplo) e pela condição econômica de seus moradores. Esta situação acaba por reproduzir e intensificar de forma cada vez mais intensa a desigualdade social e afasta os moradores destas zonas de uma construção realmente efetiva nas coisas da cidade como um todo.

Neste sentido, entende-se que a própria produção no espaço urbano acaba por gerar um sistema de configurações desiguais e excludentes, onde o desenvolvimento urbano promove em suas dinâmicas a segregação

e o afastamento do ser que vive da cidade da própria cidade. A cidade em sua dimensão contemporânea contribui para o processo de segregação, uma vez que este espaço, principalmente na capital paulista, encontra-se fragmentado e se perde a ideia da cidade como uma extensão da casa do homem e um espaço de socialização para ser apenas o reflexo da reprodução econômica do sistema capitalista, mascarada de cosmopolitismo globalizado.

Conforme visto neste texto, a preocupação foi de procurar compreender como se deram os processos de mudanças históricas e sociais na cidade de São Paulo, refletidos na expansão da urbe e no remodelamento que acabam por produzir esta relação de afastamento do cidadão entre eles mesmos e com a sua cidade, pois o espaço produzido de forma desigual atende aos anseios das elites dominantes que formulam as ações do Estado e as legitimam de forma a produzir esta ausência de alteridade, que acarreta nos processos de segregação urbana que reproduzem as desigualdades sociais presentes no espaço da cidade, principalmente quando se detecta que as políticas aplicadas para a cidade geram a ideia de uma cidade partida, ou seja, ao mesmo tempo em que a população pobre convive de forma fechada em bairros com uma infraestrutura problemática e equipamentos urbanos limitados, a população rica convive em bairros projetados, com equipamentos urbanos de alta qualidade e em condomínios e locais de alto padrão.

Pensar em formas de reduzir a segregação urbana e a desigualdade social, promovendo uma relação do cidadão com a cidade é o grande desafio da contemporaneidade na capital paulista, pois se as relações sociais nestes espaços são perpetuadas por este *modus operandi*, a mudança torna-se necessária para que haja uma relação menos desigual, um sentimento de pertencimento à cidade e uma melhor qualidade de vida nesta mesma cidade que o afasta dela.

REFERÊNCIAS

CHOAY, F. **O Urbanismo: Utopias e realidades**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

COMPANS, R. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. In: **Caminhos para o Centro: Estratégias de Desenvolvimento para a Região Central de São Paulo**. s/d.

FELDMAN, S. **Planejamento e Zoneamento: São Paulo – 1947/1972**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). 1996. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

HARVEY, D. A Liberdade da Cidade. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 26, pp. 09 - 17, 2009.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

KOWARICK, L. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

_____. **Escritos urbanos**. São Paulo: 34, 2000.

LAMAS, J. M. R.G. **Morfologia Urbana e Desenvolvimento da Cidade**. 7ª Ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2014.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B. ; Maricato, E. (Orgs.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000, pp. 121-192.

MENDES, L. Cidade pós-moderna, gentrificação e a produção social do espaço fragmentado. **Cad. Metrôpole**, São Paulo, v. 13, n. 26, pp. 473-495, jul/dez 2011.

MONTE-MÓR, R. L. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In: DINIZ, C.C.; CROCO, M.

A. (Orgs.). **Economia Regional e Urbana:** contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006. p. 61-85.

SANTOS, M. **Espaço dividido.** São Paulo: Edusp, 2008.

SEGAWA, H. **Prelúdio da Metrópole:** arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

SIQUEIRA, M. T. Entre o fundamental e o contingente: dimensões da gentrificação contemporânea nas operações urbanas em São Paulo. **Cad. Metrópole**, São Paulo, v. 16, n. 32, pp. 391-415, nov. 2014.

TOLEDO, R. A. Contribuições de Anhaia Mello ao urbanismo paulistano: de Ebenezer Howard à Escola de Chicago. **Pós (Revista do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP)**, v. 20, n. 33, São Paulo, Junho/2013.

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** São Paulo, SP: Studio Nobel, 2012.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO

Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

TRANSPORTE PÚBLICO E MOBILIDADE URBANA: DETERMINANTES DO PREÇO DA TARIFA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO POR ÔNIBUS - UM ESTUDO DO CASO DE LIMEIRA/SP

SERAFIM, Milena Pavan¹.; PINHEIRO, Lissa Vasconcellos².; DIBBERN, Thais Aparecida³.; CRESPO, Natasha Laís⁴.; BAIA, Priscila Martins⁵.; LEITE, Juliana Pires de Arruda⁶.; VAN NOIJE, Paulo⁷.

ID ORCID: ¹<https://orcid.org/0000-0002-7541-4182>; ²<http://orcid.org/0000-0002-3650-1339>; ³<http://orcid.org/0000-0003-4826-4614>; ⁴<https://orcid.org/0000-0002-3560-4109>; ⁵<https://orcid.org/0000-0002-1710-0935>; ⁶<https://orcid.org/0000-0002-4048-9029>; ⁷<http://orcid.org/0000-0002-4380-2535>

*Autor para correspondência e-mail: milena.serafim@fca.unicamp.br; lissavasconcellos25@gmail.com; dibbern.thais@gmail.com; natasha3696@gmail.com; priscila.m.baia@gmail.com; juliana.leite.fca@gmail.com; paulo.noije@fca.unicamp.br.

Palavras-chave

Transporte Público Urbano
Tarifa de Ônibus
GEIPOT
Limeira
Políticas Públicas

Keywords

Urban Public Transport
Bus fare
GEIPOT
Limeira
Public Policy

Palabras clave

Transporte Público Urbano
Tarifa de autobús
GEIPOT
Limeira
Políticas Públicas

RESUMO

Este estudo buscou analisar a questão da mobilidade urbana, a partir dos determinantes do preço da tarifa de transporte público urbano (TPU) por ônibus, tendo como estudo de caso o município de Limeira/SP. Metodologicamente, foram realizadas revisão bibliográfica e pesquisa documental do tema proposto. Como resultados, verificou-se que, no caso brasileiro, a prestação do serviço de TPU por ônibus ocorre de forma indireta, por meio de concessão para a iniciativa privada. No modelo de financiamento do sistema, o usuário pagante costuma arcar com o valor de uma tarifa que é acrescida pelo ônus dos usuários não pagantes. A metodologia para o cálculo do preço da tarifa varia entre os municípios, dado que não há regulamentação para o uso de um modelo padrão. Dessa forma, foram levantadas as metodologias mais recorrentes na literatura, com especial atenção à metodologia de cálculo do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT), devido a sua utilização no município de Limeira/SP. Os determinantes do preço da tarifa de TPU por ônibus identificados foram: custos operacionais, subsídios extra-tarifários, gratuidades e benefícios aos usuários, vale-transporte, fatores estruturais, além de conflitos políticos e de interesse.

ABSTRACT

PUBLIC TRANSPORT AND URBAN MOBILITY: DETERMINANTS OF THE RATE OF URBAN PUBLIC TRANSPORT BY BUS - A STUDY OF THE CASE OF LIMEIRA/SP

This study aimed to analyze the urban public transport (UPT) by bus, taking as a case study the municipality of Limeira / SP. Literature review and documentary research of the proposed theme were carried out. It was verified that in Brazil, the provision of the UPT service by bus occurs indirectly, through concession to private initiative. In the financing model, the paying users usually pays a fee that is increased by the burden of non-paying users. The methodology of tariff price calculation varies among municipalities, since there is no regulation for the use of a standard model. Thus, the most recurrent methodologies in the literature were verified, with special attention to the methodology of the Study Group for Integration of Transport Policy (GEIPOT), used in Limeira city. The identified determinants of UPT prices for buses were: operating costs, extra-tariff subsidies, gratuities and benefits to users, transportation vouchers, structural factors, as well as political and interest conflicts.

RESUMEN

TRANSPORTE PÚBLICO Y MOVILIDAD URBANA: DETERMINANTES DE LA TASA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO POR AUTOBÚS - UN ESTUDIO DEL CASO DE LIMEIRA / SP

Este estudio busca analizar la movilidad urbana a partir de los determinantes de precios de la tarifa de transporte público urbano (TPU) por colectivo, teniendo como estudio de caso el municipio de Limeira/SP. Luego de realizar revisiones bibliográficas e investigaciones, se verificó que en el caso brasileño, la prestación del servicio de TPU por colectivo ocurre de forma indirecta, por medio de concesiones para la iniciativa privada. En el modelo de financiamiento del sistema, el usuario contribuyente paga además en la tarifa, la carga de los usuarios que reciben beneficios. La metodología para el cálculo del precio de la tarifa, varía entre los municipios, dado que no hay reglamentación para el uso de un modelo estándar. De esta forma, se plantearon las metodologías más recurrentes en la literatura, con especial atención a la metodología de cálculo del Grupo de Estudios para la Integración de la Política de Transportes (GEIPOT), debido a su utilización en el municipio de Limeira/SP. Los determinantes del precio de la tarifa de TPU por colectivos identificados fueron: costos operacionales, subsidios extra-arancelarios, beneficios a los usuarios, valle-transporte, factores estructurales, además de conflictos políticos y de interés.

¹Professora Doutora de Administração Pública da Faculdade de Ciências Aplicadas – UNICAMP.

²Graduanda em Administração Pública – UNICAMP.

³Mestranda em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas da UNICAMP.

⁴Graduanda em Administração Pública – UNICAMP.

⁵Mestranda em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas da UNICAMP.

⁶Professora Doutora de Administração Pública da Faculdade de Ciências Aplicadas – UNICAMP.

⁷Professor Doutor de Administração Pública da Faculdade de Ciências Aplicadas – UNICAMP.

DINTRODUÇÃO
e acordo com o Art. 30 e 175 da Constituição Federal de 1988, a competência para prestar serviços públicos de interesse local - como é o caso do serviço de transporte público urbano por ônibus - é dos municípios, seja na sua forma direta ou indireta, por meio de permissão ou concessão a terceiros.

Os serviços públicos podem ser prestados centralizadamente, pelas unidades políticas de Poder definidas pelo constituinte (Administração direta), ou descentralizados por outorga de personalidade jurídica a entidades da Administração indireta (autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e fundações públicas ou, ainda, por particulares (concessões, permissões autorizações e terceirizações) ou em associação com outras entidades públicas ou privadas (convênios e consórcios) (SOUTO,2000, p. 2).

Na forma direta, a prestação do serviço é realizada pelo poder público, possibilidade considerada por alguns movimentos como capaz de tornar o modelo mais acessível. Este é o caso do Movimento Passe Livre⁸, que além de defender a prestação do serviço diretamente pelo poder público, reivindica a tarifa zero. A outra forma, mais recorrente no Brasil, é a indireta, que pode ser realizada por meio de autorização, permissão ou concessão.

No que diz respeito à autorização, ela é utilizada pelo poder público para serviços que são de fácil execução e que não demandam recursos da administração pública, uma vez que não necessita de licitação, além de não ter prazo de vigência estabelecido. Trata-se de um ato unilateral, no qual o poder público consente a execução de um serviço a um ente privado “a fim de atender interesses coletivos instáveis ou emergências transitórias”, como por exemplo, “serviços de táxi, de pavimentação de ruas por conta dos moradores, de guarda particular de estabelecimentos ou residências” (ABIKO, 2011, p. 10).

A permissão, assim como a concessão, são formas usuais e podem variar em seu grau de relevância no âmbito dos serviços públicos. A permissão é concedida a pessoas físicas, ao passo que a concessão é direcionada apenas a pessoas jurídicas. Além disso, a permissão leva a precariedade, possuindo garantia de permanência de tempo estabelecido em acordo com o governo. Ambas necessitam de licitação para ocorrer, tornando o processo mais controlável e auditável, se assim estabelecidos em edital e contrato.

O modelo de prestação do serviço de transporte público urbano na sua forma indireta, ou seja, por meio de permissão ou concessão, foi o mais recorrente na literatura consultada sobre o tema, aparecendo como o modelo mais adotado pelos municípios brasileiros. De acordo com o Art. 175 da Constituição Federal de 1988, a contratação nos modelos de permissão ou concessão devem ser precedidos de licitação e devem ser dispostos na forma de lei: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; III - política tarifária; IV - a obrigação de manter serviço adequado (BRASIL, 1988).

De acordo com Souto (1999), a descentralização da execução dos serviços públicos se tornou uma tendência crescente desde os anos 1967. Tendência esta que aponta para a concentração na iniciativa pública apenas nas funções de base, como normatização, regulação e planejamento. Como observado por Pietro (2006), a administração pública detém o poder de revogar decisões e atos, assim como rescindir contratos quando necessário e devidamente justificado. Dessa forma, mantém-se o controle sobre as atividades concedidas de uma forma mais efetiva.

Nesse sentido, a prestação do serviço é predominantemente realizada por meio de delegação à iniciativa privada, enquanto que o planejamento e a gestão são realizados por órgãos municipais criados para tal finalidade (GOMIDE, 2006). Ainda assim, Silveira e Cocco (2013) ressaltam que são poucas as regiões que efetivamente possuem uma autarquia para a efetivação do planejamento e gestão dos transportes coletivos, algo que é importante para garantir a transparência contábil dos operadores privados de ônibus, sua remuneração justa e a qualidade do serviço que é prestado aos usuários. Desse modo, o que se evidencia é uma baixa capacidade de fiscalização por parte do poder público em relação às prestadoras privadas do serviço de transporte público urbano. Tal cenário se agrava quando consideramos que “o empresariado de transportes públicos por ônibus no Brasil congrega-se em uma classe organizada nacionalmente e com forte poder de pressão sobre os poderes

⁸ O objetivo do movimento é a luta pela oferta do transporte público coletivo gratuito para os usuários, a qual seria mantida por impostos progressivos, como forma de isentar aqueles que não possuem renda e estabelecer a regra de “quem tem mais, paga mais”. Disponível em: <<http://tarifazero.org/mpl/>>. Acesso em: 15 ago. 2017.

públicos municipais, estaduais e quiçá o próprio governo federal” (SILVEIRA; COCCO, 2013, p. 47).

Para além disso, outros elementos ilustram a importância na identificação dos determinantes do preço da tarifa dos transportes públicos, são eles: o impacto desta na renda da população; a ausência de concorrência em processos licitatórios; a ausência de indicadores de eficiência nos contratos; e, não menos relevante, as manifestações ocorridas em junho de 2013, iniciadas com o reajuste de R\$ 0,20 na tarifa do município de São Paulo.

Dessa forma, o objetivo do artigo consiste em analisar a mobilidade urbana, a partir dos determinantes do preço da tarifa de transporte público urbano (TPU) por ônibus, limitando-se ao Município de Limeira/SP. Para alcançar tal propósito, foi realizada uma revisão bibliográfica e pesquisa documental acerca da tarifa cobrada pelos sistemas de TPU por ônibus aos seus usuários e um estudo de caso - com contato direto com membros do poder público municipal - da tarifa praticada, no ano de 2016, no município de Limeira, localizado no interior do estado de São Paulo.

O artigo está organizado em duas partes, além desta breve introdução e das considerações finais. Primeiramente, discute-se a tarifação do transporte público urbano por ônibus, na forma de prestação indireta por meio de concessão, modelo predominante no caso brasileiro. Nesta, busca-se destacar como funciona o sistema de financiamento do modelo, além dos determinantes na formação do preço das tarifas e suas respectivas metodologias de cálculo. Na segunda parte, analisa-se o caso concreto do município de Limeira, à luz dos elementos teóricos discutidos.

TARIFICAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO POR ÔNIBUS

A política tarifária, responsável pelo estabelecimento de parâmetros de fixação dos preços das tarifas, consiste tanto em um instrumento político de distribuição de renda, quanto em uma contraprestação da utilização de serviços públicos. No âmbito do transporte público urbano por ônibus, a tarifa refere-se a um preço público fixado que visa remunerar o ente público e/ou privado de forma a amortizar investimentos, o lucro do serviço prestado, o custo com mão de obra, insumos, peças, bem como depreciação do capital aplicado em veículos e instalações (LIMA, 1992; BAROUCHE, 2015). A tarifa, nesse sentido, constitui-se como a principal fonte de receita das concessionárias de ônibus, devendo ser capaz de garantir seu equilíbrio econômico-financeiro. Para tanto, o nível tarifário deve propiciar tanto uma cobertura dos custos de operação do serviço de transporte público, quanto refletir a capacidade contributiva dos usuários de tal serviço (VERRONI, 2006). Nesta seção, assim, será abordado o financiamento do sistema tarifário, bem como os determinantes de sua formação e as metodologias de cálculo.

FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TPU POR ÔNIBUS

No que diz respeito ao financiamento desse modelo, de acordo com Gomide (2006), normalmente a infraestrutura é financiada pelo orçamento municipal e a operação do sistema é custeada pelas receitas advindas das tarifas. Entretanto, há casos em que o governo municipal subsidia parte do custo do sistema a fim de reduzir o preço da tarifa para o usuário final. Contudo, no Brasil são poucos esses casos - chamados de extra tarifários -, diferentemente do que ocorre em países europeus e da América do Norte (DE CARVALHO et al., 2013). No contexto brasileiro, pelo contrário, o usuário pagante costuma arcar com o valor de uma tarifa que é acrescida pelo ônus dos usuários não pagantes, conforme veremos mais à frente.

Em sistemas sem subsídios, a tarifa de remuneração⁹ do serviço apresenta-se como uma “tarifa de equilíbrio”, sendo cobrada aos usuários pagantes de forma a assegurar uma arrecadação que se iguala ao custo total do sistema, devendo esta ser revisada e reajustada ano a ano ou no momento em que se constatarem desequilíbrios contratuais, ou até mesmo aumento excessivo de rentabilidade por parte da concessionária prestadora do serviço (DE CARVALHO; PEREIRA, 2011; BAROUCHE, 2015). Estas revisões e reajustes também ocorrem em sistemas subsidiados, fazendo-se necessárias para o alinhamento dos custos de operação e remuneração do sistema.

A necessidade de subsídios relaciona-se ao nível tarifário, o qual diz respeito ao valor necessário para a garantia da cobertura das receitas e despesas da empresa concessionária prestadora do serviço, uma vez constatado a urgente complementação externa para cobertura dos custos do sistema. Tal complementação alinha-se à

⁹Ou “tarifa técnica”, nada mais é do que o custo do transporte dividido pelo número de passageiros pagantes do mesmo. Isto é, representa o valor real por usuário, sendo este pago às empresas concessionárias pela prestação do serviço. Destaca-se, contudo, que tal valor não é, necessariamente, o mesmo que é pago pelo usuário, visto que em determinados casos, a tarifa técnica é maior do que a tarifa paga por este, visto que alguns municípios utilizam de subsídios para custear o serviço, por exemplo.

capacidade de contribuição por parte dos usuários, pretendendo ser coerente às características locais, de forma a permitir maior mobilidade para a população (VERRONI, 2006; COSTA; NASSI, 2009). A isenção dada aos idosos, bem como demais descontos oferecidos à estudantes, professores, policiais, pessoas com deficiência, carteiros, entre outros, constituem-se enquanto políticas públicas de inclusão social a fim de aferir a universalidade dos serviços, sendo estes viabilizados através de subsídios cruzados entre usuários. Tais subsídios, contudo, acabam por impactar o preço final da tarifa paga pelos usuários pagantes, uma vez que a concessão de tais benefícios acaba sendo incorporada ao valor final da tarifa (BAROUCHE, 2015; PEREIRA et al., 2014).

O subsídio cruzado consiste, pois, no repasse da diferença gerada pela tarifa social aos usuários pagantes do sistema através da presunção de que estes, por não receberem benefícios destinados aos usuários de baixa-renda e por morarem nos centros e seus arredores, são usuários detentores de capacidade financeira e, portanto, em condições de arcar com esse ônus, garantindo, em tese, os interesses públicos (concessão de benefícios aos usuários cativos), privados (amortização de investimentos, cobertura dos custos e lucro), bem como o equilíbrio econômico e financeiro do contrato, sendo considerado um dos mais importantes meios de se implementar uma política pública em matéria tarifária (BAROUCHE, 2015, p. 63).

A tarifa social, portanto, acaba por ser realizada através da concessão de gratuidades e benefícios à usuários do transporte público urbano por parte do poder público, visando garantir, sobretudo aos usuários de baixa renda, o acesso à cidade (BAROUCHE, 2015).

Já no caso do usuário pagante, uma das formas que o poder público encontrou para tentar reduzir os seus custos com a tarifa foi o vale-transporte. De acordo com a Lei 7.418 de 16 de dezembro de 1985, “o empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico” (BRASIL, 1975). Todavia, Gomide (2006) lembra que esse benefício é restrito ao trabalhador formal, não beneficiando os trabalhadores informais de baixa renda e os próprios desempregados. Carvalho et al. (2013) também enfatiza a limitação dessa política, devido a não atingir os trabalhadores mais pobres que precisam ainda mais deste benefício. No final do ano de 2016, a título de ilustração, o percentual de pessoas com carteira assinada era de 37,9% do total da população ocupada (IBGE, 2017). Portanto, 62,1% da população ocupada não possuía acesso ao benefício do vale-transporte, indicando que tal política ainda beneficia a minoria da população.

Desse modo, o planejamento de um sistema tarifário pode contar com diferentes tipos de tarifa, destacando-se as seguintes: a “tarifa única” (ou tarifa pública) diz respeito à cobrança de uma tarifa comum a todos os usuários do TPU por ônibus, isto é, independentemente da distância a ser percorrida e a situação financeira ou posição social do usuário, a tarifa corresponde a uma média ponderada que seja capaz de arcar com os custos totais do sistema; a “tarifa por distância ou zona” corresponde à cobrança de tarifas diferenciadas com base na distância a ser percorrida ou nas zonas utilizadas, sendo considerado a extensão quilométrica da linha; a “tarifa por tempo” diz respeito à variação tarifária de acordo com o horário de utilização do serviço, diferenciando-se de acordo com os horários durante ou fora de pico, durante os finais de semana e feriados e, durante as madrugadas, há também aqueles sistemas que tomam como base o tempo previsto para o deslocamento, considerando uma tarifa integrada; e, por fim, a “tarifa de mercado”, a qual refere-se à utilização de passes semanais, mensais e/ou anuais, configurando-se no estabelecimento de uma frequência dos usuários em tal serviço (COSTA; NASSI, 2009; VERRONI, 2006; MOURA, 2005).

Nessa perspectiva, destaca-se que o planejamento e execução de tais sistemas se configuram de forma diferenciada no âmbito das municipalidades, principalmente devido às condições econômico-financeiras de cada região. Soma-se a isso, as diferenças relativas à quantidade de passageiros por ônibus, bem como a capacidade de pagamento por parte dos usuários. Desse modo, ao considerar o transporte público enquanto um fator importante ao desenvolvimento local e de acesso à cidade, a tarifação e modo de financiamento de tal serviço acaba por se constituir em um instrumento político que pode garantir (ou não) acesso e inclusão social.

DETERMINANTES NA FORMAÇÃO DA TARIFA

Os custos envolvidos na prestação do serviço de TPU por ônibus, que determinam a formação do preço da tarifa pública - preço que efetivamente a população pagante desembolsa para utilizar o serviço - estão pautados em fatores estruturais, e também em fatores diretamente ligados aos custos operacionais da operadora de trans-

porte. Devemos considerar, ainda, os fatores da esfera política, na qual há conflitos de interesses na disputa pelo orçamento público, na decisão de localização das atividades na cidade, no uso da propriedade, ou na concessão dos serviços públicos, ou seja, os desafios não se resolvem apenas no âmbito técnico (GOMIDE, 2006, p. 249).

No cenário atual, Carvalho (2013) argumenta que as tarifas de TPU por ônibus têm aumentado acima da inflação, enquanto os itens associados ao transporte privado têm crescido abaixo da inflação, ou seja, o transporte privado tem ficado relativamente mais barato do que o transporte público, pelo menos foi o que ocorreu entre 2000 e 2012. Este pode ser apontado como um dos fatores (estruturais) que geram o aumento da tarifa, pois de acordo com Carvalho e Pereira (2011), o aumento da tarifa gera uma perda de demanda e desencadeia um novo aumento, na tentativa de reequilibrar receitas a partir dos novos custos (CARVALHO; PEREIRA, 2011). Na perspectiva dos autores, “qualquer aumento de preço nas tarifas gera uma redução mais que proporcional na demanda, implicando, na prática, uma queda de receita mesmo com aumento do preço cobrado” (CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 26).

Aliado a isso, Silveira e Cocco (2013, p. 50) resumem bem uma gama de outros elementos estruturais determinantes no processo de formação do preço da tarifa, que vão muito além dos simples custos das operadoras:

[...] o problema das tarifas de transporte público mostra-se muito mais um efeito do que uma causa dos problemas concretos, que vão desde a dificuldade em se planejar o espaço da cidade em favor da população e da racionalidade econômica do sistema de transporte; passando pelo problema dos subsídios aos serviços; a dificuldade em forçar o capital de transportes ao reinvestimento em qualidade e eficiência; e quiçá a própria distribuição de renda nacional e a relação entre o salário e o custo da cesta de reprodução social, que deve ser equilibrado. As dificuldades, na essência, se referem à resistência de estruturas conservadoras de poder – que não raro possuem acesso privilegiado ao poder público local – a um planejamento urbano que regule a inércia dos proprietários fundiários e a ação dos incorporadores e produtores imobiliários (SILVEIRA; COCCO, 2013, p. 50).

Já do ponto de vista operacional, para determinação do preço da tarifa do transporte público urbano, é necessário adotar ou desenvolver uma metodologia de cálculo, conforme é apresentado a seguir.

METODOLOGIAS DE CÁLCULO DA TARIFA

O Conselho Interministerial de Preços (CIP) foi criado em 1962 através do Decreto nº 63.196/68 como uma instituição regulamentadora para o estabelecimento de preços de produtos e insumos de alguns setores econômicos, dentre eles, o cálculo da tarifa do TPU por ônibus. Cabia ao poder público receber e transmitir as informações referentes às empresas concessionárias - custos decorrentes da prestação de serviço - e repassá-las ao CIP, responsável pela determinação do preço da tarifa. Contudo, em 1982, a responsabilidade para estabelecimento do valor da tarifa passou a ser dos municípios, o que obrigou as gestões locais adotarem outros métodos (MOURA, 2005, p. 20).

Neste sentido, esta seção apresenta algumas das principais metodologias de cálculo da tarifa pública utilizadas no território nacional, sendo elas: método direto/comprovação, método simplificado, método DETESC, método de Goiânia, método AGR e método GEIPOT.

Em 1983, foi elaborado o Método Direto/Comprovação (KHAIR, 1983 apud MOURA, 2005), baseado em um modelo no qual os empresários precisavam comprovar através de documentação os seus custos, para evitar a alteração indevida do valor da tarifa. Com o mesmo intuito, foi elaborado o Método Simplificado, que recebe dados comprovados - a partir de balanços - dos componentes básicos para o cálculo do valor da tarifa, tais como o número de passageiros, quilometragem rodada, custo com folha de pagamentos, a idade dos ônibus, gastos administrativos e custos de peças. Além disso, são aceitas estimativas a fim de simplificar o cálculo, como os gastos em combustível, lubrificantes e rodagem.

O método DETESC foi desenvolvido por um grupo de estudantes da USP de São Carlos/SP com o intuito de aperfeiçoar o cálculo da tarifa, com um diferencial importante: a possibilidade de gerenciamento financeiro da tarifa, módulo criado para manter a rentabilidade da empresa concessionária e o preço da tarifa para o usuário em níveis justos (FERRAZ e ZANELLA, 1991 apud MOURA, 2005). Assim, o método faz “um balanço econômico-financeiro mês a mês, utilizando-se de métodos da matemática financeira, através de uma representação da realidade do fluxo de caixa das empresas ou do sistema” (MOURA, 2005, p. 34).

O método de Goiânia foi desenvolvido pela própria cidade que recebe este nome, destacando-se como iniciativa singular por criar um método próprio. Este método baseia-se na divisão dos custos em quatro categorias: variáveis, fixos, institucionais e tributos. As diferenças notáveis em relação aos demais se referem aos índices e os parâmetros adotados, como por exemplo, as despesas em manutenção são calculadas dependendo da idade do veículo, o que não é realizado em outros modelos (MOURA, 2005, p. 36).

O método AGR foi criado pela Agência Goiânia de Regulação (AGR), em 2001, a partir de um estudo sobre os métodos já existentes, para assim, adaptar uma metodologia própria. Possui poucas diferenças do método de Goiânia, diferenciando-se nos coeficientes de consumo, fatores de utilização e despesas de manutenção que são separados por tipo de veículo: leve, pesado ou especial (MOURA, 2005, p. 36-37).

Em relação ao método do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), melhor analisado neste estudo de caso, esse foi estabelecido em 1965, por meio do Decreto nº 57.003, para acompanhar e elaborar as diretrizes a respeito dos transportes do país, conforme foi sugerido pelo Acordo de Assistência Técnica firmado entre o Banco Mundial para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e o governo brasileiro. Este grupo realizou um estudo que resultou na entrega de um relatório intitulado “Estudo de Transportes no Brasil” em 1967 que, entre os diversos apontamentos, indicou a criação do Ministério dos Transportes, adotado por Brasília no mesmo ano, substituindo o Ministério da Viação e Obras Públicas (GOULARTI FILHO, 2015).

Mesmo após a contribuição inicial, GEIPOT continuou elaborando diagnósticos com o Ministério dos Transportes, o que o fez tomar proporções de um “órgão governamental”, e o grupo que deveria ter sido finalizado após a realização dos estudos continuou atuando para além de sua prescrição (GOULARTI FILHO, 2015, p. 235). Por este motivo, em 1969 foi instaurado o Decreto-Lei 516, alterando o nome do GEIPOT para “Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes”, responsável por continuar com os trabalhos complementares do Convênio com o BIRD.

Com a experiência acumulada e o alvará institucional do Estado, foi lançado o manual “Instruções práticas para cálculo de tarifas de ônibus urbanos” (EBTU/GEIPOT, 1982 apud MOURA, 2005) juntamente da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU), para ajudar os municípios a calcular a tarifa do TPU por ônibus, uma vez que a planilha CIP deixou de auxiliar os municípios nessa tarefa desde 1982.

Na metodologia, o preço da tarifa é resultado do rateio do custo total do serviço entre todos os usuários pagantes. O Ministério dos Transportes (1983) estabelece três elementos principais para o cálculo: o número de passageiros transportados, a quilometragem percorrida e o custo quilométrico - composto por custos variáveis e custos fixos. A receita proveniente das tarifas é facilmente calculada, basta conhecer o número de passageiros e o preço aplicado a cada um deles (MOURA, 2005). Contudo, as despesas - o equivalente ao custo quilométrico - são mais complexos de serem determinados, uma vez que cada empresa concessionária possui diferentes frotas e fornecedores, possibilitando médias distintas para alguns dos fatores das planilhas. Os custos envolvidos podem ser conferidos na Tabela 1.

Tabela 1 - Componentes do custo quilométrico.

CUSTO QUILOMÉTRICO	
CUSTOS VARIÁVEIS	CUSTOS FIXOS
Combustível	Depreciação
Lubrificantes	Remuneração
Rodagem	Despesas com pessoal
Peças e acessórios	Despesas administrativas

Fonte: Elaborado a partir de Definições GEIPOT - Ministério dos Transportes¹⁰.

No custo total final, conforme demonstra a tabela, são ainda acrescidos os tributos PIS, ISS e COFINS. Dessa maneira, a definição do preço da tarifa do TPU por ônibus pelo método GEIPOT envolve inúmeras variáveis que dependem diretamente dos custos da empresa fornecedora do serviço. Segundo De Carvalho et al. (2013), como o sistema é baseado em uma metodologia de médio custo, a elevação dos custos e a redução dos usuários pagantes provoca a elevação das tarifas em termos reais, visto que o cálculo é resultado da divisão

¹⁰Inventariança da Extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT. Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/index.htm>>. Acesso em: 14 mai. 2018.

entre o custo quilométrico e a quantidade de passageiros por quilômetro (IPK). Na Tabela 2 está a participação dos diferentes elementos que compõem os custos, nos custos totais, extraídos a partir dos principais centros urbanos no território nacional.

Tabela 2 - Principais elementos que compõem o preço da tarifa de TPU por ônibus.

COMPONENTES DE CUSTO	INCIDÊNCIA SOBRE A TARIFA (%)
Pessoal e encargos	40 A 50
Combustível	22 A 30
Impostos e taxas	4 A 10
Despesas administrativas	2 A 3
Depreciação	4 A 7
Remuneração	3 A 4
Rodagem	3 A 5
Lubrificantes	2 A 3
Peças e acessórios	3 A 5

Fonte: IPEA (2013).

Nota-se que o principal componente de custo no transporte público urbano por ônibus são os gastos com mão de obra, chegando em 50% do custo total, passando os gastos com combustível que está posicionado em segundo lugar, variando de 22% a 30%.

Dadas as diversas metodologias de cálculo apresentadas, Moura (2005) realizou adaptações e simulou os preços resultantes de cada metodologia. Para isso, desenvolveu um programa computacional capaz de calcular as tarifas a partir da inserção de dados (salários, combustível, quilometragem percorrida etc.) extraídos do Órgão Gestor do Transporte Coletivo Urbano da cidade de Goiânia/GO correspondente ao período de janeiro a dezembro de 1999, como é apresentado na Tabela 3.

Tabela 3 - Preços resultantes das diferentes metodologias para cálculo da tarifa.

MÊS	Tarifas calculadas segundo os métodos (R\$)				Tarifa Praticada (R\$)
	GEIPOT	AGR	DETESC	GOIÂNIA	
Janeiro	1,033	1,0121	0,9912	0,7293	0,7
Fevereiro	1,0115	0,9621	1,0092	0,7386	0,7
Março	1,0442	0,9963	1,041	0,7793	0,7
Abril	1,0518	1,0633	1,0549	0,7877	0,7
Mai	1,0738	1,086	1,095	0,8198	0,7
Junho	1,0808	1,0931	1,1052	0,8255	0,7
Julho	1,128	1,1362	1,1577	0,8544	0,7
Agosto	1,1374	1,1484	1,1806	0,8771	0,7
Setembro	1,2161	1,2204	1,2724	0,9647	0,8
Outubro	1,2278	1,2316	1,2721	0,9744	0,8
Novembro	1,2334	1,2379	1,2859	0,9808	0,8
Dezembro	1,2415	1,2474	1,3003	0,9836	0,8

Fonte: MOURA (2005, p. 69).

Os resultados apresentados demonstram que não há um distanciamento em preço entre as metodologias mais comuns, GEIPOT, AGR e DETESC, conforme apresentado na tabela. Entretanto, quando se analisa os preços resultantes da metodologia Goiânia, praticada no município de Goiânia, há uma diferença entre os valores apresentados de, em média, R\$0,30. Além disso, é importante salientar um dado preocupante: grande parte dos preços da tarifa resultante da metodologia GEIPOT são as mais caras. Sendo a GEIPOT utilizada por

várias cidades brasileiras de médio e grande porte, é consistente a afirmação de Ferraz e Barros Jr. (1992), de que os métodos mais utilizados para o cálculo dos custos da operadora apresentam erros de cunho econômico, refletindo de forma injusta no preço (real) da tarifa.

O CASO DO MUNICÍPIO DE LIMEIRA/SP

O município de Limeira está localizado na mesorregião de Piracicaba, no estado de São Paulo, região sudeste brasileira. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), tem uma população de cerca de 276 mil habitantes; Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,775, considerado alto; e uma renda per capita média de 910,85, sendo que 30,5% da população possui renda domiciliar de apenas meio salário mínimo por pessoa (IBGE, 2010). De acordo com o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2010), o percentual de formalização da população ocupada com 18 anos ou mais é de 70,33%, ou seja, menos de 30% possui trabalho informal.

O município foi escolhido para o desenvolvimento do estudo, principalmente, por conveniência, dada a localização dos pesquisadores. Por um lado, foram desenvolvidas revisão bibliográfica e pesquisa documental sobre a tarifação nos sistemas de TPU por ônibus, tanto no contexto brasileiro, quanto no caso de Limeira; por outro, foi realizado um estudo de caso, que contou com o contato direto com o poder público municipal. O estudo de caso foi realizado durante o ano de 2016, assim, os dados se limitam ao cenário desse período. Destaca-se a consulta realizada: à legislação que versa sobre o transporte público urbano; ao contrato de outorga de concessão para prestação e exploração dos serviços de transporte público coletivo de passageiros de Limeira; às planilhas GEIPOT do município; e às reuniões com membros da Secretaria de Mobilidade Urbana.

O tipo da prestação do serviço de transporte público operado no município de Limeira é indireto, sendo realizado por meio de uma concessão, uma vez que a Prefeitura alega não possuir meios próprios, experiência e orçamento para investir na prestação deste serviço. Desse modo, ao conceder a outorga de concessão para a prestação e exploração do transporte público coletivo, o município estabelece, por meio de edital e contrato, o modo, a forma e as condições da prestação do serviço, bem como critérios, fórmulas, indicadores e parâmetros que mensuram a qualidade dele.

Como parte dos direitos e obrigações da empresa concessionária, destacam-se: a) cumprir fielmente as disposições aplicáveis da legislação municipal, bem como os demais diplomas legais e regulamentares que venham a ser instituídos durante a vigência do contrato; b) acatar as políticas e diretrizes estabelecidas pela Prefeitura Municipal de Limeira; c) cumprir normas e procedimentos operacionais, bem como as tabelas de horários que venham a ser fixadas pela Prefeitura; d) responder por todos os impostos, taxas, emolumentos, contribuições fiscais e parafiscais que incidirem, direta ou indiretamente, sobre todas as atividades decorrentes do contrato; e) encaminhar, até o dia 30 de junho e 31 de dezembro de cada ano, ao órgão gerenciador indicado pela Prefeitura, relatório circunstanciado das atividades desenvolvidas, contendo: i. estado de conservação da frota em operação na cidade de cada veículo; ii. média dos passageiros transportados nos dias úteis, sábados e domingos; iii. sugestões para o aperfeiçoamento dos serviços, que dependam da anuência da Prefeitura; g) encaminhar à Prefeitura, até a data legalmente fixada para a apresentação e registro dos balanços, a demonstração financeira dos resultados obtidos pela concessionária no exercício anterior; e, h) são direitos da concessionária, sem prejuízos de outros fixados em lei, Edital de Licitação e contrato: equilíbrio econômico-financeiro da contratação, dentro dos princípios legais e regulamentares que regem a forma de exploração do serviço e a fixação da tarifa respectiva; entre outras diretrizes.

Quanto à fiscalização de seus serviços, não foi identificado, no decorrer dessa pesquisa, um órgão específico responsável por esta tarefa, ficando a cargo de apenas um funcionário da Secretaria. Essa situação ilustra o que foi discutido no item anterior, ou seja, que, na prática, poucos municípios contam com uma entidade própria com papel fiscalizador.

Em relação a forma de remuneração, nos termos do contrato, ela era realizada através do recolhimento das tarifas pagas pelos usuários do transporte coletivo, bem como através da exploração da publicidade comercial nos veículos, pontos de parada e bilhetes de passagem ou assemelhados, sendo adicionado o subsídio oriundo da própria prefeitura municipal. A tarifa inicial do sistema, a qual entrou em vigor após a assinatura do contrato, era de R\$ 2,00 (dois reais). Todavia, a partir do decreto nº 187 de 2 de junho de 2016, a tarifa foi reajustada e subdividiu-se em quatro categorias, sendo elas: i. Tarifa Pública, válida para os usuários que efetuam

o pagamento em dinheiro, no valor de R\$ 3,70 (três reais e setenta centavos); ii. Tarifa Comum, válida para os usuários que efetuam o pagamento através do cartão “Passe Comum”, no valor de R\$ 3,00 (três reais); iii. Tarifa dos Estudantes e Professores, no valor de R\$ 1,00 (um real); e, iv. Tarifa da pessoa com deficiência e Idosos (acima de 60 anos¹¹), sendo esta, gratuita.

Com relação a subdivisão das tarifas é preciso destacar o seguinte: no que diz respeito aos idosos e a pessoa com deficiência, estes correspondiam a quase 40% dos usuários com algum tipo de isenção¹², constituindo-se ao mesmo tempo, em um direito à mobilidade urbana para estes atores e, ao mesmo tempo, em uma problemática que impactava, diretamente, no valor da tarifa pública e, na tarifa comum, visto que tal benefício era financiado pelos usuários pagantes, aplicando-se também ao desconto relativo a tarifa dos professores e estudantes. Ressalta-se ainda que, a tarifa de remuneração do sistema (ou tarifa técnica) era de R\$ 4,26 (quatro reais e vinte e seis centavos), havendo um subsídio de 15% por parte da Prefeitura sobre o valor da Tarifa Pública, de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro da empresa concessionária.

A tarifa do TPU em Limeira é constituída e impactada por diversos elementos, sendo eles - como apresentado na tabela 3 - gasto com folha de pagamento (cerca de 40 a 50%), combustível (cerca de 20 a 30%), depreciação (cerca de 5 a 7%), impostos e taxas, despesas administrativas, rodagem, lubrificantes, peças e acessórios (os demais itens, dividem-se entre 2 a 4%) (IPEA, 2003).

O município não possui um plano de mobilidade urbana, sendo este um elemento primordial para tratar da questão da tarifa pública, pois determina por estudos, as rotas dos veículos, a localização dos pontos de parada, alocando recursos de forma mais eficiente.

Outro elemento controverso é o artigo 2 da lei municipal nº 5.136/2013, que institui o subsídio financeiro para o TPU,

O subsídio será repassado, mensalmente às empresas operadoras do serviço público de transporte coletivo municipal e será calculado de acordo com o número de passageiros pagantes equivalentes transportados pelo sistema do mês anterior, baseando-se nas propostas e planilhas de custos apresentadas pelas concessionárias.

O método apresentado pelo artigo da Lei supracitada caracteriza inconsistência, dado que, o cálculo do custo do sistema é feito por meio da divisão do custo fixo do transporte pelo número de passageiros transportados, conhecido também como IPKe¹³, ou seja, a medida que o número de passageiros transportados aumenta, o custo total do sistema diminui, rateando o valor da passagem. Com isso o repasse considerando, unicamente o número de passageiros transportados não demonstra eficiência na utilização deste recurso público, uma vez que, o apresentado pelo artigo da Lei citado, quanto maior a quantidade de passageiros transportados maior será o valor repassado, demonstrando uma inversão da lógica.

O artigo 4º, da mesma lei, nº 5.136/2013, estabelece que,

A Prefeitura Municipal e as empresas concessionárias do serviço público de transporte coletivo disponibilizarão, em seus respectivos sítios eletrônicos, a atual planilha de custo da tarifa, bem como os documentos comprobatórios, mantendo atualizada essa informação sempre que novo valor da tarifa for fixado, e a disponibilização se dará a partir de banner específico da home page.

Fato é que não existe uma fiscalização efetiva por parte do poder público municipal, que cumpra o previsto no excerto acima, a fim de diminuir o desequilíbrio financeiro e a pressão apresentada mensalmente pela empresa concessionária, pelas tabelas GEIPOT.

Na cidade de Limeira, o método GEIPOT vem sendo utilizado pela empresa concessionária para calcular o valor da tarifa e seus possíveis reajustes. Com os reajustes realizados pela empresa no ano de 2016, a Secretaria de Mobilidade Urbana do município alocou um funcionário para analisar os cálculos realizados, a fim de conferir os dados que refletiam no aumento do preço da tarifa.

¹¹Destaca-se que no município de Limeira/SP, operava a gratuidade aos idosos acima de 60 anos, sendo que a Legislação Federal determinava tal benefício àqueles acima de 65 anos.

¹²Dado fornecido pela Secretaria de Mobilidade Urbana do Município de Limeira/SP, correspondente ao ano de 2016.

¹³IPKe: Índice de Passageiros Equivalentes por Quilômetro - à medida que esse índice aumenta, maior é a sustentabilidade do sistema.

A planilha de cálculo da GEIPOT era apresentada à Secretaria mensalmente, na qual a empresa detectava desequilíbrio econômico-financeiro. Nas reuniões realizadas, nas quais as pesquisadoras conversaram com o assessor da Secretaria, verificou-se que a GEIPOT era usada somente pela empresa e não como instrumento de controle da própria Secretaria. Dessa forma, ficou evidente que os gestores não conheciam claramente o funcionamento da tabela.

Ao analisar a planilha GEIPOT da cidade, notou-se que haviam pontos incompreendidos. Primeiramente, haviam alguns indicadores os quais não se sabia a procedência, ou seja, a forma como eram calculados e a atualidade deles. Além disso, os dados contidos nela demonstravam, basicamente, os custos que a empresa tinha ofertando o serviço (como os custos para manutenção dos ônibus, rodagem, folha de pagamento), mas não apareciam as receitas e/ou margem estabelecida para lucro.

Além disso, não havia a consideração no cálculo da quantia recebida pela empresa pela prestação de serviço em publicidade na frota, por exemplo, que eram realizados em grande volume e somente 10% dessa receita era repassado para a Secretaria, segundo reuniões com gestores. Este ponto é considerável pois, não há como determinar a ocorrência de desequilíbrio econômico-financeiro quando são apresentados somente os custos, sem o conhecimento completo das receitas, já que haviam entradas além do pagamento das tarifas pela população usuária do transporte.

Na tentativa de obter esclarecimentos e informações técnicas sobre os dados apresentados na planilha, não foram encontradas fontes oficiais que apontavam o entendimento dos índices ou a maneira como foram construídos. É válido dizer das limitações desta pesquisa, uma vez que as pesquisadoras não tinham acesso completo a informação oficial e os meios de pesquisa eram escassos, sendo importante salientar que um método oficial de cálculo, usado em larga escala pelos municípios brasileiros para estabelecimento da tarifação do transporte público que impacta (I) a vida da população usuária do serviço e (II) dos volumes de subsídios que serão oferecidos para co-financiar o serviço, não possuir uma explicação de fácil e livre acesso para a população e para as prefeituras sobre seu funcionamento, é alarmante.

Portanto, apesar da planilha GEIPOT ser uma das mais utilizadas nas cidades brasileiras, há limitações e disfuncionalidades no seu desenho (MOURA, 2005). Por exemplo, até 1994 este método apresentava “coeficientes, índices e procedimentos desatualizados, em razão de alterações na legislação trabalhista e tributária, na tecnologia dos ônibus” (XAVIER, FERRAZ, RAIA Jr, 1992 apud MOURA, 2005, p. 26-27). Muito provavelmente os índices e procedimentos continuam em desconformidade, uma vez que a análise da planilha junto ao poder público demonstrou falta de conhecimento, inclusive da própria empresa que a utilizava para reajustar o valor da tarifa aos usuários do transporte.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo buscou analisar os determinantes do preço da tarifa de TPU por ônibus no Brasil, trazendo o caso do município de Limeira como forma de exemplificar os elementos teóricos a partir de uma experiência prática. Nesse sentido, Limeira apresenta, assim como na maioria dos municípios brasileiros, uma forma de prestação de serviço indireta, por meio de concessão à iniciativa privada.

Ao longo das seções, o trabalho demonstrou o funcionamento do sistema de financiamento de TPU, por ônibus, bem como apresentou os principais índices na formação do preço das tarifas e algumas metodologias de cálculo utilizadas no Brasil, retratadas pela literatura. Com esse embasamento, foi possível melhor compreender a realidade de Limeira e a utilização por parte do poder público municipal do método do GEIPOT, que apesar de ser um dos mais utilizados nas cidades brasileiras, não resulta nas menores tarifas, situação que foi verificada no caso do método de Goiânia.

Notou-se, ainda, a falta de compreensão dos índices utilizados pela planilha GEIPOT tanto por parte da própria empresa concessionária de Limeira, que a utilizava para reajustar o valor da tarifa aos usuários do transporte, quanto pelo poder público municipal. Além disso, não havia prestação de contas suficiente que demonstrasse a receita total recebida pela empresa para prestação de serviço em publicidade na frota no cálculo final, assim como alguns indicadores não possuíam fonte de verificação, o cálculo e a atualização das fontes. Tal situação é agravada pela fiscalização insuficiente por parte do poder público municipal.

Por fim, a causa mais aparente para a dificuldade em alcançar equilíbrio financeiro em um serviço de qualidade e que busca oferecer acesso e trânsito a todos pela cidade é a ausência de um plano de mobilidade urbana. Este

seria responsável por elaborar estudos mais amplos sobre mobilidade e diversos meios de locomoção, rotas de veículos e outros meios, localização dos pontos de parada, buscando assim o uso mais eficiente dos recursos e a ampliação do uso desse serviço.

REFERÊNCIAS

ABIKO, A. K. **Serviços públicos urbanos**. São Paulo: EPUSP, 1995. Disponível em <http://www2.pcc.usp.br/files/text/publications/TT_00010.pdf>. Acesso em 06 ago. 2017.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO DO BRASIL. **Perfil Limeira**, SP. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/limeira_sp#trabalho>. Acesso: 07 abr. 2018.

BAROUCHE, T. O. **Tarifa social e subsídio cruzado: o mito da universalidade do transporte público brasileiro**. 2015. 165f. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências Humanas e Sociais. Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2015.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso: 31 jul. 2017.

BRASIL. **Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985**. Institui o Vale-Transporte e dá outras providências. Brasília, DF, 17 dez. 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7418.htm>. Acesso em: 5 ago. 2017.

COSTA, F. C.; NASSI, C. D. Análise comparativa dos sistemas tarifários de algumas cidades do mundo. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, Ano 31, p. 7-22, 2009.

DE CARVALHO, C. H. R. et al. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Brasília: IPEA, 2013 (Nota Técnica, n.2).

DE CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil**. Texto para Discussão, IPEA, 2011.

DI PIETRO, M. S. Z. Função social da propriedade pública. **Revista Eletrônica de Direito do Estado**. Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, número 6, 2006. Disponível em <<http://www.direitodoestado.com.br/artigo/maria-sylvia-zanella-di-pietro/funcao-social-da-propriedade-publica>>. Acesso em: 06 ago. 2017.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES. **Instruções práticas para cálculo de tarifas de ônibus urbanos**, Brasília, 1983. 48 p.

FERRAZ, A. C. P.; BARROS JUNIOR, L. A. T. Erros econômicos nos métodos de cálculo da tarifa. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, n.55, p. 125-130, 1992.

GEIPOT. **Requisitos básicos para cálculo da tarifa**. Disponível em: <http://www.geipot.gov.br/Estudos_Realizados/cartilha01/Tarifa_p%C3%A1gina8/Tarifa_p%C3%A1gina8.htm> Acesso em: 30 jul. 2017

GOMIDE, A. A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. Políticas sociais - acompanhamento e análise, nº12, p. 242-250, fev. 2006.

GOULARTI FILHO, A. Estado, transportes e planejamento no Brasil: a atuação do geipot na formulação de políticas públicas para os transportes. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, Taubaté,

v. 12, n. 3, p. 228-258, set./dez. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua – PNAD. **Contínua**: principais destaques da evolução do mercado de trabalho no Brasil 2012-2016. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pnad_continua_mensal/default_retrospectiva.shtm>. Acesso em: 05 ago. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Panorama da cidade de Limeira. **População**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/limeira/panorama>>. Acesso em: 07 abr. 2018.

INSTITUTO DE PESQUISA - IPEA. **Nota Técnica n. 02 - de Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Brasília: IPEA, julho de 2013. Disponível: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/130714_notatecnicadirur02.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2018.

INVENTARIANÇA DA EXTINTA EMPRESA BRASILEIRA DE TRANSPORTES - GEIPOT. Disponível em <<http://www.geipot.gov.br/index.htm>>. Acesso em: 14 mai. 2018.

JUSBRASIL. **Diferenças entre autorização, permissão e concessão**. Disponível em <<https://draflaviaortega.jusbrasil.com.br/noticias/334798287/diferenca-entre-autorizacao-permissao-e-concessao>>. Acesso em: 06 ago. 2017.

LIMA, I. M. O. **Transporte urbano de passageiros**: a tarifa como fonte de recursos. (Texto para discussão). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 1992.

LIMEIRA. **Edital e Contrato de Concessão do Transporte Público do Município de Limeira/SP**. Disponível em: <<https://goo.gl/tJo6Ju>>. Acesso em: 07 set. 2016.

LIMEIRA. **Lei nº 5.136, de 23 de julho de 2013**. Institui subsídio financeiro para Transporte Coletivo Urbano e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Limeira. 24 de Julho de 2013.

MOURA, A. V. **Análise comparativa dos resultados de diferentes métodos de cálculo da tarifa do transporte público urbano por ônibus**: um estudo de caso para a cidade de Goiânia. 2005. 186f. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de São Carlos, 2005.

PEREIRA, R. H. M. **Envelhecimento populacional, gratuidades no transporte público e seus efeitos sobre as tarifas na Região Metropolitana de São Paulo**. (Texto para Discussão). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2014.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, nº 79, 41-53, 2013.

SOUTO, M. J. V. Gestão alternativa de serviços públicos. **Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, v. 219, p. 179-203, jan. 2000. ISSN 2238-5177. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/47501/45247>>. Acesso em: 06 ago. 2017.

TARIFAZERO.ORG. **Movimento Passe Livre**. Disponível em <<http://tarifazero.org/mpl/>>. Acesso em: 06 ago. 2017.

VERRONI, J. H. Z. **Tarifa do transporte público urbano por ônibus: uma contribuição para determina-**

ção de seu valor. 2006. 178f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, 2006.



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO
Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

NORMATIZAÇÃO E RACISMO DE ESTADOS: TENDÊNCIAS DA AÇÃO ESTATAL NAS POLÍTICAS URBANAS MUNICIPAIS PAULISTAS

MAZARINI, Ana Carolina Lirani.¹

ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6745-3870>

*Autor para correspondência e-mail: ac.mazarini@yahoo.com.br

Palavras-chave

Neoliberalismo
Parcerias Público-Privadas
Urbanismo
Racismo de Estado
Michel Foucault

Keywords

Neoliberalism
Public-private partnerships
Urbanism
State racism
Michel foucault

Palabras clave

Neoliberalismo
Alianzas público privadas
Diseño urbano
Racismo de estado
Michel Foucault

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo o modelo de gestão dos territórios e da população da cidade de São Paulo que está ocorrendo dentro das tendências de racionalidade neoliberal, o que acaba por proporcionar projetos urbanos que se modelam a partir de Parcerias Público-Privadas (PPP). Apoiando-se nos estudos que o filósofo Michel Foucault desenvolveu sobre o controle dos espaços e dos corpos, da produção de subjetividades, as relações de poder-saber e a respeito da governamentalidade, procuramos demonstrar como os atuais projetos urbanos buscam através de padrões normativos perpetuar a gestão da sociedade e a disciplina dos corpos, visando uma sujeição da população dentro de uma racionalidade que ao privilegiar uma organização da cidade em torno da produção e circulação do capital, legitima a institucionalização um racismo de estado.

ABSTRACT

STANDARDIZATION ANDE RACISM STATES: TRENDS INSTATE ACTION ON THE MUNICIPAL URBAN POLICIES IN THE STATE OF SÃO PAULO

This article aims to the modelo f management of the territory and of the population of the city of São Paulo that is occurring within the Neoliberal rationality trends, which ultimately provide urban projects that model public-private partnerships (PPP). Supporting studies that the philosopher Michel Foucault developed over the control of the spaces and bodies, the production of subjectivities, relations of power-Knowledge and respect of the governance, we seek to demonstrate how the current urban projects seek through normative patterns perpetuate the management of society and the discipline of the bodies, targeting a subjection of the population within a rationality that by favouring na organization of the city around the production and circulation of capital, legitimate and institutionalizing a racism.

RESUMEN

NORMALIZACIÓN Y RACISMO ESTADOS: TENDENCIAS EM LA ACCIÓN DEL ESTADO EM LAS POLÍTICAS URBANAS MUNICIPALES EM EL ESTADO DE SÃO PAULO

Este artículo tiene como objetivo el modelo de gestión del territorio y de la población de la ciudad de São Paulo que está ocurriendo dentro de las tendencias de la racionalidad Neoliberal, que en última instancia proporcionan proyectos urbanos modelo de Alianzas público privadas (PPP). Apoyar estudios que el filósofo Michel Foucault desarrolló sobre el control de los espacios y los cuerpos, la producción de subjetividades, relaciones de poder-saber y el respeto de la gobernanza, intentamos demostrarse cómo los proyectos urbanos buscar a través de patrones normativos perpetuarán la gestión de la sociedad y la disciplina de los órganos, encaminadas a colocar a la población dentro de una racionalidad que, favoreciendo a una organización de la ciudad alrededor de la producción y circulación de capitales, legítimas y institucionalización de un racismo.

¹Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais na Universidade Estadual Júlio de Mesquita - Campus Marília e doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais na Universidade Estadual Júlio de Mesquita - Campus Marília.

T INTRODUÇÃO

Endência presente em todos os campos de discussões e abordagens concretas, o pensamento neoliberal tomou lugar de predominância dentro das políticas públicas nacionais. Esse modelo que vêm se consolidando em âmbito nacional, implica em mudanças do papel do Estado e suas articulações com o mercado nacional e estrangeiro.

Em suas análises, Dardot e Laval (2016) afirmam que depois da crise de 2008, o neoliberalismo transforma-se em ordem construída dominante, saindo do plano do discurso e se transformando em um ordenamento construído através de discursos e práticas dentro das dimensões econômicas, políticas, sociais, subjetivas e jurídicas que passam a construir processos de financeirização da sociedade.

“longe de provocar o enfraquecimento das políticas neoliberais, a crise conduziu a seu brutal fortalecimento, na forma de planos de austeridade adotados por Estados cada vez mais ativos na promoção da lógica da concorrência dos mercados financeiros”, [...] tornando o neoliberalismo uma ‘questão estratégica universal’” (DARDOT; LAVAL, 2016, p.14-15).

Esse novo modelo nasce como ordem do mercado por meio de um “enquadramento jurídico cuidadosamente ajustado” que “rejeita a passividade governamental” e “purifica o mercado concorrencial” (DARDOT; LAVAL, 2016, p.69). Assim esse sistema impôs regras supremas e universais de governo no sentido de

“aumentar a capacidade de reação das empresas, diminuir a pressão fiscal sobre os rendimentos do capital e os grupos mais favorecidos, disciplinar a mão de obra, baixar o custo do trabalho e aumentar a produtividade” (DARDOT, LAVAL, 2016, p.199).

Assim, o neoliberalismo sai da sua condição ideológica para um processo de neoliberalização, protagonizado pelo capital financeiro globalizado instalando uma nova relação de poder Estado-mercado apoiados em uma narrativa de crise, novas condutas e ações governamentais são postas em cena.

Em termos práticos vemos ocorrer esse processo de neoliberalização através da regulação dos mercados para os mercados, possibilitando um aumento do poder dos atores financeiros que resulta em uma transformação estrutural das economias, instituições e Estados. Em outros termos, “a governabilidade neoliberal escorase num quadro normativo global que, [...] orienta de maneira nova as condutas, as escolhas e as práticas desses indivíduos” (DARDOT; LAVAL, 2016, p.21).

Do ponto de vista do planejamento urbano, inaugura-se dentro do chamado planejamento estratégico, as parcerias público-privadas (PPPs), enquadrando assim as políticas urbanas aos novos padrões de racionalidade político-econômicos internacionais.

As PPPs foram apresentadas nas agendas urbanas como uma saída eficiente para o desenvolvimento de infraestrutura pública a partir da parceira com o setor privado da economia. Ela orienta um amplo conjunto de ações estratégicas do Estado, através da consolidação de uma disciplina neoliberal dentro da dimensão territorial e institucional. Assim as agendas urbanas abandonam a ideia do planejamento urbano como atividade pautada na preocupação das questões sociais e políticas e passam a conceber planos orientados pelo funcionamento do mercado, em que a execução dos projetos é diretamente associado à criação das condições ideais para ação dos agentes do mercado.

Essas novas estratégias de incorporação mercadológica dentro das formulações de políticas públicas, trouxe para o cenário da política pública urbana uma estratégia de ação que ao valorizar o crescimento do setor imobiliário, como colocado pela autora Rolnik (2015) traz para o âmbito da produção dos espaços urbanos, principalmente aqueles ligados a produção habitacional, uma lógica de rentabilidade dos investimentos financeiros que acaba acarretando a financeirização da terra urbana, cujo principal efeito é o agravamento da desigualdades sociais e das crises sociais características das cidades brasileiras à décadas.

Essas parcerias público-privada que se disseminaram por todo país foram também implementadas na gestão municipal da cidade de São Paulo. O modelo paulista garante aos parceiros privados uma racionalidade neoliberal que transfere ao estado a tarefa de provedor de uma lógica voltada para o consumo de serviços. Ao disponibilizar da terra pública como fonte de ativos econômicos ele associa o valor dessa terra a especulação

do mercado financeiro-imobiliário, promovendo como resultado transformações contratuais e institucionais que geram transformações morfológicas e tipológicas já apontadas como causa de um aumento das disparidades sociais nesses espaços urbanos².

PPPs PAULISTA E O CASO DA PPP CAMPOS ELÍSIOS

Em abril de 2013, o governo de São Paulo juntamente com a prefeitura da cidade de São Paulo, o projeto PPP da Habitação do centro destinado a região central da cidade, com o objetivo inicial de se construir vinte mil moradias, que seriam viabilizadas com recursos privados, subsidiados pelo programa federal Minha Casa Minha Vida e com recursos complementares dos governos estaduais e municipais, em que a prefeitura de São Paulo concederia um aporte de vinte mil reais por unidade habitacional.

Ao analisar o projeto apresentados o programa parecia unir todos os problemas urbanos e sociais presentes na realidade da cidade. Ele reunia a transformação da cidade através da elaboração de quadras abertas, ruas sem muros, edifícios com características múltiplas que seriam formados por uma mistura de classes sociais e áreas térreas destinadas ao comércio.

Com a justificativa emblemática de ocupar as áreas subutilizadas do centro da cidade, o projeto começou a apresentar uma série de entraves para uma gestão democrática da cidade, principalmente no atendimento das famílias de baixa renda e do déficit habitacional do município.

Dentre os principais problemas identificados destacamos: Das 20.221 unidades habitacionais ofertadas pela PPP, apenas 6.650 seriam destinadas às faixas de menor renda, excluindo também as famílias com renda inferior a 1 salário mínimo. Apenas 20% de todas as habitações ofertadas seriam destinadas aos atuais moradores das áreas centrais da cidade, considerando a existente de aproximadamente 21.810 domicílios em situação precária na região ocupados por famílias de até 3 salários mínimos³, a proposta apresentada não priorizou a real demanda de subsídios públicos para o acesso à moradia.

Junto a esses dados, meses após ao lançamento do projeto, o então governo Geraldo Alckmin assinou o Decreto nº59.273, que declarou de interesse social para fins de desapropriação mais de 900 imóveis na região os quais passariam por uma remodelação, financiado pelo instituto responsável financeiro da PPP, a fim de se construir habitações. Ao terem disponibilidade ao projeto, moradores realizaram um mapeamento das regiões atingidas pelo decreto e diagnosticaram que dos imóveis que sofreriam o processo de desapropriação 86% estavam ocupados. Unidos desses dados os moradores e comerciantes da região entraram com uma ação civil pública com uma série de questionamentos sobre o projeto e os decretos criados para sua contemplação, levando aos órgãos públicos o projeto foi suspenso e aparentemente então esquecido.

Nos primeiros meses de mandato municipal do prefeito João Doria a prefeitura lançou a PPP Campos Elísios em que as quadras 36, 37 e 38 do bairro Campos Elísio sofreriam um processo de “requalificação” afim de se construir na quadra 36 um hospital e nas 37 e 38 torres habitacionais.

Nas quadras 37 e 38 a prefeitura pretende construir um complexo que abrigará prédios residências, uma escola de música, uma creche para 200 crianças e no térreo sala comerciais serão ligadas por um boulevard à rua Santa Efigênia, sendo todo o projeto realizado em uma parceira da prefeitura e governo do estado com a construtora mineira Canopus. Já a quadra 38 será revitalizada para a construção do novo hospital Pérola Byington.

Através de uma diversificação de apartamentos, o projeto pretende atrair para a região uma diversidade maior de famílias, contemplando uma faixa de renda mensal que irá de 810,00 a 8.100 reais, com esse projeto a PPP prevê que 80% dos apartamentos serão ocupados por famílias externas ao bairro.

Analisando o projeto pelo viés dos dados socioeconômicos, do uso do solo e através de denúncia dos moradores locais, podemos constatar que a prefeitura está, através da parceria com empresas, tentando atrair para região uma faixa populacional de maior renda, que difere da população existente no bairro.

Para tanto, remoções ilegais das famílias e comerciantes do bairro vêm ocorrendo desde do início desse ano. Por se tratar que uma região demarcada como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), essas ações da prefeitura e o aval judiciário para essas ações, estão sendo questionados pelos moradores e órgãos ligados a sociedade civil.

²Ver artigos: Mendonça; Pedro H. Rezende. Três contradições das PPPs Paulistas: Da provisão Habitacional aos negócios imobiliários-financeiros; Nascimento, Denise Morado e Freitas, Daniel Medeiros. Ampliação do conceito de PPP para compreender seu papel no processo de neoliberalização.

³Dados retirados do Plano Municipal de Habitação de 2009.

Esse desmonte das ZEIS associado com os discursos de “requalificação” e “revitalização” de áreas, como essas, têm provocado a criação de novas ocupações, assentamentos precários, aumento da população em situação de rua e da situação de vulnerabilidade de boa parte da população, diagnosticando esse que pode ser observado nas regiões periféricas as essas áreas que estão passando por essas intervenções.

Visto que não existe a possibilidade de colaboração da iniciativa privada em projeto de requalificação sem o interesse na obtenção de lucros, em razão das lógicas dos mercados imobiliários, é dever da sociedade acompanhar o desenrolar desses tipos de ações do poder público na busca de conquistar um novo modelo de requalificação urbana a ser empregada no centro de São Paulo, buscando evitar abusos de poder econômico e preservando os direitos das populações atingidas.

Trazendo dados mais empíricos sobre as tendências dos processos de remoções que estão sendo realizadas na região central da cidade, tomamos como a análise os processos de remoções ocorridos na primeira metade desse ano na quadra 36 do bairro central Campos Elísio.

No dia 15 de abril de 2018, a prefeitura da cidade iniciou os processos de retiradas das famílias para a implementação das obras da PPP, funcionários da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) juntamente com a polícia, estacionaram caminhões de mudança em frente as residências do perímetro com o intuito de instruir os moradores a deixar suas casas de forma “voluntária”. No dia seguinte, oficiais de justiça munidos com mandados de arrombamento, passaram a retirar os restantes dos moradores e comerciantes locais, emparedando os imóveis, sem que a prefeitura convocasse a população para qualquer tipo de discussão sobre os rumos da região.

Na ação cerca de 162 famílias foram expulsas e praticamente todos os imóveis foram demolidos ou interditados. Dessas famílias, 122 estão recebendo auxílio-moradia pela CDHU, através de uma negociação que se deu à revelia de qualquer negociação com os atingidos pelo projeto.

Com relação ao destino dessas famílias, levantamento realizado pelo coletivo Fórum Aberto Mundaréu da Luz⁴, mostra o destino dessas famílias após passarem pelo processo de remoção, o Fórum levantou que metade dessas pessoas não tinham seus destinos conhecidos e dos outros 50 por cento, 60 por cento se alocaram em ocupações e pensões do entorno (como o edifício Wilton Paes de Almeida, que desabou com o incêndio); 14 por cento foram para favelas localizadas em outras regiões da cidade e 4 por cento foram para pensões nas quadras 37 e 38 (também ameaçadas de remoção pela PPP habitacional).

Uma das moradoras atingidas vivia na quadra desde 2013, se mudou para lá devido a uma outra ação do Estado que removeu um quarteirão inteiro da mesma região, na época a moradora recebeu um termo da CDHU garantindo atendimento definitivo em relação a uma habitação, o que nunca ocorreu. Ao passar por essa segunda ação Estatal ela recebe um auxílio-moradia mensal de R\$ 400,00 além de um segundo termo da CDHU, com uma nova promessa de acesso a uma habitação segura em posse. Em mãos desse valor mensal ela se instalou junto com seu filho em uma pensão na quadra 37 e suas coisas foram para um depósito que ela mesma encontrou ali perto.

Outro caso observado é de uma senhora de idade que mora na região junto com seu neto menor de idade, eles moravam em uma ocupação que se localizava na quadra 36, na ação Estatal descrita acima, eles foram removidos sem qualquer auxílio-moradia ou atendimento habitacional. Enquanto os funcionários do estado levavam seus pertences para o caminhão de mudança, vizinhos conseguiram encontrar um quarto para os dois em uma pensão localizada na vizinhança, mas por se tratar de um cômodo pequeno, seus pertences tiveram que ser despachados para um depósito da Secretaria de Saúde na zona oeste da cidade, sendo que depois de um mês da utilização desse depósito a família terá que pagar uma taxa diária para a utilização do depósito ou arcar com o frete de deslocamento dos pertences de volta o centro. Sem qualquer forma de auxílio público, vizinho organizaram uma “vaquinha” para pagar o primeiro mês de aluguel dessa família na nova pensão.

Através desse breve relato sobre como estão ocorrendo essas remoções, o interesse de nossas análises é **a maneira em que essas famílias, que foram retiradas durante esse processo, estão sendo assessoradas pela gestão pública.**

Ou seja, são pessoas que mais uma vez ao serem expulsas dentro de processos de renovação urbana e que se realocam novamente em áreas que apresentam condições de vulnerabilidade e falta de amparo estatal.

Com a apresentação desse cenário, cabe uma reflexão sobre os mecanismos e os processos que acabam por

⁴<https://mundareudaluz.org/>.

banalizar e em certa medida institucionalizar essas ações estatais.

RAZÃO DE ESTADO MODERNO

Para pensar nessas relações entre população e estado nas formulações das políticas públicas urbanas, optamos como caminho teórico das relações de poder estudadas por Foucault, destacando a emergência do biopoder, razão de Estado essa, a qual se difere do poder predominante da Idade Média, em que o soberano praticamente detinha o direito de vida e morte de seus súditos

A análise de razão de Estado nos estudos de Michel Foucault se direciona sempre às práticas que permitem o surgimento de novas instituições, dentro desse raciocínio, Foucault mostra como nesse movimento de construção surge uma nova noção de governamentalidade e consequentemente de Estado Moderno.

O biopoder que surgiu em meados do século 18, aparece como um poder que objetiva atuar sobre o ser humano enquanto ser biológico, com o intuito de assegurar a existência e continuidade da raça humana. Com o advento da Revolução Industrial, o biopoder passa ter um papel central nesse novo tipo de produção, pois junto dessa mudança de meio de produção novos processos sociais aparecem, como o aumento do número de pessoas morando nas cidades. A biopolítica então, passa a atuar no controle de processos econômicos através de dados estatísticos de monitoramento da vida.

O aumento da população urbana aponta para a necessidade dos comportamentos e gestos mais adestrados, assim cria-se mecanismos de controle e normalização dos corpos dessa população a fim de se construir uma sociedade mais normalizada com o objetivo de evitar desperdícios no tempo e na produção capitalista.

Na medida em que a cidade se torna um importante lugar de mercado que unifica as relações comerciais, não simplesmente a nível de uma região, mas a nível da nação e mesmo internacional, a multiplicidade de jurisdição e de poder torna-se intolerável. A indústria nascente, o fato de que a cidade não é somente um lugar de mercado, mas um lugar de produção, faz com que se recorra a mecanismos de regulação homogêneos e coerentes (FOUCAULT, 2000, p.86).

Assim, podemos entender o desenvolvimento do Urbanismo enquanto um dispositivo que vai auxiliar na consolidação desse modelo de racionalidade estatal. Tendo sua origem associado as demandas urbanas dos séculos XVIII e XIX, ele tem como objetivo trazer ordenamento na gestão populacional e territorial dentro dessa nova razão de Estado, pois na nova governamentalidade trata-se de

“dispor das coisas, isto é, de utilizar táticas, muito mais do que leis, ou utilizar ao máximo as leis como táticas; agir de modo que, por um certo número de meios, esta ou aquela finalidade possa ser alcançada” (FOUCAULT, 2008a, p.132).

Os discursos urbanísticos, principalmente os que se apoiam em racionalidades neoliberais, vão evidenciar suas relações com um poder estatal que pretende organizar os espaços, as tipologias das cidades conforme funções e hierarquias que trabalhem como um mecanismo de circulação da produção do capital.

[...] não mais estabelecer e demarcar o território, mas deixar as circulações se fazerem, controlar as circulações, separar as boas das ruins, fazer que as coisas se mexam, se desloquem sem cessar, que as coisas vão perpetuamente de um ponto a outro, mas de uma maneira tal que os perigos inerentes a essa circulação sejam anulados. (FOUCAULT, 2008a, p.85).

Esse poder ao trabalhar em torno da regulamentação da sociedade, não vai apenas trabalhar em torno dos espaços de socialização e produção, mas também, vai regular a própria população.

Foucault ao analisar as ações políticas implantadas nos espaços dessas cidades afirma que o objetivo desse poder se dá na busca da normalização de um novo conceito de população entendido a partir de sua regularidade biológica, sendo preciso por tanto proteger o corpo social, a vida da população, para tornar viável tanto a produção quanto o consumo.

As regulações da população constituem então, dois polos em torno dos quais se desenvolveu essa organização das populações no biopoder, a gestão calculada da vida a partir dos custos e os benefícios econômicos, assim não só os corpos individuais devem ser adestrados, mas toda a população passa a ser regulada pelo

acompanhamento de taxas variadas (como mortalidade, fecundidade, natalidade, etc.)

Este biopoder foi elemento indispensável ao desenvolvimento do capitalismo, que só pode ser garantido à custa da inserção controlada dos corpos no aparelho de produção e por meio de um ajustamento dos fenômenos de população aos processos econômicos (FOUCAULT, 1988, p.132).

Para o autor, diferente do poder pastoral, essa nova razão de Estado não contém nenhuma referência externa, ela é o saber que permite ao Estado uma estabilidade tão qual que pode conseqüentemente, ser conservada e ampliada, mantendo o Estado em seu pleno funcionamento, ou seja se como um fim em si mesma.

Dentro desse raciocínio de conservação e desenvolvimento do Estado moderno e de sua racionalidade, o autor salienta que é autorizado como prática pública o sacrifício, o prejuízo, a seletividade. Como a manutenção do Estado está em constante perigo, o Estado pode agir de maneira obscura para garantir sua sobrevivência, e a partir dessa necessidade que surge um novo dispositivo, a polícia.

Para Foucault, esse dispositivo surge como aparato para a manutenção da ordem estatal moderna

A partir do século XVII, vai-se começar a chamar de polícia“ o conjunto dos meios pelos quais é possível fazer as forças do Estado crescerem, mantendo ao mesmo tempo a boa ordem desse Estado. Em outras palavras, a polícia vai ser o cálculo e a técnica que possibilitarão estabelecer uma relação móvel, mas apesar de tudo estável e controlável, entre a ordem interna do Estado e o crescimento das suas forças”. (FOUCAULT, M, 2008, p. 421).

Essa polícia que tem como responsabilidade a manutenção da ordem estatal, usa como instrumento de ação, a estatística. Essa ciência, oriundo dessa racionalidade moderna permite através de um ordenamento de dados que o Estado tenha conhecimento acerca de sua população, permitindo um controle maior das ações dos sujeitos pelo Estado. Assim, Foucault resume a ação da polícia da seguinte maneira: a regulação da ação dos homens entre si, a regulação das ações públicas dos indivíduos que poderiam influenciar negativamente a ação dos demais.

O BIOPODER E O RACISMO DE ESTADO

Dentro do mesmo raciocínio, Foucault ressalta que dentro desse exercício de poder centrado no biopoder, em que se tem por objetivo uma regulação dos corpos da população e dos espaços urbanos afim de se tornar a cidade como cenário ideal para a reprodução capitalista, o racismo político é inserido dentro desse mecanismo, ao sevir de aporte as ações normativas que fragmentam a população em subgrupos.

O racismo é formado nesse âmbito (o racismo em sua forma moderna, estatal, biologizante): toda uma política da população, da família, do matrimônio, da educação, da hierarquização social e da propriedade, e uma longa série de intervenções permanentes ao nível do corpo, das condutas, da saúde e da vida cotidiana receberam então sua cor e sua justificação da preocupação mítica por proteger a pureza de sangue e de fazer triunfar a raça (FOUCAULT, 1979, p. 197).

Trazer para o cerne da população uma fragmentação que coloque em seu raciocino a formação de subgrupos “ danosos” para o desenvolvimento da sociedade auxilia na consolidação desse racismo que opera dentro de uma relação guerreira, e aí decorre o papel da polícia nos dias atuais, em um raciocínio em que para alguém viver é preciso que o outro morra. Uma relação que se mostra higienista à medida em que a morte do que é considerado inferior, degenerado, anormal, deixa a vida em sociedade mais sadia.

Como ressaltado no curso de 1976, em defesa da sociedade, se esse mecanismo consegue atuar é porque tirar a vida corresponde em uma eliminação do perigo biológico e ao fortalecimento, diretamente ligado a essa eliminação, a própria espécie ou raça. Então, nesse sentido o exercício de poder apoiado no racismo político abre espaço para a adoção de políticas que possibilitam a “morte social” de parte de uma população.

Portanto, a especificidade ligada a esse racismo político está na possibilidade de se efetuar tecnologias de poder que intensifique os processos de vulnerabilidade social, como também está associado ao funcionamento de um Estado que pode utilizar dessa subdivisão da população, do abandono dessa parcela populacional com o objetivo de uma razão de Estado. Assim o termo “racismo” empregado por Foucault pode ser inseridos em

situações de exclusão, desigualdades sociais, encarceramento e abandono, produtos das próprias políticas implementadas.

Podemos então pensar essas políticas e ações estatais como partes da estrutura de estados de dominação, frequentemente observadas como estruturas estáticas e hierárquicas em que se torna muito difícil opor resistências, pois apresentam relações assimétricas de poder em que as populações mais vulneráveis estão presas a margens das ações estatais que visam a normatização da sociedade.

Assim, fica evidente que para a formação e consolidação dos Estados modernos, essa diretriz racista se torna uma ferramenta importante pois ela torna justificativa a falta de ações estatais sobre a parcela vulnerável da população afim de se consolidar a proteção de sua população.

CONSIDERAÇÕES

Seguindo as tendências presentes nas diversas áreas ligadas as políticas públicas, as políticas ligadas as renovações dos espaços urbanos se ligam com intensidade a racionalidade neoliberal que entremeia todos os aspectos sócio-políticos no âmbito nacional.

Vemos na cidade de São Paulo, o surgimento de muitos pequenos projetos urbanos direcionados a diversas regiões da cidade em que o Estado não mais se coloca como o principal responsável por essas intervenções, agora ele se coloca como mais um agente de colaboração para a gerencia das empresas desses projetos.

Dentro desse raciocínio, podemos analisar que o Estado através dos mecanismos utilizados pelo saber e técnica de racionalização e organização dos espaços urbanos, o Urbanismo, constrói elementos normativos que disponibilizam a terra urbana ao processo de reprodução e consolidação da mentalidade neoliberal de produção capitalista.

Como colocado por muitos trabalhos, os espaços urbanos brasileiros foram ao longo dos anos se constituídos de uma outra maneira, oriundos de amplas tentativas ligadas a essa mentalidade de reprodução, podemos observar a olhos nus que esse processo transformou os espaços urbanos em espaços heterógenos, múltiplos e de grande complexidade social.

O trabalho ao trazer como exemplificação desse raciocínio, um caso recente observado no centro da cidade de São Paulo, busca evidenciar a implementação desse raciocínio neoliberal e suas consequências em termos de segregação, vulnerabilidade social.

Relatar e refletir sobre as consequências imediatas sofridas pela a população local com o início de implementação da PPP Campo Elísio, nos coloca uma reflexão. O que legitima essas séries de ações estatais que, em virtude de implementação de um projeto de cidade, lesão de várias maneiras uma parcela grande da população.

Para começar a traçar um caminho teórico sobre tais reflexões, tomamos como referencial metodológico os estudos de Foucault sobre a formação e consolidação da razão de Estado moderno. Concebido a partir de um modelo de biopoder em que o estado através de padrões normativos, insere na sociedade regulações que gerem os espaços e a sua população. O Uso desses padrões se dá com o objetivo de se alcançar o melhor cenário possível para a reprodução da lógica capitalista. Contudo, tal procedimento trabalha dentro de padrões que carregam consigo a formação de uma parte da população que estará fora do cálculo dessas políticas o que forma e acentua os problemas urbanos e sociais ligados a segregação, espoliação e vulnerabilidade de parte dessa população.

Assim, foi preciso implementar dentro da lógica estatal mecanismo que justificassem e banalizassem essas ações, entrando então dentro dessa racionalidade a institucionalização de um racismo político e a formação de uma agencia repressora, a polícia.

O racismo político, como colocado por Foucault, trabalha na construção de um raciocínio que auxilia na consolidação de políticas urbanas espoliadoras. Ao construir a imagem de perigosa parte da população de camadas mais baixas, ele cria um cenário político e social, que ao receber o apoio de parte da população, ideal para a implementação de projetos ao longo de toda a cidade que tem como objetivo um ideal de cidade que está longe de corresponde ao projeto de uma cidade democrática.

Assim, se cada vez mais observamos um agravamento social das questões ligadas ao aumento da população em situação de vulnerabilidade nas cidades brasileiras, podemos trazer como um possível caminho reflexivo o uso cada vez mais explícito do uso dos saberes e técnicas do urbanismo, como um dispositivo de consolidação da razão neoliberal dentro das políticas públicas e que junto com a lógica higienista, intensifica os processos

de segregação e vulnerabilidade social a qual estamos passando.

REFERÊNCIAS

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.

FOUCAULT, M. **Em defesa da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

_____. **Segurança, Território e População**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

_____. **Nascimento da biopolítica**. São Paulo: Martins Fontes, 2008a.

_____. **Os Anormais**. São Paulo: WMF, Martins Fontes, 2010.

_____. **Histoire de la sexualité I**. La volonté de savoir. Paris : Gallimard, 1976.

_____. **Vigiar e punir**. 22^a ed. Petrópolis, Vozes, 2000.



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO
Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

CICLOVIDA: PROJETO DE DIAGNÓSTICO DA CICLOVIA DO PERCURSO ENTRE O INSTITUTO DE QUÍMICA (IQ-UNESP) E A FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS DE ARARAQUARA (UNESP-FCLAR)

MONTEIRO, Emmanuel Pinto.¹

ID ORCID: ¹<https://orcid.org/0000-0002-9366-1769>

*Autor para correspondência e-mail: monteiro.emmanuel@hotmail.com

Palavras-chave

Ciclovía
Mobilidade
Município
Cidadão

Keywords

Bicycle path
Mobility
Municipality
Citizen

Palabras clave

Ciclo vía
Movilidad
Municipio
Ciudadano

RESUMO

O século XX foi o século de ocupação do espaço público pelos automóveis, provocado pelas mudanças nos centros urbanos. Como resultado dessa ocupação fala-se na degradação do espaço público e crescente expansão da malha viária como, por exemplo, a construção de avenidas, túneis e viadutos a partir da década de 60. Neste cenário, a ciclovía vem apresentando melhores saídas para as cidades congestionadas, para o meio ambiente, para a saúde pública e para a inclusão social. Investir na implantação de um sistema ciclo viário é uma tendência e prioridade para os governos atuais. Essa tendência hoje está sendo convertida em políticas públicas de mobilidade cuja finalidade é incentivar o uso de bicicleta como meio alternativo de transporte. O que impacta diretamente na saúde do usuário, na diminuição de poluentes no ambiente, no uso do transporte público e privado e finalmente amplia a acessibilidade. Neste sentido, o trabalho visa atender as demandas de levantamento de dados para elaboração de planejamento do sistema cicloviário do Município de Araraquara/SP, no sentido de melhorar o trânsito da cidade, facultar segurança aos usuários e cidadãos e propiciar infraestrutura adequada para fomentar o uso de bicicleta.

ABSTRACT

CICLOVIDA: PROJECT OF DIAGNOSIS OF THE CYCLOVES OF THE JOURNEY BETWEEN THE INSTITUTE OF CHEMISTRY (IQ-UNESP) AND THE FACULTY OF SCIENCES AND LETTERS OF ARARAQUARA (UNESP-FCLAR)

The 20's was the century of occupation of the public space by automobiles, caused by the changes in the urban centers. As a result of this occupation, we are talking about the degradation of the public space and increasing expansion of the road network, such as the construction of avenues, tunnels and viaducts from the 60's. In this scenario, the bike path has been presenting better exits to cities environment, public health and social inclusion. Investing in the roll out of a road cycle system is a trend and priority for today's governments. This trend is now being translated into public mobility policies whose purpose is to encourage the use of bicycles as an alternative means of transportation. This has a direct impact on the health of the user, on the reduction of pollutants in the environment, on the use of public and private transportation, and finally on accessibility. In this sense, the work aims to meet the demands of data collection to elaborate planning of the cycle system of the Municipality of Araraquara / SP, in order to improve the traffic of the city, providing security to users and citizens and provide adequate infrastructure to encourage the use by bike.

RESUMEN

CICLOVIDA: PROYECTO DE DIAGNOSTICO DE LA CICLO VÍA DEL PERCURSO ENTRE EL INSTITUTO DE QUIMICA (IQ-UNESP) Y LA FACULTAD DE CIENCIAS Y LETRAS DE ARARAQUARA (UNESP-FCLAR)

El siglo XX fue el siglo de la ocupación del espacio público por los automóviles, generado por los cambios de los centros urbanos. En respuesta a esa ocupación, hablase acerca de la degradación del espacio público y de la creciente expansión de las vías, por ejemplo la construcción de avenidas, túneles y viaductos, como se presenció en los años 60. En este escenario, la ciclo vía se presenta como la mejor opción para las ciudades transito intenso, para el medio ambiente, para la salud pública y para la inclusión social. Invertir en la implantación de un sistema de ciclo vías es una tendencia y prioridad para los gobiernos. En los días actuales, esa tendencia está siendo convertida en políticas públicas de movilidad cuya finalidad es incentivar el uso de las bicicletas como un medio alternativo de transporte. Lo que impacta directamente en la salud del usuario, en la disminución de la polución en el medio ambiente, en el uso del transporte público y privado y finalmente aumenta la accesibilidad. En esta dirección, el presente trabajo visa atender a las demandas del relevamiento de datos para la elaboración del planeamiento del sistema de ciclo vías del municipio de Araraquara – SP, en el sentido de mejorar el tránsito de la ciudad, facultando seguridad a los usuarios y ciudadanos además de propiciar infraestructura adecuada para fomentar el uso de las bicicletas.

¹Pós-Graduando em Ciência Política pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho; Bacharel em Administração Pública pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (2016).

EINTRODUÇÃO

Entre os meios alternativos de transportes eficientes e não poluentes encontrados na atualidade estão a caminhada e uso de bicicleta. Construído para resolver a necessidade de uso de bicicleta no município, a ciclovía “Alberto Tosi Rodrigues” tem 840 metro por 2,5 metros, foi inaugurado no dia 18 de setembro de 2006 pelo Ex-Prefeito Edinho Silva, ano em que a Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara (FCLAR) estavam sob a direção do Prof. Dr. Claudio Benedito Gomide de Souza (de 01/02/ 1997 a 31/01/2001 e 01/02/2005 a 31/01/2009) e o vice-diretor era o Prof. Dr. Paulo Rennes Marcal Ribeiro. Desde a sua construção tem desempenhado papel importante na facilitação de acesso ao Campus de Araraquara, concedendo opção de locomoção por meio de bicicleta como meio alternativo de transporte para estudantes e cidadãos. Mas também a sua construção pode ser ainda associado a uma forte presença de ciclistas do bairro de Quitandinha. Segundo Jornal de Araraquara na sua edição de 11 de julho de 2005, “a empresa Leão Engenharia foi a empresa que ganhou a licitação para construção da primeira ciclovía de Araraquara que vai ligar a Faculdade de Química ao campus da UNESP de Araraquara, pelo valor de R\$ 80.831,25.”

Atualmente a ciclovía é mais usada pelos estudantes que frequentam os cursos das três unidades da UNESP as quais a Faculdade de Ciências e Letras, Faculdades de Ciência Farmacêutica e o Instituto de Química. Apesar da apropriação pelos estudantes, os moradores dos bairros a redor desta instituição de ensino superior no município, também usam a ciclovía para caminhada, praticar exercício físico e como forma menos custosa e ecológica de se locomover. Portanto, o escopo do presente estudo é sistematizar dados quantitativos e qualitativos de uso de ciclovía “Alberto Tosi Rodrigues” que conecta a Instituto de Química à FCLAR e adjacente.

OBJETIVO

O objetivo geral do estudo é de propor uma ação de revitalização na ciclovía que liga a Faculdade de Ciências e Letras a Instituto de Química, pois para os que usam a bicicleta como meio de transporte por motivos de ordem econômico e financeiro, a ciclovía acaba desempenhando um papel extremamente importante na efetivação das suas necessidades. Neste sentido, o objetivo a que se propôs o estudo inclui e atinge todas as camadas ou classes da sociedade, e coincide com a tendência mundial no sentido de priorizar e dar mais espaço as diferentes formas de se locomover. Ao nível local, esse objetivo reforça as iniciativas do município de Araraquara em promover e fomentar o uso de bicicleta como meio de transporte alternativo, a partir das infraestruturas existentes e as que podem ser implantadas para efetivação do direito de se locomover com segurança, e ampliar a melhoria na qualidade de saúde e educação através de políticas públicas eficazes e práticas cotidianas saudáveis. Do outro lado esse objetivo reforça também o engajamento do município em descongestionar as estreitas ruas com grandes numeros de carros, encorajar e incentivar o uso de bicicleta como meio de transporte alternativo. Para atingir o objetivo geral, a pesquisas se propôs a concretizar os seguintes objetivos específicos: coletar e sistematizar os dados que apontam para a necessidade de revitalização e analisar aspectos sobre a qualidade da ciclovía, segurança, sinalização e Iluminação que além de serem importantes requisitos para uma infraestrutura de mobilidade urbana têm influência direta no dia a dia dos cidadãos em relação ao impacto do uso do bem público.

JUSTIFICATIVA

O trabalho se justifica a partir dos dados coletados nas fazes que possibilitaram o estudo, fases estas detalhadas na metodologia do trabalho. Se fizermos um olhar atento dos dados recolhidos durante as fases a que foi submetido o estudo, principalmente na aplicação do questionário, a justificativa para sustentar a revitalização torna mais evidente. Primeiramente porque se torna cada vez mais urgente pensar numa mobilidade urbana sem risco e inclusiva e uma política pública de mobilidade urbana capaz de colmatar ou minimizar as dificuldades de se locomover que valorize respeite a vida e as normas. Em segundo lugar os dados apontam por uma insegurança tanto do usuário, especificamente meninas, com medo de sofrer agressões principalmente no período da noite, como também a insegurança da própria infraestrutura (Fig. 1 a 8), devido a algumas elevações no asfalto, invasão de terra (acidentes), buracos, fraca sinalização e iluminação. A iluminação na infraestrutura, como colocado pelos usuários nas suas sugestões, é uma justificativa forte para presença de acidentes entre pedestres e ciclistas, inclusive de atropelos de animais. Deve-se ressaltar ainda que a própria

ciclovias não tem uma iluminação própria, logo, depende dos postes situados na outra margem da avenida. As árvores são importantes pelas funções que desempenham na natureza, mas ao lado de uma infraestrutura de mobilidade urbana como ciclovias precisa de uma atenção especial. Porque na referida ciclovias tem sido fator de insegurança pelo fato de servir de empecilho para que luz do poste ilumine a ciclovias no período da noite, já que a mesma não possui iluminação própria. A ausência de calçada para pedestres é outro fator causador de acidentes, muito citado pelos usuários. A ausência dessa pequena divisão ou separação do espaço físico faz toda diferença no aumento de acidentes e atropelos, pois nos períodos analisados, foi possível identificar uma grande presença de pedestres se comparado com ciclistas.

METODOLOGIA E CRONOGRAMA

Para a observação de uso da ciclovias foi realizada uma pesquisa de campo na ciclovias que liga a Faculdade de Ciências e Letras – Campus de Araraquara com o Instituto de Química cuja finalidade é de quantificar os usuários e a frequência de uso da referida ciclovias. Foi selecionado um número de duas pessoas que revezando nos períodos estabelecidos aplicaram o questionário nos períodos, a saber: 1º período – 7h30min a 8h30min; 2º período – 11h30min a 12h30min; 3º período - 13h30min a 14h30min; 4º período – 18h30min a 19h00 . Em cada período foi quantificado o número de pedestre, o número de ciclista, e a última opção que seria “outros” foi quantificado o número de motorizado na ciclovias. Na segunda fase foi realizada uma pesquisa qualitativa com uma amostra de 17 a 30 anos de idade de todos os sexos. Sendo que, uma parte realizada dentro do Campus de Araraquara abrangeu todos os cursos da unidade. Foram aplicados de vinte (20) a quarenta (40) questionários em cada sala, nos cursos da Administração Pública, Ciências Econômica, Letras, Ciências Sociais e Pedagogia nos períodos diurno e noturno de primeiro a quarto ano. No questionário o aluno podia opinar sobre as seguintes questões: a qualidade da ciclovias, a segurança, a sinalização e a iluminação, apontando se é ruim/péssimo, regular e por último se é bom/ótimo. No mesmo questionário os alunos/usuário foram perguntados se sentem que há uma disputa de espaço entre pedestre e ciclista; se conhecem a lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta; e por último se usam a bicicleta para outras atividades além de vir para faculdade.

Posto isso os alunos também responderam no mesmo questionário a pergunta sobre origem e destino, podendo no final do questionário sugerir alguma intervenção na ciclovias ou uma proposta do seu interesse em relação à mobilidade urbana. Outra parte da segunda fase foi aplicação dos questionários junto ao cidadão comum que usa a ciclovias, seja para o trabalho, esporte, ou simples passagem para outro destino. De ressaltar que os questionários foram aplicados com uma autorização prévia do professor que irá lecionar no dia. A aplicação em sala de aula durou em média sete (7) a dez (10) minutos. Em relação ao cidadão comum foi feito abordando os cidadãos na própria ciclovias e com o consentimento do mesmo era aplicado o questionário e durou em média cinco (5) a oito (8) minutos. Após a coleta dos dados, reuniu-se um grupo de dezesseis pessoas para tabular os dados de acordo com os cursos e seus respectivos períodos e ano.

O projeto foi executado em três fases. Na primeira, foi feita levantamento bibliográfico sobre o tema, leituras e fichamentos. Paralelamente à sistematização e leitura da bibliografia, elaborou-se o plano de coleta de dados que se subdividiu em duas outras fases de realização da pesquisa de campo. A segunda fase foi executada no prazo de sete dias, sendo que cada dia foi dividido em 4 períodos para observação das formas de uso da ciclovias que conecta o Instituto de Química da Unesp (IQ-Unesp) à Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara (FCLAR). A terceira fase consistiu na aplicação de questionários na comunidade universitária, especialmente o usuário contínuo do meio de locomoção ciclo viário. Por depender das autorizações prévias dos professores que iriam lecionar nos dias de aplicação dos questionários, foi preciso três semanas para aplicar em todos os cursos da FCLAR. No sentido de captar mais precisamente as necessidades de uso e readequação da ciclovias, optou-se em aplicar no período de dois dias um questionário no campo, voltado para o cidadão que utiliza a ciclovias para percorrer outros trajetos, como alternativa de acesso ao Bairro Campus Ville e adjacências.

RESULTADO

No presente estudo foram abordados 412 estudantes e 30 cidadãos comuns, totalizando 442. Dos 412 questionários aplicados, resultaram em média de 82,4 questionários por curso e 3094 respostas (somatória das respostas do estudante e cidadão). A Tabela 1 apresenta as opiniões dos estudantes sobre a qualidade da ciclo-

via, segurança, a sinalização e a iluminação. A mesma tabela apresenta também número de pessoas indecisas. Os estudantes foram solicitados a opinar se a ciclovía é ruim/péssimo, regular e por ultimo se é ótimo/bom.

Tabela 1 - Opinião dos estudantes da FCLAR, usuários da ciclovía.

Tabela Para Tabulação de Dados Qualitativos					
Ficha de pesquisa - Análise Qualitativa de tipo e uso da Ciclovía que liga o IQ ao Campus					
Descrição	Ruim/Péssimo	Regular	Ótimo/Bom	Indecisos	Total
Qualidade da Ciclovía	43	295	67	7	412
Segurança	203	187	20	2	412
Sinalização	172	211	25	4	412
Iluminação	276	116	17	3	412
Total	694	809	129	16	1648

Fonte: elaboração própria, 2015.

No total de 1648 respostas dos estudantes/usuários, 694 (42%) respostas apontaram a ciclovía como ruim/péssimo, 809 (49%) com regular, 129 (8%) como ótimo/bom e somente 16 (1%) indecisões.

A Tabela 2 apresenta as opiniões dos cidadãos comuns. Pode-se notar que os cidadãos responderam todas as perguntas do questionário, sem nenhuma indecisão.

Tabela 2 - Opinião Geral dos Cidadãos.

Tabela Para Tabulação de Dados Qualitativos (Comunidade externa à FCL/Cidadão Comum)					
Ficha de pesquisa - Análise Qualitativa de tipo e uso da Ciclovía que liga o IQ ao Campus					
Descrição	Ruim/Péssimo	Regular	Ótimo/Bom	Total	
Qualidade da ciclovía	4	8	18	30	
Segurança	8	13	9	30	
Sinalização	6	15	9	30	
Iluminação	14	14	2	30	
Total	32	50	38	120	

Fonte: elaboração própria, 2015.

Dos 120 respostas dos cidadãos, 32 (27%) respostas tomam a ciclovía por ruim/péssimo, 50 (42%) respostas por regular e 38 (32%) resposta por ótimo/bom.

A Tabela 3 e a Tabela 4 apresenta a opinião dos estudantes e cidadão/usuários, sobre a disputa de espaço na ciclovía entre pedestre e ciclista, conhecimento da lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta de 2003 – criada para inibir o furto e receptação das bicicletas e por ultimo se a utilização de bicicleta inclui outras atividades ou se o usuário usa somente para se deslocar para faculdade.

Dos 1236 respostas, 509 (41%) responderam sim, 720 (58%) respostas negativas e 7 (1%) indecisões. Sendo que dos 41%, 326 estudantes/ usuários sente que há uma disputa entre pedestre e ciclista, 23 estudantes/ usuário conhecem a lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta e 160 estudantes/usuários não usa a bicicleta senão para a faculdade. Dos 58%, 84 estudantes/usuário não acham que há uma disputa entre pedestre e ciclista, 387 estudantes/usuários não conhece a lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta e 249 usa bicicleta somente para se deslocar para a faculdade.

Das 90 respostas dos cidadãos que foram abordados, chegou-se a seguinte estatística, 50 (56%) respostas afirmativas (SIM), 38 (42%) respostas negativas (Não) e 2 (2%), indecisões. Dos 56%, 19 cidadão/usuário sente que há disputa de espaço entre pedestre e ciclista, 8 cidadão/usuário conhece a lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta e 23 usa a bicicleta para outras atividades além de vir para a faculdade.

Tabela 3 - Resposta dos Estudantes.

Pedestres				
Descrição	Sim	Não	Indecisos	Total
Você sente ter que disputar um espaço na ciclovia com pedestres/ciclistas?	326	84	2	412
Você conhece a Lei de cadastramento e identificação visual de bicicletas?	23	387	2	412
Além de vir para a faculdade, você utiliza a bicicleta para outras atividades?	160	249	3	412
Total	509	720	7	1236

Fonte: elaboração própria, 2015.

Tabela 4 - Respostas dos Cidadãos.

Pedestres				
Descrição	Sim	Não	Indeciso	Total
Você sente ter que disputar um espaço na ciclovia com pedestres/ciclistas?	19	11	0	30
Você conhece a Lei de cadastramento e identificação visual de bicicletas?	8	22	0	30
Além de vir para a faculdade, você utiliza a bicicleta para outras atividades?	23	5	2	30
Total	50	38	2	90

Fonte: elaboração própria, 2015.

No entanto dos 42%, 11 cidadão/usuário discordam que exista disputa de espaço entre os usuários, 22 cidadão/usuário não conhece a norma de cadastramento e identificação visual da bicicleta e somente 5 cidadão/usuário não usa bicicleta para outras atividade.

A Tabela 5 apresenta as respostas dos usuários referentes ao lugar onde o usuário morra, permitindo saber onde estão mais concentrados os pedestres e ciclistas que usam a ciclovia para diferente destino. Seja para trabalho, estudar, abarcando inclusive os que usam a ciclovia por lazer ou praticar esporte. Sendo que durante a execução do projeto foi possível identificar um grande numero de cidadãos e funcionários da UNESP, Instituto de Química e outras instituições praticando exercício físico na ciclovia. O que revela o crescente multiuso da ciclovia. O que reforça a necessidade de melhoria da clovia pela função social que desempenha para UNESP, para o cidadão e para o município em geral. O município carece muito da ciclovia para descogestionar a as estreitas ruas e tornar a cidade mais descongestionada, admitindo que esse congestionamento que se vive foi herdado dos tempos passado.

São no total de quatrocentas e quarenta e dois (442) respostas entre cidadãos e estudantes questionados, sendo que a maior parte sai do centro da cidade com uma quantidade 112 respostas. Depois do centro, vêm logo em seguida os usuários do bairro de Carmo com 48 respostas, seguido de Jardim Pinherinho 40 respostas, Jardim Quitandinha com 39 respostas, Campus – Ville com 26 respostas, São José com 16 respostas.

Tabela 6 apresenta as sugestões de melhoria dos cidadãos e estudantes na própria ciclovia, inclusive da sua extensão para dentro da FCLAR e para outra direção da cidade.

Pelos números, a preocupação dos usuários em primeiro lugar é com relação à iluminação e sinalização adequada, seguido de calçada para pedestre, segurança e extensão da ciclovia para dentro da FCLAR.

Tabela 5 - Origem dos Estudantes e Cidadão.

Qual o bairro que você mora?	Repetição
Centro	112
Carmo	48
São José	16
Santana	6
Melhado	3
CECAP	1
Vila Yamada	1
Jardim Morumbi	7
Jardim Imperador	5
Vale do Sol	6
Universal	3
Jardim Quitandinha	39
Jardim Pinheiros	40
Selmi-Dey	3
Jardim Indaia	1
St. Angelina	3
Jardim Paraíso	1
Campus-Ville	26
Jardim América	2
Vila Harmonia	2
Vila Xavier	8
Jardim. Eliana	1
Jardim Santa Rosa	1
Central Park	1
Vila Biagioni	1
Jardim. Brasil	1
Jardim Califórnia	2
Jardim Das Estações	1
Jardim Eliana	1
Jardim Lupo	1
Jardim Martinez	1
Jardim Primavera	1
Jardim Santa Lúcia	1
Jardim Vitória	2
Jardim Flambuyants	1
São Geraldo	2
Não mora no Município	18
Não Responderam	42
Total	411

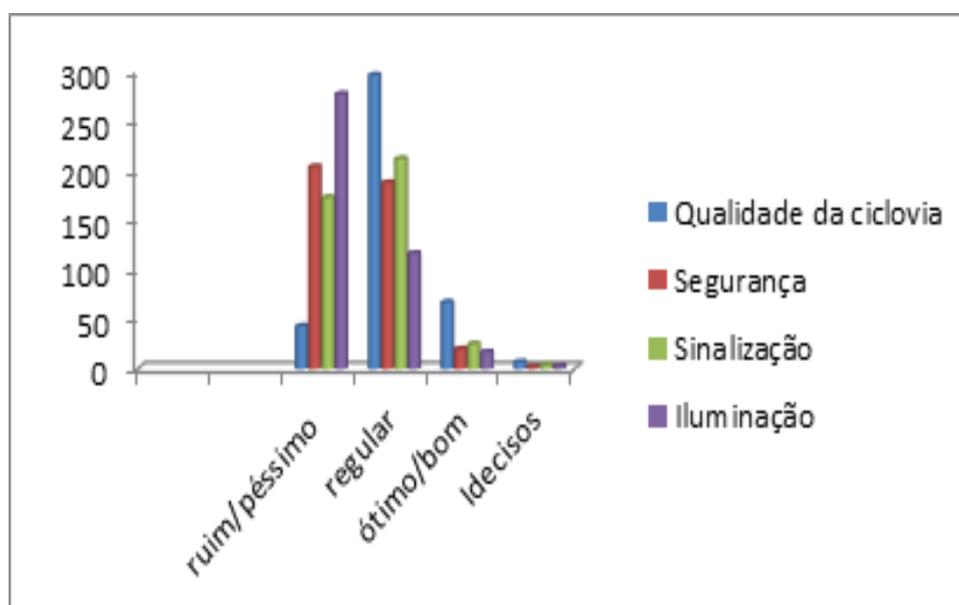
Fonte: elaboração própria, 2015.

Tabela 6 - Sugestão de Melhoria.

TEMATICAS NAS SUGESTÕES	Qnt.
Iluminação e Sinalização Adequada	47
Calçada para Pedestres	35
Aumento-alargamento do percurso da ciclovia entrando ate a FCLAR	15
Conscientização do usuário (pedestre e ciclista)	4
Manutenção e preservação da ciclovia	4
Plantar Mais Arvore	2
Mais Segurança	20
Ampliar (Cidade)	6
Pavimentação	4
Sinalização Para além da ciclovia (Farol para travessia)	1
Total	138

Fonte: elaboração própria, 2015.

O gráfico 1 reflete as opiniões dos estudantes/usuários a cerca da qualidade da ciclovia, segurança, sinalização e iluminação.

Gráfico 1 - Opinião do Estudante.

O gráfico 2 representa as a opiniões exclusivamente dos estudantes/usuários, em relação a disputa de espaço entre pedestre e ciclista, em relação a conhecimento da lei de cadastramento e identificação visual da bicicleta e por ultimo se o mesmo utiliza bicicleta para outras finalidade além de vir para faculdade.

O gráfico 3 representa as opiniões dos cidadãos sobre a qualidade da ciclovia, segurança, sinalização e iluminação, que usam a ciclovia para diferentes destinos ou vão para praticar esporte.

Neste gráfico 4 é possível apreciar as respostas dos cidadãos em relação a disputa de espaço (Sim= 19 e Não=11), conhecimento da lie de cadastramento e identificação visual de bicicleta (Sim= 8 e Não=22), e se usam a bicicleta para outras atividades (Sim= 23; Não=5 indeciso= 2).

Gráfico 2 - Opinião do Estudante.

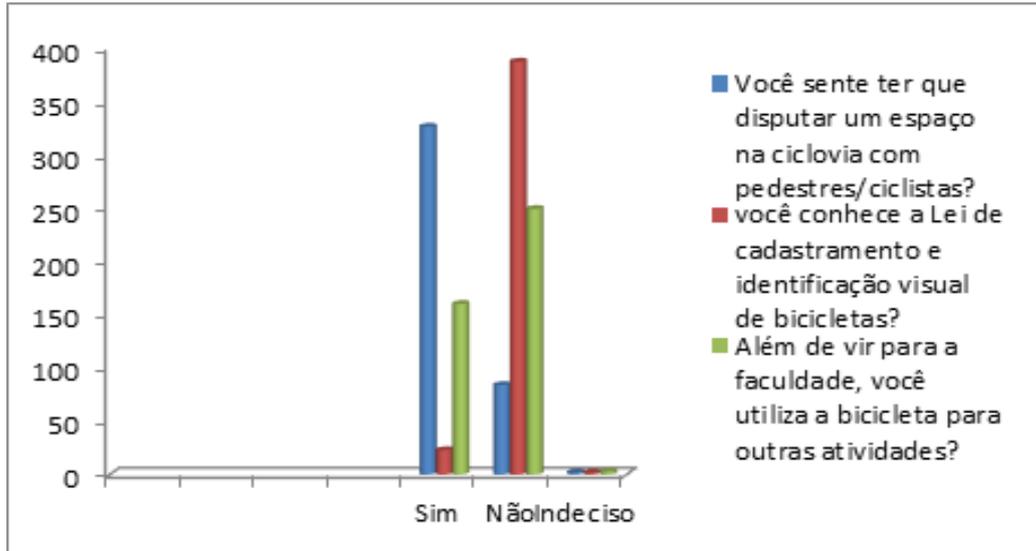


Gráfico 3 - Opinião do Cidadão.

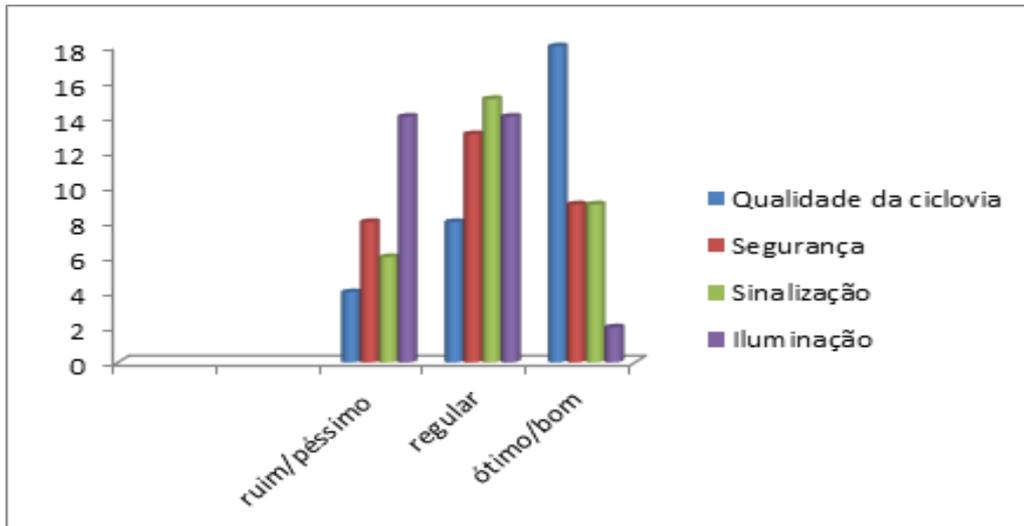
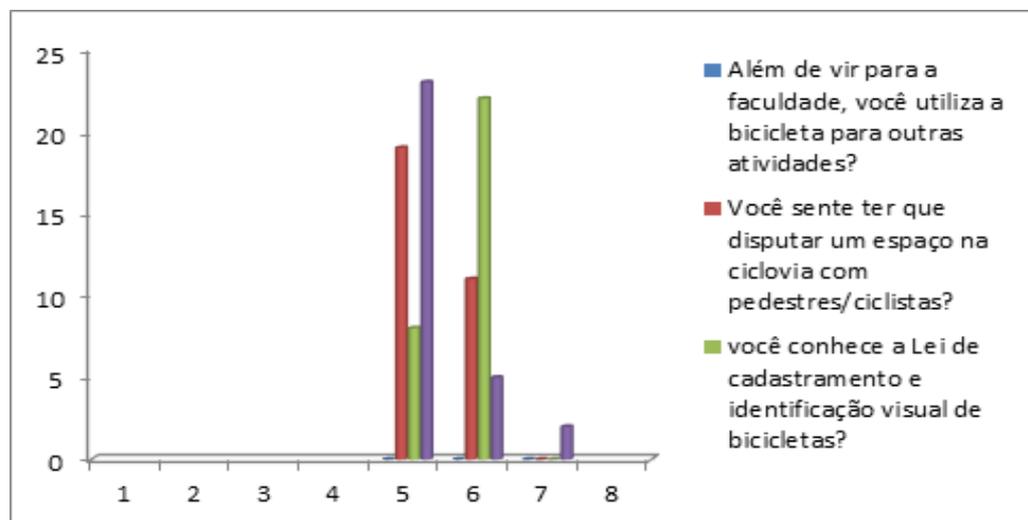
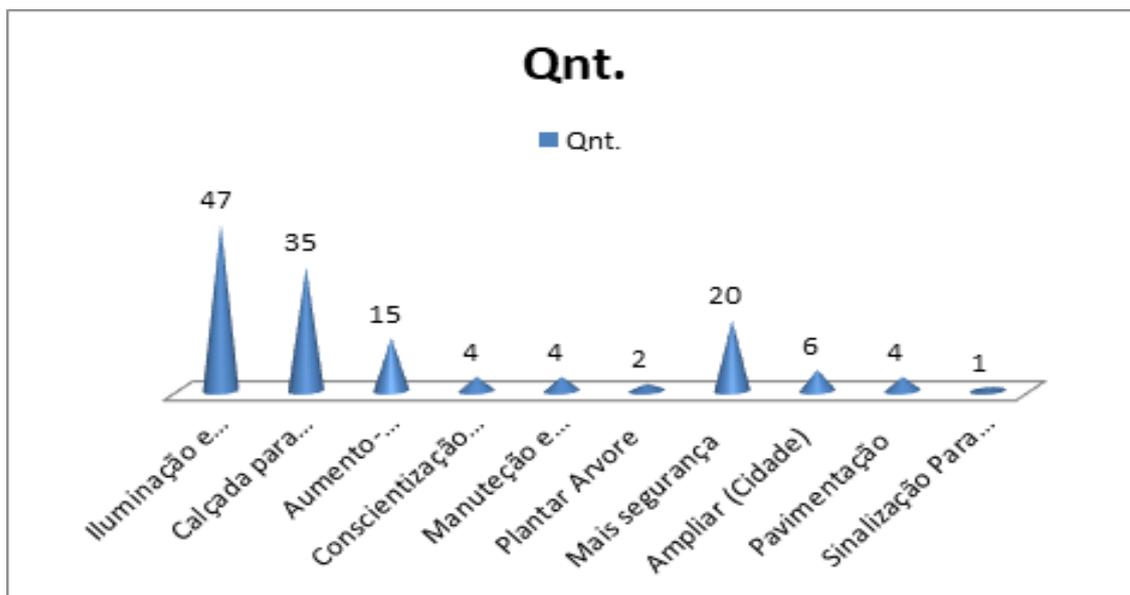


Gráfico 4 - Opinião do Cidadão.



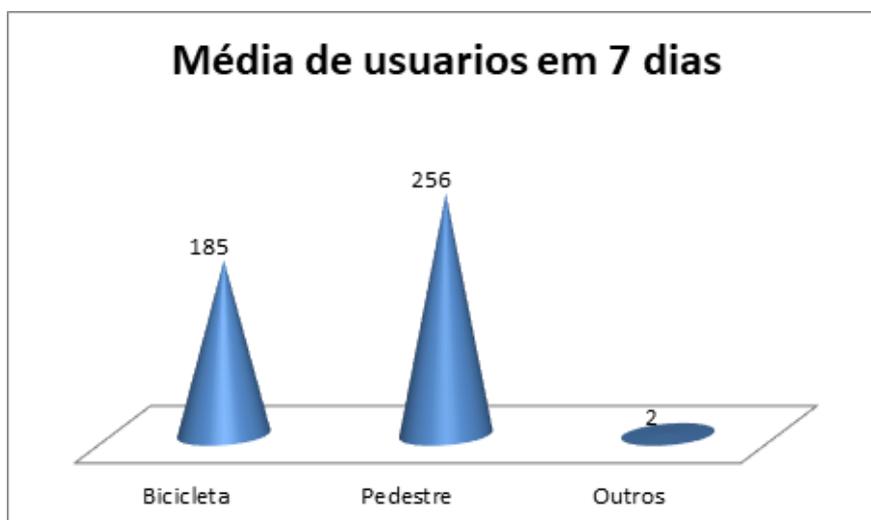
O gráfico 5 apresenta a sugestão de melhoria e preocupação dos estudantes e cidadão em relação à ciclovia.

Gráfico 5 - Sugestão do Estudante e Cidadão.



O gráfico 6 apresenta os dados de uso e frequência. O uso permite identificar pedestres, ciclistas e outros, enquanto que a frequência permite saber o número de vezes que cada tipo de usuário usa a ciclovia.

Gráfico 6 - Dados de Uso e Frequência dos Ciclistas e Pedestres.



Em média, por semana 185 bicicletas passam pela ciclovia, 256 pessoas usam a ciclovia para diversas finalidade, e 2 foi o numero de motorizado por semana na ciclovia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando os dados ou a quantidade de informação recolhida durante o estudo com a colaboração dos usuários, constatou-se que na atualidade a ciclovia é mais usada pelos pedestres do que pelos ciclistas. O que aponta para uma urgência na separação do espaço físico, ou seja, presença de calçada para pedestre com objetivo de diminuir os riscos de acidentes na ciclovia. Em paralelo a demanda de calçada, constatou-se também que a falta de uma boa iluminação é um fator gerador de insegurança. Tal insegurança se justifica nos pontos escuros

que a própria infraestrutura apresenta ao longo dela e da dependência direta da iluminação dos postes situados do outro lado da ciclovia (necessidade de presença da iluminação nos dois lados da pista). A insegurança em especial afeta mais o gênero feminino, tanto estudante como cidadão comum, que constantemente se deslocam para o campus ou para outro destino da cidade. Foi possível apurar a falta de um ponto de ônibus adequado para as paragens solicitadas ao longo da ciclovia. Os passageiros são deixados dentro da própria ciclovia com risco de sofrer acidente com ciclistas que circulam para o campus ou ciclistas que usam a ciclovia para exercícios físicos. O estudo também apurou a precária ou quase ausência de sinalização na ciclovia, como falta de reflector que indique a presença de uma ciclovia para o motorista que está na pista dirigindo. Constantemente a ciclovia é invadida por enxurradas e terra, o que se revela perigoso por provocar acidentes e queda dos usuários. Em paralelo a demanda de limpeza, há uma urgente necessidade de intervenção no asfalto da infraestrutura, já que é possível identificar ao longo dela elevações, desgastes e buracos que podem provocar acidentes. Do outro lado há um grande desconhecimento da lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta entre os usuários (estudantes = 387 de 412 e cidadão = 22 de 30), sendo logo de extrema urgência ações de conscientização (campanhas) nas instituições de ensino superior e nas escolas municipais. Com vista a preparar melhor o cidadão/usuário a respeito das normas de circulação viária, condutas apropriadas de uso de bicicleta como meio de transporte alternativo, e para fins de lazer e esporte.

PROPOSTAS

A partir do estudo realizado, identificamos alguma proposta, apesar de serem anteriormente mencionado pelos usuários, atentou-se nessa parte final em separá-los por merecerem uma atenção da parte dos gestores municipais. São propostas as quais os proponentes tiveram oportunidade de constatar na prática a quando da realização do estudo. A primeira delas é a revitalização da ciclovia, que desde o início do trabalho moveu as ações do proponente do projeto. A segunda proposta se refere à extensão da mesma ciclovia para dentro da Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, para diminuir os riscos de acidentes e garantir mais segurança ao ciclista dentro e fora. Terceira e última proposta se refere a uma campanha entre os alunos e usuários para melhor uso de bicicleta e como meio de transporte alternativo.

REFERÊNCIAS

ÁVILA, J.O. **Planejamento do transporte urbano sustentável: uso de bicicletas no município de São Paulo-SP**. 2013. 71 f. Trabalho de conclusão de curso (bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2013.

BANISTER, D.;STEAD D.;STEEN, P.;AKERMAN, J.;DREBORG, K.;NIJIKAMP, P.;TAPPESER R.S.; (2000) **Targets for Sustainability Mobility, European Transport Policy and Sustainability**, cap.8 , pp119, Spon Press.

BOERETO, R. **A Bicicleta e as Cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana**. 2ª edição bilíngue revisada. Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

BOMFIM, M. L. **Reflexões acerca da cultura do automóvel versus a utilização da bicicleta como meio de transporte**. 2014.48 f., il. Monografia (Bacharelado em Serviço Social)— Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Avaliação de Efetividade de Programas de Atividade Física no Brasil**. 1ª Edição. Brasília; 2011. p. 65–6.

CTB - Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal 9503, de 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: jun.2015.

ELTIT NEUMANN, V. X. **Transporte urbano no motorizado: El potencial de la bicicleta en la ciudad de**

Monteiro

Temuco. Revista INVI, Ago. 2011, vol.26, no. 72, p.153-184.

FREY, K. **Governança Interativa: uma concepção para compreender a gestão pública participativa?** Política & Sociedade, n.15, p. 117-136, out. 2004.

Jornal de Araraquara. Primeira Ciclovía. 11 de junho de 2005. Disponível em: <<http://www.jornaldeararaquara.com.br/index.pas?codmat=25000&pub=2>> . Acesso: 25 de Nov. 20015.

TEIXEIRA, I. P. ET al. REVISTA Brasileira de Atividade Física & Saúde, Vol. 18, No 6 (2013). Fatores associados ao uso de bicicleta como meio de transporte em uma cidade de médio porte.

Anexos:

Fotos 1 e 2



Fotos 3 e 4



Fotos 5 e 6



Ciclovida: projeto de diagnóstico da ciclovía do percurso entre...

Fotos 7 e 8



Fotos 9 e 10



Foto 11 e 12



Foto 13 e 14





REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO

Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

PÓS-ESTRUTURALISMO: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE ESSE MOVIMENTO DO PENSAMENTO¹

CASALI, Jessica Pereira²; GONÇALVES, Josiane Peres³.

ID ORCID: ¹<https://orcid.org/0000-0003-4869-4518>; ²<https://orcid.org/0000-0002-7005-849X>

*Autor para correspondência e-mail: jessy_casali@hotmail.com; josiane.peres@ufms.br

Palavras-chave

Pós-Estruturalismo
Teoria Queer
Teoria do Discurso
Estudos Culturais

Keywords

Poster-Estruturalismo
Queer theory
Speech Theory
Cultural Studies

Palabras clave

Teoría Queer
Teoría del Discurso
Estudios Culturales

RESUMO

Este trabalho tem por finalidade apresentar algumas reflexões sobre o pós-estruturalismo, enquanto uma abordagem de investigação filosófica, que tem como objetivo superar as concepções teóricas do estruturalismo, se contrapondo e desconstruindo alguns conceitos basilares para esta perspectiva. Este estudo consiste em uma pesquisa bibliográfica, fundamentada em livros e artigos científicos relacionados a temática e sustentada nos principais estudiosos do movimento pós-estruturalista. O trabalho apresenta algumas discussões relativas ao pós-estruturalismo enquanto uma resposta filosófica contrária as pretensões científicas do estruturalismo, motivada pelas contribuições de pensadores como Fridrich Nietzsche, Martin Heidegger, Michel Foucault e outros. O estudo aponta, ainda, considerações sobre as teorias de estudo vinculadas a perspectiva pós-estruturalista, que são a teoria do discurso, estudos culturais e a teoria *queer*. Observa-se que o pós-estruturalismo rejeita as definições que determinam verdades absolutas sobre o mundo e que esta perspectiva considera a realidade como uma construção social e subjetiva, em constante transformação. Por fim, enfatiza-se a influência do pós-estruturalismo para as mais diversas áreas do conhecimento como da psicanálise, da antropologia, das artes, da sociologia, da história, entre outras, bem como, pelas contribuições filosóficas direcionadas a temas como, feminismo, gênero, sexualidade, diversidade, o corpo, raça e etnias.

ABSTRACT

POST STRUCTURALISM: SOME CONSIDERATIONS ABOUT THIS MOVEMENT OF THOUGHT

This paper has the finality to present some reflections about post-structuralism, while an approach to philosophical research, which has the objective of overcoming the theoretical conceptions of structuralism, opposing and deconstructing some basic concepts for this perspective. This study consists of a bibliographic research, based on scientific articles related to the subject and supported by the principal students of the post-structuralist movement. The paper presents some discussions concerning post-structuralism while a philosophical answer to the scientific pretenses of structuralism, motivated by the contributions of thinkers such as Fridrich Nietzsche, Martin Heidegger, Michel Foucault and others. Or study aunt consider about the theories of study linked to post-structuralist perspective, which is a theory of discourse, cultural studies and a queer theory. It is observed that post-structuralism resembles definitions that determine absolute truths about the world and that this perspective considers reality as a social and subjective construct, in constant transformation. Finally, emphasis influence of post-structuralism for more diverse areas of knowledge, such as psychoanalysis, anthropology, arts, sociology, history, among others, as well as by the philosophical contributions directed to topics such feminism, gender, sexuality, diversity, the body, race and ethnics.

RESUMEN

POST-ESTRUTURALISMO: ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE ESTE MOVIMIENTO DEL PENSAMIENTO

Este trabajo tiene por finalidad presentar algunas reflexiones sobre el post-estructuralismo, mientras que un abordaje de investigación filosófica, que tiene como objetivo superar las concepciones teóricas del estructuralismo, contraponiendo y desconstruyendo algunos conceptos basilares para esta perspectiva. Este estudio consiste en una investigación bibliográfica, fundamentada en libros y artículos científicos relacionados con la temática y sostenida en los principales estudiosos del movimiento post-estructuralista. El trabajo presenta algunas discusiones relativas al post-estructuralismo como una respuesta filosófica contraria a las pretensiones científicas del estructuralismo, motivada por las contribuciones de pensadores como Fridrich Nietzsche, Martin Heidegger, Michel Foucault y otros. El estudio apunta, además, consideraciones sobre las teorías de estudio vinculadas a la perspectiva post-estructuralista, que son la teoría del discurso, estudios culturales y la teoría *queer*. Se observa que el post-estructuralismo rechaza las definiciones que determinan verdades absolutas sobre el mundo y que esta perspectiva considera la realidad como una construcción social y subjetiva, en constante transformación. Por último, se enfatiza la influencia del post-estructuralismo para las más diversas áreas del conocimiento como del psicoanálisis, de la antropología, de las artes, de la sociología, de la historia, entre otras, así como por las contribuciones filosóficas dirigidas a temas como, feminismo, género, sexualidad, diversidad, cuerpo, raza y etnias.

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

²Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul - Campus do Pantanal. Bolsista CAPES. Integrante do Grupo de Estudo e Pesquisa em Desenvolvimento, Gênero e Educação (GEPDGE). Graduada em Serviço Social pela Universidade Federal do Pampa - Campus São Borja/RS.

³Doutora em Educação pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). Professora Permanente do Programa de Pós-graduação em Educação da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul Campus do Pantanal (CPAN/UFMS) e do Programa de Pós-Graduação em Educação da Faculdade de Educação (FAED/UFMS). Líder do GEPDGE.

N INTRODUÇÃO

o presente trabalho, pretende-se delinear algumas considerações acerca do método pós-estruturalista, destacando os conceitos e definições desta teoria, visando esboçar em linhas gerais esta perspectiva enquanto um movimento intelectual que surge com o propósito de superar e desconstruir determinados princípios que são basilares para o estruturalismo e como uma corrente que compreende a realidade como uma construção social e subjetiva.

Este estudo oportuniza uma aproximação com uma diversidade de informações, expressas pela teoria do discurso, os estudos culturais e teoria *queer*, perspectivas vinculadas ao pós-estruturalista e que são compostas por diferentes concepções direcionadas a conceitos como de discurso, cultura, gênero e sexualidade.

É pertinente destacar a importância de se conhecer a perspectiva pós-estruturalista, isto porque ela esclarece as relações sociais de dominação que vão além dos aspectos econômicos, pois abrangem questões de gênero, sexualidade e étnico-raciais. E que conseqüentemente causam reflexos na sociedade, pois enquanto um grupo social específico reconhecido como hegemônico estiver exercendo a suas relações de poder, outros grupos estarão na condição de subordinados e inferiores. A compreensão dessa realidade se faz necessária para que se rompa com esta cultura que está consolidada na sociedade atual e que resulta na opressão, exclusão e marginalização de grupos sociais específicos.

Por conseguinte, cabe elucidar que as observações aqui expressadas não objetivam uma reflexão conclusiva, mas, antes, uma ponderação introdutória sobre esse movimento do pensamento, denominado de pós-estruturalismo.

CONHECENDO O MOVIMENTO PÓS-ESTRUTURALISTA E AS TEORIAS DE ESTUDO

O termo pós-estruturalismo refere-se a uma resposta filosófica que busca superar a perspectiva de análise do movimento que o antecedeu, o estruturalismo, o qual se contrapõe e desconstrói alguns conceitos considerados centrais para esta perspectiva. Segundo Peters (2000), o pós-estruturalista não deve ser meramente convertido a uma teoria ou método, mas reconhecido enquanto um movimento de contestação que surge não com a intenção de negar o estruturalismo, mas de ampliar e transformar o que já estava consolidado, posto que o pós-estruturalismo é “[...] uma complexa rede de pensamentos – que corporifica diferentes formas de prática crítica” (PETERS, 2000, p.29).

O pós-estruturalismo pode ser caracterizado como um modo de pensamento, um estilo de filosofar e uma forma de escrita, embora o termo não deva ser utilizado para dar qualquer ideia de homogeneidade, singularidade ou unidade. O termo “pós-estruturalismo” é, ele próprio, questionável (PETERS, 2000, p. 28).

A criação da teoria pós-estruturalista é marcada por um duplo acontecimento. Conforme retrata a história, a gênese do termo pós-estruturalismo se deu no ano de 1966 e que de acordo com Peters (2000) caracteriza-se como uma prática tradicionalmente estadunidense, sendo que o termo pós-estruturalismo foi a forma encontrada pela comunidade acadêmica dos Estados Unidos para descrever filosoficamente ideias que se opõem ao estruturalismo, alicerçado nas obras de um conjunto diversificado de teóricos. Do outro lado, a concepção da teoria pós-estruturalista é atribuída aos pensadores franceses, que coletivamente constituíram um movimento que marcou a história intelectual da França (PETERS, 2000).

Alguns filósofos preferem outros termos, tal como “neoe estruturalismo”, que enfatiza uma continuidade com o estruturalismo e interpretam o “pós” da expressão pós-estruturalismo como algo que vem depois e que visa expandir a teoria estruturalista. Para alguns pensadores, assim como, Jacques Derrida o prefixo “pós”, não determina a negação ou oposição absoluta das premissas estruturalistas (MENDES, 2015). Para Peters (2000, p. 28), “[...] todas essas expressões mantêm como central a proximidade histórica, institucional e teórica do movimento ao estruturalismo”.

O pós-estruturalismo convive com diferentes formas de apreensão conceitual: ora é visto como uma etapa subsequente ao esgotamento estruturalista, ora como um corpo teórico autônomo e paralelo (neo-estruturalismo), ou ainda como negação do estruturalismo (anti-estruturalismo) [...] (CEZAR, 1995, p.129).

Por conseguinte, não se pode desconsiderar que o pós-estruturalismo se desenvolveu por intermédio de diversas correntes e por uma complexa rede de pensamento interdisciplinares (PETERS, 2000), constituindo-se a partir de debates significativos de pensadores que construíram teorias que questionam os princípios estruturalistas. Os autores referências para este movimento, são: Martin Heidegger, Gilles Deleuze, Jacques Derrida, Michel Foucault, entre outros, que se inspiraram nas obras de Friedrich Nietzsche (PETERS, 2000).

O pós-estruturalismo deve ser visto como um movimento que, sob a inspiração de Friedrich Nietzsche, Martin Heidegger e outros, buscou descentrar as “estruturas”, a sistematicidade e a pretensão científica do estruturalismo, criticando a metafísica que lhe estava subjacente e estendendo-o em uma série de diferentes direções, preservando, ao mesmo tempo, os elementos centrais da crítica que o estruturalismo fazia ao sujeito humanista (PETERS, 2000, p. 10).

O movimento pós-estruturalista ao mesmo tempo que busca romper com o estruturalismo, ainda mantém, com este, algumas similaridades. Como destacam Souza, Souza e Silva (2013, p. 204), “[...] o pós-estruturalismo emerge dentro do estruturalismo e, assim sendo, tais semelhanças não são meros acasos”. Até certo ponto o pós-estruturalismo adere e amplia alguns elementos do estruturalismo para além das concepções tradicionais.

Giddens (1999) explica que algumas características são pertinentes tanto para o estruturalismo quanto para o pós-estruturalismo, das quais: a) a importância da linguística; b) a ênfase na natureza relacional das totalidades; c) o caráter arbitrário do signo; d) a primazia do significante sobre o significado; e) a descentralização do sujeito; f) a preocupação especial com a natureza da escrita – ou seja, com o material textual; g) o interesse no aspecto temporal como algo constitutivo e integrante da natureza dos objetos e eventos; e h) o questionamento da noção de sujeito do pensamento humanista renascentista que aponta o sujeito como um ser autônomo, livre e auto-consciente, fonte de todo conhecimento e da ação moral e política.

Os pós-estruturalistas continuam, de formas variadas, a sustentar essa compreensão estruturalista do sujeito, concebendo-o, em termos relacionais, como um elemento governado por estruturas e sistemas, continuando a questionar também as diversas construções filosóficas do sujeito: o sujeito cartesiano-kantiano, o sujeito hegeliano e fenomenológico; o sujeito do existencialismo, o sujeito coletivo marxista (PETERS, 2000, p. 31).

Contudo, o pós-estruturalismo, ao mesmo tempo que perpetua algumas características próximas do estruturalismo, também o transcende. Para Stuart Hall (1998), um dos aspectos que diferem as duas abordagens é o descentramento do sujeito, já que se rompe com a princípios estruturalista de um ser humano essencialista e universal. Conforme Laclau (1996), o descentramento do sujeito possibilita compreender que as inúmeras situações experienciadas em momentos diferentes da vida contribuem para a construção da identidade dos indivíduos. Nesse sentido, compreende-se que o pós-estruturalismo “[...] reafirma a importância da estrutura, não na constituição do sujeito, mas sim na determinação das diferentes posições de sujeito, que emergem nos momentos de tomada de decisão” (PEREIRA, 2010, p. 422).

Para a perspectiva pós-estruturalista, o sujeito passa a ser constituído por diferentes identidades que delimitam as práticas sociais e culturais, discursivas ou não discursivas e que também se encontram nas relações de poder e saber entre os grupos e nas instituições, as quais os indivíduos passam a ser vistos com outras identidades que estavam ocultas pelo discurso hegemônico (DINIS; PEREIRA, 2015).

O pós-estruturalismo, além de rejeitar uma concepção essencialista de sujeito, busca desconstruir a percepção de sujeito centrado a partir de determinadas relações estruturais. Para Derrida (2003), o processo de desconstrução implica na inversão da hierarquia em uma determinada cadeia de substituições, ou determinado contexto sociocultural. Além do mais, segundo a perspectiva pós-estruturalista, identificar estruturas universais comuns a todas as culturas seria como reconhecer a existência de um sujeito universal.

Assim, se observa que, enquanto o estruturalismo se interessa por estruturas estáticas e homeostáticas, o pós-estruturalismo resiste e se volta contra verdades, oposições e realidades absolutas, imutáveis. As preocupações pós-estruturalistas tratam, deste modo, de perguntar menos sobre “o que e por que” as coisas acontecem e, mais, sobre “como” as coisas são construídas (DUTRA, 2009). James Williams (2012, p. 31) afirma que “[...] para o pós-estruturalismo, a verdade se torna uma questão de perspectiva ao invés de uma ordem

absoluta”.

Além do mais, Heidegger (1991) considera que é necessário pensar de uma forma mais ampla, mas que este ato não significa, por exemplo, que pensar contra a lógica é defender o ilógico, ou que pensar contra os valores é destruir ou desconsiderar a sua importância. Também Deleuze (1992) analisa que o pensar diferente do que se é aceitável ou tranquilizador em determinado contexto social é um fator importante, porque questionar e analisar os diferentes pontos de vistas sobre uma mesma situação é uma forma de compreender a realidade.

Cabe destacar que um aspecto relevante em relação aos estudos pós-estruturalistas refere-se aos questionamentos sobre a maneira pela qual a sociedade encontra-se estruturada e como se organizam as relações de dominação que não estão mais centradas nas questões econômicas e transcendem as ligações entre ricos e pobres, explorador e explorado, pois incluem outras diferentes formas de dominação direcionados a raça, etnia, no gênero e na sexualidade (SILVA, 2005).

De forma semelhante, Lopes (2013, p. 15) destaca que “As ideias de centro e margens, de superioridade cultural, disciplinaridade e nação, o eurocentrismo e os registros orientais no ocidente são questionados, de forma associada às discussões sobre gênero, raça, classe, sexualidade e linguagem”. Corroborando com tais pressupostos, Aguilar e Gonçalves (2017, p. 40) enfatizam que:

[...] o pós-estruturalismo também analisa as relações de poder existentes na sociedade, mas não somente naquele que é exercido pela classe dominante. Existem outras formas de poder que predomina entre as pessoas de determinados contextos sociais, ou até mesmo entre países, como é o caso da Europa e Estados Unidos, que exercem o poder em relação a outras nações que se encontram em processo de desenvolvimento.

É precisamente essas outras formas de dominação que a perspectiva pós-estruturalista busca problematizar, com o objetivo de desconstruir esses conhecimentos que foram produzidos culturalmente e estão consolidados na sociedade atual. Assim, partindo do princípio de que o pós-estruturalismo visa conhecer, questionar, desconstruir e criar uma nova possibilidade de mundo e de existência é que na sequência serão problematizadas algumas diferentes teorias e conhecimentos que compõem esta perspectiva, embora priorizando algumas determinadas área de estudo, baseiam-se também na perspectiva de desconstrução, como é o caso da Teoria do Discurso, dos Estudos Culturais e da Teoria *Queer*.

TEORIA DO DISCURSO

Segundo elucida Perters (2000), tanto o estruturalismo quanto o pós-estruturalismo sustentam a concepção linguística de Saussure⁴. No entanto, contrário as compreensões do estruturalismo que afirma a independência e prevalência do significante em relação ao significado, os pós-estruturalistas veem o significante e o significado como inseparáveis, mutuamente relacionados.

O conceito de discurso, de acordo com o Saussure, decorre da distinção que o autor faz entre língua e fala, “[...] sendo a primeira o próprio aspecto estrutural da linguagem [...] e a segunda, o modo particular e singular como a fala se articula em relação à língua” (MACHADO, 2011, p. 277). Assim, entende-se como conceito de discurso “as formas de apropriação pelo indivíduo falante do universo da língua” (PINTO, 1988).

Uma palavra em si não tem sentido algum, sem um sujeito que se responsabilize e responda por ela, de acordo com a representação que tal palavra tem para si em sua história particular. O significante é algo contingente que um sujeito toma como necessário. O significado, por sua vez, não é nada mais que o resultado da articulação entre dois significantes que, juntos e por efeito de retroação, produzem um efeito de sentido que irremediavelmente se remete a outro significante (MACHADO, 2011, p.278)

Ao estabelecer relações entre a linguagem escrita e o pensamento, Derrida (2001) propõe que a escrita complementa o pensamento e o representa na sua ausência. Nesse caso, o pensamento precisa da linguagem escrita para ser externalizado e, ao mesmo tempo em que substitui o pensamento, a escrita é capaz de possibilitar a construção de outros sentidos, porque os significantes continuam sendo capazes se inserirem em outras

⁴ Machado (2011, p.277) salienta que, Ferdinand Saussure é “conhecido como o pai da linguística moderna, concebia a língua como um sistema dual marcado por uma relação dicotômica e indissociável entre um significado e um significante na constituição do signo”.

propostas discursivas.

Nesse contexto, entende-se que o discurso é uma construção social, formado de laços sociais, tecidos e estruturados pela linguagem, que reflete o contexto histórico, político e social de seus atores e do espaço que se expressa, uma vez que “Não existe a possibilidade de um lugar objetivo de onde se possa falar e nomear o mundo fora da história, da linguagem, das construções discursivas, das identidades e experiências” (LOPES, 2013, p. 16).

Em vista disso Lacan (1992) teorizou as formas de vínculo social em quatro definições de discursos: do mestre, universitário, da histérica e do analista, inspirados nos modos de relacionamento apontados por Freud (1930) como fontes do sofrimento dos indivíduos, tais como: governar, educar, analisar e fazer desejar.

Já para Michel Foucault (1997), o desejo e o poder são intrínsecos ao discurso, pois de fato, a linguagem, enquanto uma característica fundamental do discurso e como uma atividade própria do ser humano, é tida como um poder que os indivíduos possuem para se comunicar, trocar experiências, estabelecer vínculos sociais, etc. Foucault (2004) também considera que a verdade é entendida como um produto de gêneros discursivos, composto por um conjunto de regras que são utilizadas para construir sentenças ou ideias bem formadas, que muitas vezes é utilizada para manipulação ou fortalecimento das relações de poder.

Assim, compreende-se que existem diferentes conceitos e definições para a teoria do discurso, mas todas essas abordagens tomam a linguagem como um aspecto fundamental, destacando o discurso como um fenômeno social.

ESTUDOS CULTURAIS

A origem dos Estudos Culturais, segundo Stuart Hall (1980), teve início no final da década de 1950 no contexto acadêmico britânico, na Inglaterra. A sua institucionalização aconteceu a partir da criação, da Universidade de Birmingham do *Center of Contemporary Cultural Studies* (CCCS), em 1964, seu fundador foi o professor de Literatura Moderna, Richard Hoggart. No princípio as atividades do CCCS, consistiam em promover a colaboração entre as diferentes áreas do conhecimento, buscando estimular a investigação interdisciplinar, direcionadas para temas como: cultura, juventude, gênero, feminismo, raça, etnias, desigualdades sociais, entre outros (BAPTISTA, 2009).

Os Estudos Culturais (EC) têm como questão central a problematização acerca das noções de cultura que transmuta-se de um conceito impregnado de distinção, hierarquia e elitismos segregacionistas para um outro eixo de significados em que se abre um amplo leque dos sentidos cambiantes e versáteis. Cultura deixa, gradativamente, de ser domínio exclusivo da erudição literária e artística, de padrões estéticos elitizados e passa contemplar, também, o gosto das multidões. Em sua flexão plural – culturas – e adjetivado, o conceito incorpora novas e diferentes possibilidades de sentido (COSTA; SILVEIRA; SOMER, 2003, p. 36).

Os estudos culturais não se configuram exatamente como uma disciplina específica, mas como um ramo do conhecimento ampla que agrega diversas temáticas e que tem por finalidade estudar os aspectos culturais da sociedade, inclusive as relações de poder. Para Hennigen e Guareschi (2002, p. 48), “A cultura seria, então, um *locus* onde se estabelecem divisões que implicam em desigualdades, onde acontecem os embates políticos: o espaço privilegiado em que ocorre a luta pela significação”. Assim, umas das características principais dos estudos culturais diz respeito à sua natureza interdisciplinar, que inclui várias áreas do conhecimento.

A interdisciplinaridade é uma característica central deste campo, que estuda os aspectos culturais da sociedade contemporânea a partir da interseção de diversas disciplinas. Acolhe, seletivamente, insights teóricos do marxismo e neomarxismo, teorias feministas, estruturalismo e pós-estruturalismo, psicanálise e pós-modernismo, numa espécie de alquimia para produzir conhecimento (HENNIGEN; GUARESCHI, 2002, p. 48).

Também Aguilar e Gonçalves (2017) analisam a perspectiva interdisciplinar dos Estudos Culturais e ressaltam que é preciso considerar diversos fatores para melhor compreender algumas categorias sociais.

Trata-se da perspectiva da interdisciplinaridade, em que alguns interesses investigativos são convergentes, permitindo compreender as situações que não são acessíveis somente a partir de uma única área do

conhecimento. Ou seja, ao analisar a perspectiva de gênero ou de raça, por exemplo, é preciso considerar fatores históricos, geográficos, sociais, econômicos, políticos, etc. (AGUILAR; GONÇALVES, 2017, p. 41).

.Em síntese, os estudos culturais surgiram com a perspectiva de estudar e refletir sobre assuntos do cotidiano da sociedade e foram estas características que despertaram o interesse de muitos pesquisadores com as mais variadas formações em aderir os princípios dos estudos culturais. Destaca-se ainda que as linhas de pesquisa dos Estudos Culturais são bem diversificadas, isto porque, foram influenciadas por diferentes vertentes epistemológicas.

O que diferencia os estudos culturais dos outros ramos do conhecimento mais tradicionais é sua opção por defender os grupos que não têm acesso aos meios de produção cultural e que são marginalizados socialmente e principalmente sua capacidade de proporcionar os instrumentos lógicos para pensar no mundo de forma mais crítica, considerando sempre os aspectos culturais presentes na sociedade (HALL, 2010).

TEORIA *QUEER*

Outra teoria imbuída pela perspectiva pós-estruturalista para além dos Estudos Culturais e da teoria do discurso é a reflexão desenvolvida pela Teoria *Queer*⁵, “[...] que permite pensar a ambiguidade, a multiplicidade e a fluidez das identidades sexuais e de gênero, mas, além disso, também sugere novas formas de pensar a cultura, o conhecimento, o poder e a educação” (LOURO, 2008, p. 47).

A Teoria *Queer* surgiu no fim da década de 1980 nos Estados Unidos e teve como referenciais teóricos as produções de Michel Foucault e Derrida, que forneceram as bases filosóficas para o movimento, fundamentados mais especificamente nas obras: História da Sexualidade I: A Vontade de Saber de 1976 e Gramatologia de 1967 (MISKOLCI, 2009). Ainda, conforme apresenta Miskolci (2009, p.152).

Teórica e metodologicamente, os estudos queer surgiram do encontro entre uma corrente da Filosofia e dos Estudos Culturais norte-americanos com o pós-estruturalismo francês, que problematizou concepções clássicas de sujeito, identidade, agência e identificação.

De acordo com Miskolci (2009), a concepção *queer*, busca romper com as lógicas binárias que resultam no estabelecimento de hierarquias e subalternizações e se contrapõe as normas e opressões sociais que operam sobre tudo que diverge dos padrões estabelecidos socialmente. O movimento *queer* emergiu como uma contestação crítica aos estudos sociológicos direcionados as minorias de gênero e sexuais, pois até o ano de 1990, as ciências sociais abordavam a ordem social como sinônimo de heterossexualidade.

Nesse contexto é que se manifesta o movimento *queer*, que passa a debater a heteronormatividade, em que gays e lésbicas normalizados são socialmente aceitos, enquanto aqueles que não se adequam as normas são considerados abjetos, expostos à humilhação e ao desprezo coletivo (MISKOLCI, 2012).

Silva (1999) explica que à visão existente da heterossexualidade como algo natural e normal é constituída a partir no seu inverso, seu oposto, ou seja, perpetuando a compreensão de que a homossexualidade é anormal, sendo um desvio da sexualidade vista como correta e hegemônica, que é a heterossexual. Em vista disto, os teóricos *queer* elaboraram uma crítica a essa predominância, criando termos como heterossexismo, heteronormatividade e matriz heterossexual⁶.

Carignano (2009) explica que o alvo do discurso *queer* não é somente a dominância da heterossexualidade na nossa sociedade, mas igualmente o sistema de normatização do movimento social e o modo de vida dos grupos minoritários. A teoria *queer* é comprometida com a defesa dos grupos socialmente estigmatizados e busca desconstruir com esses preceitos hegemônicos.

⁵Segundo Louro (2008, p.30), “*Queer* é estranho, raro esquisito. *Queer* é, também, o sujeito à sexualidade desviante homossexuais, bissexuais, transexuais, travestis e drags. É o excêntrico que não deseja ser “integrado” e muito menos “tolerado”. *Queer* é um jeito de pensar e de ser que não aspira ao centro nem o quer como referência; um jeito de pensar e de ser que desafia as normas regulatórias da sociedade, que assume o desconforto da ambiguidade, do “entre lugares”, do incedível. *Queer* é um corpo estranho que incomoda, perturba, provoca e fascina”.

⁶Segundo Miskolci (2014, p. 14). De forma geral, heterossexismo explicita quando a heterossexualidade é tomada como um dado, pressuposta ou esperada em teorias, normas jurídicas ou mesmo em relações sociais cotidianas. Heteronormatividade se refere às normas sociais que impõem não necessariamente a heterossexualidade em si, mas seu modelo a outras relações, inclusive entre pessoas do mesmo sexo. A matriz heterossexual designa a expectativa social de que os sujeitos terão uma coerência linear entre sexo designado ao nascer, gênero, desejo e práticas sexuais.

O queer se torna, assim, uma atitude epistemológica que não se restringe à identidade e ao conhecimento sexuais, mas que se estende para o conhecimento e a identidade de modo geral. Pensar queer significa questionar, problematizar, contestar, todas as formas bem-comportadas de conhecimento e de identidade. (SILVA, 2005, p. 107).

Conforme o discurso de Steven Seidman, a teoria *queer* seria o estudo “[...] daqueles conhecimentos e daquelas práticas sociais que organizam a ‘sociedade’ como um todo, sexualizando – heterossexualizando ou homossexualizando – corpos, desejos atos, identidades, relações sociais, conhecimentos, cultura e instituições sociais” (SEIDMAN, 1996, p. 13).

Compreende-se assim que o movimento *queer* propõe que os indivíduos ultrapassem as fronteiras da identidade impostas. Pois a “[...] identidade não é uma coisa da natureza; ela é produzida num processo de significação: é preciso que, socialmente, lhe seja atribuído um significado” (SILVA, 2005, p. 105). A teoria defende a ideia de que a identidade de gênero e sexual dos indivíduos não é definida pela biologia humana, mas é uma construção social e histórica, que não é fixa, imutável, nem tão pouco definitiva e que por esse motivo, não existem papéis sexuais certos ou biologicamente pré-estabelecidos.

Destaca-se ainda, que os estudos *Queer*, assim como os culturais, vêm contribuindo para que se problematize mais sobre temas direcionados aos estudos de gênero, sexualidade, feminismo, diversidade entre outros. Abordando questões que estavam imersas na sociedade, dando início a um processo de desconstrução de estruturas e identidades historicamente definidas e fixas (GAMSON, 2006).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, ao analisar o movimento pós-estruturalismo foi possível compreender que esta teoria não busca se contrapor completamente às abordagens da teoria estruturalista, mas ir além dos princípios já delineados pela perspectiva que o antecedeu. Trata-se de transformar o conceito tradicional de estrutura alicerçado nos seus próprios princípios. Neste sentido, assim como o estruturalismo, o pós-estruturalismo concordaria de um modo geral com a possibilidade de se explicar os fenômenos sociais da realidade, baseado em estruturas. Entretanto, contrapondo-se ao estruturalismo, o pós-estruturalismo destaca o fato de que toda estrutura somente se sustenta baseada nas contradições, uma vez que o significado gerado por meio de um fenômeno, só se torna compreensível a partir do seu oposto (MENDES, 2015).

Deste modo, entende-se que enquanto o estruturalismo se volta para a análise das estruturas, o pós-estruturalismo manifesta seus interesses pelo desenvolvimento, transformação e pela ruptura das estruturas. E ainda questiona a postura cientificista das ciências humanas e os interesses estruturalista de identificar estruturas universais comuns a todas as culturas e também à mente humana em geral.

O Pós-estruturalismo produziu ao longo da história uma série de inquietações e também contribuições, despertando algumas reflexões voltadas para o sujeito em sua integralidade, ou seja, considerando as suas concepções biológicas, psicológicas, históricas, sociais e culturais, o que possibilitou uma maior compreensão deste indivíduo que se constrói e se desenvolve a partir do espaço que está inserido, pois para o pós-estruturalista o sujeito é constituído por múltiplas identidades e não mais caracterizado de acordo com os padrões heteronormativos.

Assim, enfatiza-se a relevância da teoria do discurso, da teoria *queer* e dos estudos culturais, que fundamentados nos princípios da desconstrução, buscam romper com princípios e ideias consideradas absolutas e ainda instigam a sociedade a pensar nas relações de dominação de um grupo sobre outro, problematizando a premissa de se romper com essa hegemonia.

Por fim, é possível afirmar que existe um empenho do movimento pós-estruturalista e das teorias de estudos que a compõe, de problematizar as relações de poder constituídas para além das dominações provenientes da condição econômica das classes sociais e que se expressam por meio do preconceito e da subordinação de grupos específicos. É preciso desconstruir estes princípios que foram concebidos no decorrer da história e considerados como únicos, corretos e verdadeiros, a fim de extinguir as desigualdades que marginalizam e excluem os negros, mulheres, homossexuais, entre outros.

REFERÊNCIAS

AGUILAR, M. A. B.; GONÇALVES, J. P. Conhecendo a perspectiva pós-estruturalista: breve percurso de sua

história e propostas. **Revista Conhecimento Online**, n. 9, v. 1, p. 36-44, jan./jun. 2017.

BAPTISTA, M. M. **Estudos culturais: o quê e o como da investigação**. 2009. Disponível em: <http://revistas.ua.pt/index.php/Carnets/article/viewFile/466/422>. Acesso em: 20. dez. 2017.

CARIGNANO, M. L. M. O “mundo da bichas” em copi e perlongher: identidade, gênero e literatura. Simpósio Internacional de Letras e Linguística – SILEL. **Anais...**, Uberlândia: EDUFU, 2009, p. 1-10.

CEZAR, T. Estruturalismo e pós-estruturalismo na perspectiva do conhecimento histórico. **Anos 90**, Porto Alegre, v. 3, n. 4, p. 129-151, 1995.

COSTA, M. V.; SILVEIRA, R. H.; SOMMER, L. H. Estudos culturais, educação e pedagogia. **Rev. Bras. Educ.**, Rio de Janeiro, n. 23, p. 36-61, ago., 2003.

DELEUZE, G. **Conversações**. Tradução de Peter Pál Pelbart. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

DERRIDA, J. **A universidade sem condição**. Trad. A. Lindezam. Águeda PT: Angelus Novus, 2003.

DERRIDA, J. **Posições**. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

DINIS, N. F; PEREIRA, R. S. Itinerários da pesquisa pós-estruturalista em educação. **Itinerarius Reflectio-nis**. Jataí, v.11, n. 2., p. 1-16, 2015.

DUTRA, M. R. O. Pós-estruturalismo e pesquisa: algumas pistas para investigação em educação ambiental. **Revista Ambiente & Educação**, v. 4, n. 1, p. 159-170, 2009.

FOUCAULT, M. **A arqueologia do saber**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1997.

FOUCAULT, M. **A ordem do discurso**. São Paulo, Loyola, 2004.

FREUD, S. Mal-estar na Civilização. In: **Obras Completas**, v. XXII. Rio de Janeiro: Imago, 1974.

GAMSON, J. As sexualidades, a teoria queer e a pesquisa qualitativa. In: DENZIN, N.K; LINCOLN, Y.S. (org.). O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens. Tradução de Sandra Regina Netz. Porto Alegre: Artmed, 2006, p. 345- 362.

GIDDENS, A. Estruturalismo, pós-estruturalismo e a produção da cultura. In: GIDDENS, A. TURNER, J. (org.). **Teoria social hoje**. São Paulo: UNESP, 1999, p. 281-319.

HALL, S. **A identidade cultural da pós-modernidade**. 10ª ed. São Paulo: DP&A Editora, 1998.

HALL, S. Cultural Studies: two paradigms. **Media, Culture and Society**, v 2. Londres, 1980.

HALL, S. **Estudios culturales y sus legados teóricos**. Sin garantías: Trayectorias y problemáticas en estudios culturales, 1ª ed., Lima – Peru: Instituto de Estudios Peruanos, 2010.

HENNIGEN, I.; GUARESCHI, N. M. F. A paternidade na contemporaneidade: um estudo de mídia sob a perspectiva dos estudos culturais. **Psicologia & Sociedade**, v. 14, n. 1, p. 44-68, jan./jun. 2002.

HEIDEGGER, M. Sobre o “Humanismo”. In: HEIDEGGER, M. **Carta sobre o Humanismo**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Editora Moraes, 1991. p. 1-47.

LACAN, J. **Seminário 17 - o avesso da psicanálise**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1992.

LACLAU, E. **Emancipación y diferencia**. Lisboa: Difel, 1996.

LOPES, A. C. Teorias pós-críticas, política e currículo. *Educação, Sociedade e Cultura*, n. 33, p. 7-23, 2013.

LOURO, G. L. **Um corpo estranho: ensaios sobre sexualidade e teoria Queer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

MACHADO, B. F. V. Saussure, o discurso e o real da língua: entre linguística e psicanálise. **Alfa: Revista de Linguística**, v. 55, n. 1, p. 271-286, 2011.

MENDES, C. Pós-estruturalismo e a crítica como repetição. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, Brasília DF, v. 30, n. 88, p. 45-60, 2015.

MISKOLCI, R. Estranhando as ciências sociais: notas introdutórias sobre teoria *Queer*. **Revista Florestan: Graduação em Ciências Sociais da UFSCar**, v 1, n. 2, p. 8-25, nov. 2014.

MISKOLCI, R. **Teoria Queer: um aprendizado pelas diferenças**. Belo Horizonte: Autêntica, 2012.

PEREIRA, T. V. As contribuições do paradigma pós-estruturalista para analisar as políticas curriculares. **Espaço do Currículo**. v. 3, n. 1, p. 419-430, 2010.

PETERS, M. **Pós-estruturalismo e filosofia da diferença**. Tradução: Tomaz Tadeu da Silva. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

PINTO, C. R. J. **Com a palavra o Senhor Presidente José Sarney: ou como entender os meandros da linguagem do poder**. São Paulo: Hucitec. 1988.

SEIDMAN, S. **Beyond the Closet: the transformation of gay and lesbian life**. New York: Routledge, 2002.

SILVA, T. T. **Documentos de identidade: uma introdução às teorias do currículo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

SOUZA, E. M.; SOUZA, S. P.; SILVA, A. R. L. O pós-estruturalismo e os estudos críticos de gestão: da busca pela emancipação à constituição do sujeito. **Revista de Administração Contemporânea**, Curitiba, v. 17, n. 2., p. 198-217, abr., 2013.

WILLIAMS, J. **Pós-estruturalismo**. Tradução de Caio Liudvig. Petrópolis, RJ: Vozes, 1012.



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO
Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

CONTRIBUIÇÕES DE CHANTAL MOUFFE À DEMOCRACIA RADICAL

OLIVEIRA, Janaina Aparecida Alves de.¹

ID ORCID: ¹<https://orcid.org/0000-0002-5514-0583>

*Autor para correspondência e-mail: alves.janaina@outlook.com

Palavras-chave

Democracia Radical
Pluralidade
Agonismo

Keywords

Radical Democracy
Plurality
Agonism

Palabras clave

Democracia Radical
Pluralidad
Agonismo

RESUMO

Neste artigo buscaremos explicar os conceitos desenvolvidos pela teoria da democracia radical. Nosso esforço será no sentido de estabelecer um diálogo entre as reflexões de pensadores da Ciência Política e da Sociologia com as possibilidades pragmáticas de se pensar democracia no contexto sócio-político contemporâneo. A partir das concepções de Chantal Mouffe pretendemos elucidar questões que nos são fundamentais para o entendimento do debate atual acerca das proposições democráticas, bem como, das tensões e tendências políticas em um mundo dito globalizado.

ABSTRACT

CHANTAL MOUFFE'S CONTRIBUTIONS TO RADICAL DEMOCRACY

In this article we will explain the concepts developed by the theory of radical democracy. Our effort will be to establish a dialogue between the reflections of Political Science and Sociology thinkers with the pragmatic possibilities of thinking democracy in a contemporary socio-political context. From the Chantal Mouffe conceptions we pretend to elucidate questions that are fundamental for us to understand the current debate about democratic propositions, as well as the tensions and political tendencies in a so-called globalized world.

RESUMEN

LAS CONTRIBUCIONES DE CHANTAL MOUFFE A LA DEMOCRACIA RADICAL

En este artículo buscaremos explicar los conceptos desarrollados por la teoría de la democracia radical. Nuestro esfuerzo fuere en el sentido de establecer un diálogo entre las reflexiones de pensadores de la Ciencia Política y de la Sociología con las posibilidades pragmáticas de pensar democracia en el contexto socio-político contemporáneo. A partir de las concepciones de Chantal Mouffe pretendemos elucidar cuestiones que nos son fundamentales para el entendimiento del debate actual acerca de las proposiciones democráticas, así como de las tensiones y tendencias líticas en un mundo globalizado.

¹Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Letras, Araraquara – SP – Brasil. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, CAPES, Brasil.

DINTRODUÇÃO o consenso ao agonismo

Refletir a partir da perspectiva de Mouffe nos permite compreender a centralidade do conflito na democracia moderna, isso porque sua singularidade diante de outras(os) pensadoras(es) da democracia radical está em admitir o conflito e o antagonismo enquanto condições fundamentais do político, demonstrando que a relevância do dissenso é essencial à democracia.

Na teoria política temos uma corrente de pensadores que apreendem a globalização como um processo de desenvolvimento, por vezes equiparado ao progresso social. Essa visão pós-política se disseminou a partir dos anos 1960, com ela a ideia do fim das ideologias e a concepção de uma sociedade pós-industrial atingiu o senso comum e estabeleceu impedimentos para a análise da realidade. Tais perspectivas passaram a ganhar compleição com a queda da União Soviética e a prerrogativa de não existir mais limitações entre a direita e a esquerda.

Segundo Mouffe (2015), essa perspectiva também contribui para a construção do outro enquanto inimigo e não como adversário, provocando danos intrínsecos à democracia, visto que a percepção otimista da globalização tende a defender uma democracia consensual na qual o cerne da argumentação seria conceber que estamos em um novo estágio de reflexividade e que os conflitos sectários estariam delegados a um passado, e portanto, na atualidade o diálogo seria o caminho racional para o estabelecimento do consenso.

O anseio por um mundo no qual a dicotomia nós/eles estaria superada está baseado em falsas premissas, e aqueles que compartilham essa visão certamente não compreendem a verdadeira tarefa que a política democrática tem diante de si. (MOUFFE, 2015, p. 2).

O que a autora procura evidenciar é que este ponto de vista desencadeia vários dos problemas enfrentados pelas instituições democráticas na nossa sociedade. Ao considerar que vivemos em um contexto atravessado pelo desígnio além da esquerda e da direita, isso nos mostra que falta a compreensão do que de fato está em jogo em uma política democrática e na dinâmica da formação de identidades políticas, resultando na exacerbação do antagonismo que reside na sociedade.

Vale ressaltar que essa perspectiva que descarta o antagonismo não é nenhuma novidade, na verdade ela persiste na teoria democrática há tempos. Surge da convicção de que há uma dimensão de bondade originária do humano que tornaria a democracia o único caminho possível ante a inocência e pureza natural do ser humano. Neste caminho a violência e animosidade seriam consideradas estruturas arcaicas capazes de serem sublimadas pelo diálogo, o estabelecimento de um contrato social e “de uma relação transparente entre os indivíduos racionais” (MOUFFE, 2015, p.3) seria uma consequência do desenvolvimento.

As tentativas de pensar em um projeto democrático que reconhecesse os antagonismos e ambiguidades da sociabilidade humana foram pouco expressivas até então, segundo Mouffe (2015) a esperança de se estabelecer um consenso racional e universal conduziu o pensamento democrático para um caminho equivocado. Estamos passando por um momento desafiador para as sociedades democráticas, a decadência do comunismo nos levou a uma erupção de conflitos de ordem nacionalistas, étnicas, religiosas, que muitos dos teóricos liberais não conseguem assimilar, já que anulam os antagonismos da sociabilidade humana na compreensão da realidade.

Pautada pelo “racionalismo, individualismo e pelo universalismo abstrato” (MOUFFE, 2003, p.2) a teoria liberal não consegue compreender a substância do político e a impossibilidade de erradicar o conflito em uma sociedade de humanos. Sua apreensão do político se dá mediante uma interpelação individualista e racionalista, reduzindo-o ao econômico ou ético, resultando em uma compreensão esvaziada da dimensão da própria instituição dos sujeitos e da atribuição fundamental das paixões e antagonismos, por isso a insuficiência da maioria dos liberais em propor soluções adequadas às questões que se colocam atualmente.

Deste modo, dimensionar os impactos dos conflitos entre os agentes sociais se mostra um desafio para as instituições democráticas contemporâneas. O racionalismo desenfreado se coloca enquanto uma obstrução para se apreender o político e seu aspecto agonístico. As transformações que decorrem do processo de globalização exigem um entendimento pertinente da concepção de identidades políticas coletivas e da emersão de antagonismos nas novas estruturas das relações sociais. Não que o político ocupe um lugar pré-determinado,

mas todas as relações sociais são foco de antagonismos políticos.

POLÍTICO E POLÍTICA NA DEMOCRACIA RADICAL

Antes de dar continuidade a essa discussão, precisamos aprofundar os sentidos atribuídos aos conceitos de política e político quando pensados a partir do viés da democracia radical de Chantal Mouffe. Para a autora, político é a dimensão de antagonismos peculiar às sociedades humanas, enquanto a política diz do “conjunto de práticas e instituições por meio das quais uma ordem é criada” (MOUFFE, 2015, p. 8), aquilo que sistematiza a convivência dos seres sociais em arranjos conflituosos gerados pelo político.

Nessa perspectiva, o debate acerca do político questiona a própria ideia de democracia, é o seu futuro que está em disputa no cerne dessa discussão. Tendo em vista que as questões políticas exigem escolhas entre alternativas conflitantes, a hegemonia do liberalismo impede o real pensar político. Se compreendermos o liberalismo enquanto um discurso filosófico, ao negar o caráter antagonístico do campo político sua insuficiência se torna nítida. Essa abordagem racionalista e individualista impede o reconhecimento das identidades coletivas, essenciais ao entendimento da dinâmica democrática. A interpretação liberal entende o pluralismo enquanto um processo harmonioso é daí que emerge a negação do político.

Esse tipo de liberalismo é incapaz de compreender de maneira adequada a natureza pluralista do mundo social, com os conflitos que o pluralismo acarreta; conflitos para os quais jamais poderá existir qualquer solução racional. A típica interpretação liberal do pluralismo é que vivemos num mundo em que existe, de fato, um grande número de pontos de vista e de valores, e que, devido às limitações empíricas, eles nunca poderão ser adotados em conjunto, mas que, ao serem reunidos, constituem um conjunto harmonioso e não conflitante. (MOUFFE, 2015, p.9).

O liberalismo nega o antagonismo porque este revela a inviabilidade de um consenso racional, nesta sustentação filosófica o político não seria apreendido no racionalismo liberal porque todo liberalismo pressupõe a negação da indissociabilidade do antagonismo. A autora, a partir das contribuições do controverso Carl Schmitt, atribui sua crítica radical ao liberalismo para explicitar questões importantes. Na perspectiva de Schmitt, o político só pode ser compreendido em sua forma de agrupamentos amigos/inimigos, considerando que essa seria a esfera da decisão e não do livre debate. Isto significa dizer que estabelece a existência de um “nós” na contrapartida de um “eles”, as duas formas são relacionais e coletivas de identificação. Trazendo outra ótica para pensar a democracia, ao demonstrar a inexistência de uma política liberal que na verdade faz emergir uma crítica liberal à política.

Mediante a este debate podemos estabelecer dois paradigmas liberais: um que estabelece a política enquanto um acordo ou compromisso entre forças sociais opostas e divergentes, designando os indivíduos como racionais e operacionais, que agem mediante interesses particulares (agregativo); e o segundo, que procura conceber uma relação entre moralidade e política, determinando a existência de uma racionalidade comunicativa capaz de criar na esfera política um consenso moral-racional por intermédio do diálogo, vendo a política não mais pelo viés economicista, mas por intermédio da moralidade e da ética (deliberativo).

Neste ponto, definiremos uma distinção entre o pensador clássico da democracia deliberativa e as prerrogativas de Mouffe, que centraliza as relações amigo/inimigo no processo de concepção do político. Para Habermas (2012), colocar em dúvida a possibilidade de um consenso racional e entender a política como uma esfera que sempre encontraremos discórdia, extinguiria a própria possibilidade de uma democracia, sendo assim, a forma como a autora francesa estabelece o político seria antitética à ideia de democracia.

Para Mouffe (2015), é justamente esse antagonismo que permite a existência democrática. A distinção amigo/inimigo e o conflito na política são essenciais para os objetivos da democracia, não há possibilidade de consenso em uma sociedade plural como a sociedade moderna. A democracia exige que determinemos a diferenciação “nós” / “eles” de maneira a torná-la compatível com a anuência do pluralismo intrínseco à democracia moderna, tal distinção seria constitutiva da formação das identidades políticas e por isso sempre pode se tornar um espaço de antagonismo. Considerando que todas as formas de identidade política surgem deste processo, significa que a possibilidade do surgimento de antagonismos será sempre latente.

A construção de uma identidade implica na diferença que pode vir construir a base de uma hierarquia. Toda identidade neste caso, seria relacional, acontece mediante a diferença com o outro. Por isso, as relações sociais

seriam um campo profícuo para o antagonismo. Sendo assim, o desafio posto à política democrática é a tentativa de controlar o surgimento de antagonismos através de algo diferente de “nós”/“eles”.

A hegemonia é o segundo conceito mais importante para entender o político. De acordo com Mouffe para apreendermos a dimensão do conceito “político” temos que entendê-lo como uma possibilidade na qual o antagonismo estará sempre presente. Deveríamos compreender o caráter infinitivo e reconhecer a esfera indivisível que circunda toda e qualquer ordem, isto é, toda ordem social possui um caráter hegemônico e toda sociedade resulta de um conjunto de práticas que procuram estabelecer a ordem em contextos de imprevisibilidade.

De tal modo, o social e o político representam esferas essenciais para qualquer vida em sociedade. Ao social atribuímos a dimensão das práticas que abrangem as ações originais da instituição política circunstancial, que aceitamos sem justificação. Ao político delegamos a visibilidade dos atos da instituição social. O que vale ressaltar neste contexto é que qualquer ordem seria um vínculo temporário e indefinido de prudência e isso nos faz compreender que o limite entre o social e o político é por si só instável, predispondo de invariáveis deslocamentos e acordos (renegociações) entre os agentes sociais. Como ambos representam esferas fundamentais para qualquer convívio societário, percebemos que toda ordem é fundamentada na exclusão de possibilidades. E é neste sentido que podemos apreendê-la enquanto política, por expressar uma estrutura singular de relações de poder, de modo a explicitar que este é parte intrínseca do social já que não teria forma sem as relações de poder.

De acordo com Mouffe, toda ordem hegemônica está passível de ser contra-atacada por práticas anti hegemônicas, o que significa dizer que são práticas aptas a desarticular a ordem existente para implementar um outro modelo de hegemonia. No que tange as identidades coletivas, compreendemos que são decorrências dos processos de identificação e nunca serão inteiramente determinadas. Existe uma relação a ser evidenciada: o “eles” é quem determina o “nós” (exterioridade constitutiva), só conseguimos identificar a coesão de um grupo ao nos depararmos com outro grupo que possui práticas e finalidades diferentes do nosso próprio. Sabendo que na sociedade moderna o antagonismo se tornou indissociável e simultaneamente existe a possibilidade de um pluralismo democrático, Mouffe se dedica ao desafio de propor meios para transformar o antagonismo, com o intuito de criar possibilidade reais de convivermos com a oposição nós/eles em uma democracia pluralista.

A DEMOCRACIA, NÓS E OS OUTROS

Em Mouffe, a finalidade da política democrática é neutralizar o antagonismo das relações sociais. Encontrar um ponto comum para que não se conceba relações inimigo/amigo, mas entre adversários, isto é, mesmo que em um contexto antagonico o “nós” possa legitimar a lógica do “eles”. Para tanto, o conflito precisa encarnar uma estrutura que não anule o político, que seja capaz de estabelecer algum vínculo entre as partes em conflito, sob a intenção de fugir do paradigma de que todo inimigo precisa ser eliminado. Com o cuidado de entender que essa relação é complexa e permeada por singularidades, não podemos esperar que questões com esse enredamento sejam solucionadas por uma simples negociação. Podemos reconhecer ao mesmo tempo a permanência da esfera antagonística do conflito e a possibilidade de que este seja domesticado. No intuito de dimensionar essa heterogeneidade a autora conceba esse tipo de relação enquanto agonismo.

É necessário elucidar as três categorias cruciais para o debate radical. Vimos até aqui que o antagonismo é a relação nós/eles na qual ambos são inimigos e por isso não possuem nenhum ponto em comum; adversário – essencial à democracia – diz da correlação dos agentes sociais, quando mesmo em conflito dividem o mesmo campo simbólico no qual o conflito não perde a sua localidade; enquanto o agonismo diz de quando, na relação nós/eles, há o reconhecimento da inexistência de uma solução racional para o conflito, mas ainda assim a legitimidade de seus oponentes é reconhecida.

Deste modo, os pressupostos da democracia radical de Mouffe (2015) objetiva transformar o antagonismo em agonismo. Daí a ideia de o **modelo adversarial** ser constitutivo da democracia. Predis põe dar condições para que os conflitos sejam abarcados em uma perspectiva agonística, não extinguindo o caráter antagonístico dos conflitos entre os agentes sociais, mas domesticando-o. Só a democracia, em seu sentido radical, se dispõe abarcar a pluralidade de identidades coletivas das sociedades modernas e prover mecanismos institucionais de expressar o debate agonístico. Atribuindo a estes a significância de adversárias e não inimigas passíveis de eliminação.

O modelo adversarial tem de ser constitutivo da democracia. Seria o responsável por transformar o antagonismo em agonismo. Ajuda a imaginar como a dimensão do antagonismo pode ser domesticada a partir de instituições e práticas nas quais o antagonismo potencial pode ser desenvolvido de forma agonística. No ago-

nismo, o antagonismo se desenvolve sob condições reguladas por procedimentos democráticos legitimados pelos adversários. Sendo assim, se torna crucial a concepção de canais políticos legítimos para que vozes discordantes tenham espaço para se manifestar, reduzindo a ocorrência de conflitos antagonísticos, caso contrário a primazia da violência se manifestaria, tanto em termos da política interna quanto da internacional.

Como vimos, na perspectiva radical é fundamental o reconhecimento da dimensão antagonística da política, assim como o papel dos afetos na construção de identidades políticas. O confronto agonístico seria a condição de existência da democracia e por isso seu objetivo não poderia ser o consenso, como alguns teóricos liberais conceituam. A democracia necessita de um confronto adversarial, por isso devemos nos atentar às produções que alegam a superação da esquerda e da direita. Se faz essencial para a dinâmica da democracia a existência de um embate entre posições políticas democráticas legítimas, é desse confronto que nascem formas coletivas de identificação responsáveis por instigar as paixões políticas, sem esse mecanismo as paixões não possuiriam saídas democráticas e as dinâmicas agonísticas do pluralismo seriam obstruídas.

Sem os conflitos adversariais a proliferação de formas essencialistas de identificação ou a propagação de valores morais inegociáveis se tornam riscos. Consideramos que eliminar o antagonismo é algo inconcebível em uma democracia plural, logo é o sistema democrático que precisa dispor de arranjos de expressão agonística. Um dos entraves para o estabelecimento de mecanismos que integrem essa formulação são as teorias liberais da modernidade reflexiva, que não reconhecem o papel integrativo do conflito na democracia moderna, sequer a realidade da divergência na vida social. Não que o consenso seja desnecessário à democracia, mas não deve ser desvinculado do dissenso. As divergências fornecem matéria prima para a política democrática, sendo legítimas e necessárias para esse mecanismo. A hegemonia do neoliberalismo desde o declínio do modelo soviético, impõe a prerrogativa de que a ordem existente não possui alternativa, se amparando sob o pretexto da modernização, essa lógica seria a responsável por fazer partidos de esquerda se moverem cada vez mais à direita, aquilo que denominamos centro esquerda.

Diante do insucesso do comunismo pudemos aprender que a luta democrática não deve ser vista como uma relação amigo/inimigo, tão pouco a democracia liberal deve ser inutilizada, as questões das nossas sociedades não estariam nas propostas ideais – no sentido mais amplo –, mas em colocar esses ideais em prática. Neste sentido uma abordagem antagonística pode contribuir para a revitalização e o aprofundamento da democracia. A democracia radical de Mouffe nos possibilita contemplar a ótica da esquerda enquanto forma hegemônica, isso se torna evidente ao retomarmos a concepção de que os adversários deveriam estabelecer seus confrontos no interior da estrutura democrática. Não podemos esquecer que essa estrutura não é permanente ou inflexível, ela sempre poderá ser reestruturada a partir da luta hegemônica. A abordagem agonística seria capaz de desafiar o status quo e construir críticas a democracia liberal em seu atual estágio, considerando que a transformação da democracia se dará da rejeição total do modelo democrático liberal, a luta agonística deverá produzir novos significados e novos campos de aplicação para que se possa radicalizar o conceito de democracia. Este percurso seria o modo mais eficaz de questionar as relações de poder – por meio de um processo de desarticulação das práticas existentes e da criação de um novo discurso e de novas instituições. Na abordagem agonística a sociedade é sempre politicamente instituída, entendendo a política democrática adversarial como o caminho possível capaz de abarcar as pluralidades da sociedade contemporânea, fornecendo ferramentas críticas para àqueles que reduzem a política a um conjunto de mudanças técnicas e de procedimentos neutros.

O que entendemos por ‘democracia liberal’ é constituído por formas sedimentadas de relações de poder resultantes de um conjunto de intervenções hegemônicas contingentes [...] e a luta agonística deve produzir novos significados e novos campos de aplicação para que se possa radicalizar o conceito de democracia. Esse é, do meu ponto de vista, o modo eficaz de questionar as relações de poder, não sob a forma de uma negação abstrata, mas de uma maneira adequadamente hegemônica, por meio de um processo de desarticulação das práticas existentes e da criação de um novo discurso e de novas instituições (MOUFFE, 2015, p.32).

O ponto de vista agonístico tem como objetivo transformar profundamente as relações de poder existentes e estabelecer uma nova hegemonia, isto significa dizer que propõe alterações no cerne da estrutura social e por isso é uma perspectiva radical. Diferente da ótica dialógica que atribui centralidade ao diálogo racional entre os indivíduos e tem por objetivo criar solidariedades e fundamentar a confiança ativa.

PLURALIDADE E CONSIDERAÇÕES PARA UMA ORDEM MULTIPOLAR

No atual arranjo político, a ordem mundial democrática se torna uma dimensão importante da qual a democracia precisa se atentar. Ao pensar sobre o futuro da democracia em uma perspectiva mundial nos deparamos com dois caminhos possíveis: a ordem cosmopolita e a prerrogativa multipolar.

A primeira via, concebe a condição de uma “cidadania cosmopolita”, enquanto consequência da universalização dos valores ocidentais de democracia e a instituição da perspectiva ocidental de direitos humanos, ampliados a nível global. Esse modo de pensar determina que a maneira ocidental de conceber a vida social é a mais adequada para a garantia de um progresso moral, este pressuposto tem inspiração no universalismo liberal, como já ponderamos anteriormente e objetiva compelir suas instituições por todo o mundo, sobre a prerrogativa de serem a única possibilidade racional e legítima.

Essa perspectiva se apresenta enquanto um obstáculo para o desenvolvimento da democracia. Nessa ótica a ideia é estabelecer um corpo homogêneo, na qual todos os agentes sociais são abarcados nos mesmos direitos e obrigações sob a égide de estabelecer uma humanidade compartilhada, negando a dimensão do político, isto é, a recusa da dimensão dos antagonismos intrínsecos às sociedades humanas. Ignorando a veracidade de que as relações de poder são inerentes ao social, do mesmo modo que os antagonismos não podem ser suprimidos. Caso a democracia cosmopolita se estabelecesse, denotaria a hegemonia de um poder dominante capaz de eliminar todas as diferenças e compelir apenas o seu ponto de vista ao mundo todo, provocando efeitos e sinalizando perigos à democracia. Já constatamos que as tentativas de pensar em um mundo homogêneo resultam em condutas e ações imprevisivelmente violentas mediante as sociedades de valores e culturas singulares, quando concebidas de maneira ilegítima frente aos critérios universalizantes do formato ocidental.

Na contrapartida desta visão fissurada e com a urgência de propor uma perspectiva diferente da ordem mundial, surge a proposta multipolar, que se posiciona do outro lado, reconhecendo o pluralismo de valores e seus efeitos na política. No arranjo atual não podemos pensar em uma construção capaz de encarar o progresso humano enquanto a concepção de uma unidade mundial, na qual todos partiriam dos mesmos pressupostos quanto aos direitos humanos, empiricamente vemos a impossibilidade concreta de estabelecermos um mundo que transcende o político, os conflitos e toda a negatividade. Vemos com Mouffe, que no atual contexto, uma abordagem pluralista se faz necessária para o estabelecimento de novas alternativas que abarquem e garantam a legitimidade da existência do outro.

Acredito que deveríamos almejar o estabelecimento de uma ordem mundial pluralista onde um grande número de unidades regionais coexistam, com suas culturas e valores diferentes, onde uma pluralidade de compreensões dos “direitos humanos” e formas de democracia seriam consideradas legítimas. (MOUFFE, 2003, p.13).

De tal modo, uma visão pluralista do mundo seria a única possibilidade de escapar do declínio da civilização. Será do reconhecimento da legitimidade das pluralidades e do entendimento de que precisamos criar condições para a convivência agonística entre os diferentes grupos sociais com suas instituições singulares que a sociedade deverá se fundamentar. A ordem mundial contra hegemônica não extinguirá o conflito, o neutralizará a ponto de torná-lo agonístico e estabelecerá um campo simbólico compartilhado, a fim de garantir os direitos das distintas expressões culturais, mediante métricas que abarquem e legitimem aqueles que se compreendem enquanto adversários.

Estamos vivendo em momento crucial para o destino da diversidade. Com proposições cada vez mais estremadas e polarizadas, nos vemos em um entroncamento de possibilidades que irão gerar impactos estruturais que definirão os parâmetros cívicos das próximas gerações. Estamos atravessando um momento decisivo e pensar democracia em um arranjo de depreciação das instituições evidencia a necessidade de incluirmos a pluralidade nos debates democráticos, se quisermos vislumbrar um feixe de esperança em uma ordem mundial multipolar.

REFERÊNCIAS

HABERMAS, J. **Teoria do agir comunicativo**, vol. 2: sobre a crítica da razão funcionalista. Capítulo VII – Teoria de sociedade de Talcott Parsons: problemas de construção e Capítulo VIII- Consideração final: De Parsons a Marx, pela mediação de Weber, pela mediação de Weber. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

Oliveira

MOISÉS, J. A. Cidadania, confiança e instituições democráticas. São Paulo: Lua Nova. **Revista de Cultura e Política**, número 65: 71-94, 2005.

MOUFFE, C. **Sobre o político**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2015.

_____. Democracia, cidadania e a questão do pluralismo. Florianópolis: UFSC. **Revista Política & Sociedade**, nº3: 11-26, 2003.

TAVARES, F. M. M. O Estado na democracia deliberativa: as raízes de uma antinomia. São Paulo: Lua Nova. **Revista de Cultura e Política**, número 95: 225-257, 2015.



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO
Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

AGAINST ALIENATION TREATMENT, WE STAND FOR!

SANTOS, Ligia Bugelli Hermano.¹

ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4732-0461>

*Autor para correspondência e-mail: libugelli@gmail.com

Palavras-chave

Direitos Humanos
Desigualdades
Discriminação
Transformação Social

Keywords

Human Rights
Inequalities
Discrimination
Social Transformation

Palabras clave

Derechos Humanos
Desigualdades
Discriminación
Transformación Social

RESUMO

SOMOS CONTRA O TRATAMENTO ALIENADOR!

O presente artigo tem como objetivo o modelo de gestão dos territórios e da população da cidade de São Paulo que está ocorrendo dentro das tendências de racionalidade neoliberal, o que acaba por proporcionar projetos urbanos que se modelam a partir de Parcerias Público-Privadas (PPP). Apoiando-se nos estudos que o filósofo Michel Foucault desenvolveu sobre o controle dos espaços e dos corpos, da produção de subjetividades, as relações de poder-saber e a respeito da governamentalidade, procuramos demonstrar como os atuais projetos urbanos buscam através de padrões normativos perpetuar a gestão da sociedade e a disciplina dos corpos, visando uma sujeição da população dentro de uma racionalidade que ao privilegiar uma organização da cidade em torno da produção e circulação do capital, legitima a institucionalização um racismo de estado.

ABSTRACT

Who would be our most contemporary monsters? Who are the outcasts? Who are the ones that (or whom) we don't want to speak about? The Brazilian society still has places where the established concept of human by Human Rights Standards seems not to be reaching. The so-called "legal asylums" or "judiciary asylums" are places that aggregate not only the "lunatics" but also the ones with mental disorders that additionally committed a crime. As a consequence, of these two main attributes, such persons are not remembered or considered worthy to be advocated, being under a moral judgment. With this in mind, this paper is focused on constructing a critical engagement with the Brazilian Mental Health issue, under the analysis of "legal asylums" and it aims to contribute to the epistemological aspect of the issue. In addition, it aims to bring up a mix of theoretical notions and paradigms about the Brazilian mental health struggle, as well as its political historical background both of the health professionals and patients social movements. Mental Health Social Movements can be understood as an individual and institutional response to stop producing and reproducing inequalities and discrimination, and a path towards a more inclusive society.

RESUMEN

¡SOMOS CONTRA EL TRATAMIENTO DE LA ALIENACIÓN!

¿Quiénes serían nuestros monstruos contemporáneos? ¿Quiénes son los marginados? ¿Quiénes son aquellos de los que no queremos hablar? Todavía hoy en la sociedad brasileña hay lugares donde el concepto de 'ser humano' establecido por los Derechos Humanos parece no existir. Los llamados «asilos legales» o «manicomios judiciales» son lugares que recluyen no sólo a los «locos», sino también a aquellos en sufrimiento psíquico que, además, cometieron algún tipo de crimen. Como consecuencia, de estos dos atributos principales, tales individuos no son recordados o considerados dignos de ser defendidos, pues se encuentran siempre bajo un juicio moral. Este artículo se centra en la construcción de un compromiso crítico con la cuestión de la Salud Mental Brasileña, a través del análisis de «manicomios judiciales» y pretende contribuir al aspecto epistemológico de la cuestión. Además, pretende traer a la superficie una mezcla de nociones teóricas y paradigmas sobre la lucha por la salud mental en Brasil, así como sobre su histórico político, tanto aquel generado por los profesionales de salud así como por los movimientos sociales de los usuarios. Se sostiene que los Movimientos Sociales por la Salud Mental pueden ser entendidos como una respuesta individual e institucional para la disminución de la producción de las desigualdades y discriminaciones importantes para construir un camino de una sociedad más inclusiva.

¹I am graduated in Public Policy Management at the University of Campinas (Unicamp) and Master of Science at São Paulo University (USP) focused on Public Health. Currently, I am a Ph.D. candidate at the Human Rights Programme of the University of Coimbra, Centro de Estudos Sociais, researching the Public Health and Mental Health field.

“Appalling, dreadful, inhumane — the worst of words pile on each other to name the horrors of being shunned, isolated, and deprived of the most basic of human rights.”
(ARTHUR KLEINMAN; THE LANCET, 2009, p.603)

W INTRODUCTION

Who are the people we don't want to speak about? Brazilian society still has places where the established concept of human by Human Rights Standards seems not to be reaching. The so-called “legal asylums” or “judiciary asylums” are places that aggregate not only the “lunatics” but those with mental disorders that have also committed a crime, the felonious. As a consequence of these two main attributes, most of the time such persons are not remembered or considered worthy of being advocated for, let alone being treated or taken care of. They are victims of moral judgment.

With this in mind, this essay is focused on constructing a critical engagement with the Brazilian Mental Health issue, through the analysis of judiciary asylums, in the aim of contributing to the epistemological aspect of the mental health scenario and to the emancipatory disability research.

In addition, I intend to discuss a mix of theoretical notions and paradigms about the Brazilian mental health struggle, as well as the political and historical background of mental health professionals and patients' social movements. Even though social movements are within the realm of collective action, Mental Health Social Movements can also be understood as an individual and institutional response once its agents are responsible to counter the production and reproduction of inequalities and discrimination and create a path towards a more inclusive society.

The technical term that is used in the legal sphere is Hospital of Custody and Psychiatric Treatment. However, as we will see in the course of this essay, in the literature, many researchers use the ‘judiciary asylum’ term, once these institutions are far from being regarded as hospitals that treat people in need of psychiatric care (CARRARA, 2010). Therefore, I politically position myself and make the ethical choice to refer to these institutions as judiciary asylums, since I understand that the word ‘asylum’ leads us to degrade ideas and images of human beings, and I remain committed to continuing the fight against their permanence.

Judiciary asylums are complex institutions that can articulate two of the most depressing realities of modern societies - asylum and imprisonment for the “lunatics” on the one hand - and, on the other hand, two of the most tragic phantoms that persecute all: the criminal and the maniac.

However, before we start this discussion, it is necessary to revisit the history of Brazilian mental health and the scenario of anti-psychiatry.

A BRIEF HISTORICAL BACKGROUND OF THE BRAZILIAN MENTAL HEALTH AND ANTI-ASYLUM STRUGGLES

The asylum is considered a classic example of the violation of human rights, in which the patient is totally deprived of their individuality, does not have the slightest autonomy, and is at the mercy of the greatest cruelties that a human being perpetrates on another human being in a vulnerable situation (CARRARA, 2010). Psychiatric hospitals have always been places of segregation, not only for people with a psychiatric diagnosis, but also for several social segments that were marginalized, and for which the State did not have social public policies. These establishments were also considered a “depository” of people and due to the inmates' invisibility, they were often subjected to torture throughout lobotomy and electroshocks, as well as facing violence by employees (AMARANTE, 1998).

In 2009, the journalist Daniela Arbex began her research to uncover what happened for decades in Colonia Hospital, Barbacena (Minas Gerais, Brazil) since its founding in 1903. The results formed her book *The Brazilian Holocaust*, published in 2013 and it showed that inside at one of the largest hospices in Brazil, people rejected by society were abandoned and suffered all sorts of deprivation and violations of their human rights.

The author states that at the Colonia Hospital, some people who were admitted did not even need psychiatric treatment. The Hospital's documents contain the record of patients whose only symptom was sadness, shyness. The lack of hygiene favored the presence of rats, food was scarce and there were no beds: patients slept in straw piles, which were also where they carried out their physiological needs. Patients were under electric shocks and lobotomies, an archaic, violent and unmerciful surgical method. There was no hope, most of the people interned in the Colonia only left there when they died, while those who arrived healthily, eventually became ill due to the cruelty and conditions to which they were submitted.

In 1979, the Italian psychiatrist Franco Basaglia² was in Brazil and went to the Colonia. After his visit, he called a press conference and said: “I was in a Nazi concentration camp today. Nowhere in the world have I witnessed such a tragedy like this.” It is estimated that sixty thousand died at Colonia hospice. There was a genocide in Brazil throughout the twentieth century, where the state and society were allies (ARBEX, 2013).

The struggle for changing the model of mental disorder treatment began in the 1950s. The horrors of the Second World War had aroused concern for the defense of human rights, and this led to questioning the asylum model, in which people spent their entire life in hospitals, with little or no psychological treatment at all, far from their home, family, and community.

The Psychiatric Reform in Brazil began to take shape in the 1970s. However, concerns about the way in which patients were treated inside the asylums, began to become public in the 1950s with the physician Nise da Silveira³ She was the pioneer in introducing Occupational Therapy (OT) practices inside the asylums and as a way to treat the inmates. This practice was committed to creating a humanistic character of therapeutic procedures for the treatment of mental disease such as schizophrenia (ARANHA E SILVA, 2012).

Parallel to this revolutionary movement of Silveira, it was in Italy that the epidemiological and methodological rupture occurred between different historic practices of psychiatric knowledge. The deinstitutionalization movement of Italian psychiatry originated from Franco Basaglia’s work at the Psychiatric Hospital of Gorizia (1961-1968), where he began to promote a number of conceptual and practical changes to improve the hostel conditions, and technical care given to inmates in Gorizia (ARANHA E SILVA, 2012).

Nevertheless, as he noted the lack of conditions for human dignity and the misery in which patients underwent psychiatric hospitalization, he understood that a simple humanization would not be enough to help them. It was necessary to make a profound transformation both in the psychiatric care model and in the relationship between society and madness. It was clear that the asylum was a place of segregation, violations of human rights and death. It, therefore, had to be fought, denied overcome and have its purpose questioned in a broader context of social institutions (AMARANTE, 1998).

Basaglia (2005) said that the asylum was not created to treat the wounds of those who suffer from madness, but rather, the asylum appeared as a defense for the sane against the madness. The high walls isolated the “center of infection.” In addition, Basaglia’s ideas inspired the Brazilian Psychiatric Reform and constituted one of the main influences for this movement.

In Brazil, this process began more or less simultaneously with the country’s re-democratization process, when the struggle for the end of the military dictatorship started, and new political demands began to be made. In the health field, a great movement for the democratization of services forwarded the idea of creating policies more directed towards the most disadvantaged segments of society. The aim was to create a policy that was genuinely national and not only a policy of assistance to the disease that was directed toward the most populous strata of the population (AMARANTE, 1998).

As a consequence, this popular movement became known as ‘health reform’ and included the creation of a public policy, free of charge, as a duty of the State and as a right of the citizen. A proposal that ended up being included in the Constitution of 1988. Therefore, the proposal of the Unified Health System - SUS (regulated in 1990) was born of social movements and was not a parliamentary emend, it really emerged from a popular struggle, and is perhaps the only such example in the Brazilian Constitution.

In this sense, the popular struggle had a very important role in the mental health field, which turned into public policy as it dialogued with the notion of social participation in policy. Today in Brazil this is called Participation and Social Control, which is the idea of creating national health conferences, and councils at the municipal, state, and national levels, in order for society to have effective participation channels in politics (BRASIL, 2013). Recently, in December 2015, it the 15th edition of the National Health Conference was held and the 16th edition is scheduled to happen in 2019⁴.

In 1989, Federal Deputy Paulo Delgado proposed the regulation of the rights of the person with mental disorders and the progressive extinction of the countries asylums, replacing them with alternative care mecha-

² Influential Italian psychiatrist and considered by WHO as a world reference for overhaul the mental health care.

³ Medical psychiatrist and director for 28 years of the Sector of Occupational Therapy and Rehabilitation (STOR) in the Psychiatric Center Pedro II (1946-1974).

⁴ ABRASCO – Associação Brasileira de Saúde Coletiva. Available in: <https://www.abrasco.org.br/site/outras-noticias/movimentos-sociais/conselho-aprova-conferencia-nacional-2019/32537/> (Accessed: June of 2018).

nisms. He created a draft law (n. 3657 of 1989) that brought the struggle of psychiatric reform to the legislative and normative levels. But only after 12 years was this law approved by the National Congress and Federal Law 10.216/2001, also called the Paulo Delgado Law, was created. This law provided a gradual replacement of mental hospitals with medical equipment, regulating compulsory psychiatric hospitalization and redirecting patients into a new care model in mental health (BRASIL, 2013).

It was through the intense struggles of workers, patients, and families that law 10.216/2001 was approved, aimed at protecting the rights of people with mental disorders and contributing to diminishing the stigma. Mental health stigma often indicates that the persons who suffer from a mental disorder are “dangerous, likely to infect or otherwise harm others, that they are incurable, and that they are of little or no value to society” (BELDIE, 2012).

The stigma and prejudice about mental illness have always been very negative and cruel to the person in mental suffering, due to the fact that for a long time, these people were considered less than human, seen as not-enough citizens and therefore not deserving of humanized treatment. However, the Psychiatric Reform movement contributed to advancing the legitimation of users of mental health services, fighting for the individual to be the protagonist of their own history and co-manager of their life, returning their notion of human dignity that was stolen by the asylums (ARANHA E SILVA 2012).

Mental health had an important contribution to the discussion of law and citizenship for the mental service user, it brought something quite innovative; that is to consider the autonomy of these subjects. People hitherto considered mad and unable to manage their own lives were cast in the mental health system, to now act as protagonists of policies and play a role in building and participation. This is the general principle of this proposal, which is not only a plan of services organization for optimization and efficiency, it is also about political participation, social integration, and citizenship.

DID THE PSYCHIATRIC REFORM COME TO THE BRAZILIAN JUSTICE SYSTEM?

The worst of the psychiatric hospitals and the worst prisons. This is how a report of the Federal Council of Psychology made in partnership with the Brazilian Bar Association (OAB) and Public Ministry defined the Brazilian judiciary asylums. The Brasil Report 2015, published in 2015, denounced the cruel reality of the institutions that complied with the strict security measures in the country, which contribute to preserve the mental illness stigma, the belief that these individuals are the personification of evil, criminals and uncontrolled, crazy ones that deserve to be locked away, forgotten, and left to their own devices.

The judiciary asylums were built in Brazil gradually, as an active intersection of disciplinary powers (medical and legal), and in 1921 the first of them was inaugurated in the city of Rio de Janeiro⁵. In Brazil, it is in such institutions, which are maintained through security measures, where individuals who, by suffering some kind of illness or mental disorder, are considered criminally irresponsible for any crime or offense. It is there that prisoners who go crazy in prisons are also sent (CARRARA, 2010).

The patient/prisoner once labeled as a mental patient is obliged to assume the role not only of a criminal but also of a sick person. They are doubly violated and objectified until they become the hybrid object that the pathological and penal process constructs. The lack of a future perspective, the permanent condition of being at the mercy of others without the slightest personal initiative, and rules of behavior and schedules dictated solely by organizational requirements do not take into account the unique individual and the circumstances of each one. All of this composes the institutionalizing framework on which asylum life (penal/psychiatric) is articulated (CARRARA, 2010).

The judiciary insane asylum is a hybrid between a prison and a psychiatric hospital and experience the twin violence of the two institutions. There are degrading physical conditions, a lack of privacy, rats, bugs, hygiene issues, poor lighting, cold baths, and other degrading conditions. For the Federal Council of Psychology, this suggests that the logic of these institutions is not treatment, but only punishment (BRASIL, 2015).

Resulting from the merger between the psychiatric asylums intervention techniques and the criminal enforcement of the State of perpetrators of crimes who are considered as having mental disorders, the judiciary

⁵From the 1903 legislation, in the midst of the reforms introduced in the Hospice Nacional de Alienates, located in Rio de Janeiro, a special section was created to house the “crazy criminals”. Significantly, the section was dubbed the “Lombroso Section,” in honor of the Italian psychiatrist and criminal anthropologist César Lombroso, who at the end of the nineteenth century became famous for developing a theory that some individuals, whom he termed “born criminals” “Would be born with a marked tendency towards evil (CARRARA, 2010).

asylum can represent both the radicalization of the mental hospital and the prison. An institution for those considered insane, whose status is worthy of imprisonment, in conditions seen to be even worse than an asylum. On the other hand, prisons have developed the sanitary tutelage discourse to be even more effective in perpetuating the isolation and mortification of the subject in conflict with the law - far beyond what the Law now allows for a prison (BRASIL, 2015).

According to Brasil Report, 2015, of the 18 units surveyed, only 18% of the institutions had only one unit complying with the minimum periodicity of the sanitary examinations and 70% of the sample has access to the public defenders, and even so, the presence of lawyers is so negligible.

Based on the argument of dangerousness,⁶ the State and our society allow citizens to be locked away when the subject is considered crazy by the institutions of penal control, either through the most serious conflicts or through simple and banaler contraventions of criminal law. The subject is effectively kidnapped by the State and may never return to freedom, to try one day to return to pursue their life projects and happiness in society. The report that indicates the end of dangerousness should necessitate the release permit and can only be produced by a psychologist. However, according to the report, only five institutions shown to have had such release records from psychologists (BRASIL, 2015).

The situation became worse due to the absence of lawyers and by the low proportion of health professionals in relation to security agents. In the segregation manicomial system there is no access to justice because of the lack of lawyers to represent the prisoners/judicial patients⁷. In one institution, seen as the most of segregated, with the worst of the stigma, of the 18 units inspected, only in 3 of them had a lawyer present. Therefore, it becomes even more difficult for patient/prisoner to get out of the prison/asylum if they cannot rely on access to justice (BRASIL, 2015).

As for the physical structure, we can summarize in just one word: precarious. The report also shows that in seven of the seventeen asylums surveyed, there is overcrowding, ranging from 110% of the installed capacity to 410%. There are still no riots or rebellions, a sign that the containment medication has been working. The cells are mostly collective, but there are some individual cells, which are used in cases of self-harm, fights, or crisis/outbreaks. It was found during the inspection that individual cells can also be used as “punishment” cells. This isolation also occurs with HIV-positive prisoners and pedophiles, as a kind of “insurance”, very common in prisons that do not care for offenders with mental disorders (BRASIL, 2015).

Regarding the structural evaluation of the asylum spaces, all reports reflect suggest they are dehumanizing and degrading places of torture and of the annihilation of individuality and freedom. This report also questioned the mental health professionals of the institutions surveyed. The following data show 53% of the psychologists reported that they did not respond based on the Psychiatric Reform principles, 6% of them did not even have the presence of psychologists, 18% reported complying with the principles, and 23% opted for not responding (BRASIL, 2015).

Through these data, we can note that they reveal another reality, still very far from the legal milestones of the Psychiatric Reform. In Brazil, people with mental disorders in conflict with the law are abandoned, imprisoned, often forgotten for decades, and subjected to various types of abuse. Some resolutions and recommendations from entities such as the National Council of Justice and the National Council of Criminal and Penitentiary Policy are trying to give to the patient/prisoner what is his right. However, such legal efforts have not impacted the mass practice of exclusion, which remains loose and seems to have no brakes or limits (BRASIL, 2015).

The Brasil Report 2015 shows that the practices so combated by the anti-asylum struggle are not yet present in the Brazilian justice system since people with mental disorders who commit crimes receive more punishment than treatment. Part of the problem came from the mental illness stigma, which the perception of the patient/prisoner as dangerous and irrational people, who must, therefore, be removed from society. It can be seen that these institutions continue to perpetuate the manicomial logic prohibited by Law 10.216 and continue to be just another “deposit” of people who are unwanted by society and that requires too much effort of the State to take care of.

⁶The myth of presumed dangerousness is found in the examinations for the termination of dangerousness, although the presumption of dangerousness has been legally swept since 1984. The OAB itself understands that dangerousness is an indefinite and undefinable concept.

⁷It is important to notice that the lack of justice due to the absence of lawyers, unfortunately, is a common problem of the Brazilian prison system. However, this fact rates at the judiciary asylums as the prisoners are under the mental health’ stigma and is twice under prejudice and forgotten.

The advances of the Psychiatric Reform and its achievements through Law 10.216 has no effect when we are referring to the transgressor. The impression is that the judiciary asylum is a way of “cheating” the Psychiatric Reform Law. The Brazilian State is so complicit and negligent, that this process of “breaking the law” is totally clear, it is wide open for anyone who wants to see. Law 10.216 prohibits institutionalization, but the judiciary asylum remains legal, and the violations that occur within these institutions continue to be silent, invisible, as do the people who are imprisoned there. In other words, there are still asylum institutions in Brazil and we still perpetuate the same cruel asylum logic.

Finally, the Brasil Report 2015 makes it very clear that in one way or another there is also life imprisonment in Brazil. One there are people arrested in the judiciary asylums, they are totally abandoned by the State and neglected by the defense and health professionals, and as a consequence, do not receive their report of ‘end of dangerousness’, and therefore have no possibility of reducing their sentence. They are being sentenced to life.

THE STRUGGLE MUST GO ON

We understand that mental health policies in Brazil have a trajectory of struggles which start in the same atmosphere as the movements against the dictatorship and for the re-democratization of the country. It is a history embedded with input from the bottom up, from social movements that are also connected with demands for a universal health service.

Along with the Brazilian public health struggles, there were the Disabled people’s social movements emerged in 1970 in countries such as USA and UK as a consequence of politicisation of the question of disability (Fontes, 2014). These principles closely followed the international standards handed down by the World Health Organization (WHO) and documents such as the Declaration of Alma-Ata of 1978 (which inspired Brazilian’ public health system) established the ethical standards underlying the intended reform (MARQUES, 2017).

The Psychiatric Reform Law could only be approved after long 20 years of struggle by all the stakeholders: patients of psychiatric hospitals, members’ relatives, mental health professionals, academic researchers, politicians, and bureaucrats who were willing to create a new integrated mental health policy. Besides this, the Law’ text was composed through a task force between all its agents, mainly the patients and researches in this field (ARANHA E SILVA, 2012).

In these contexts, the politicisation of disability has been accompanied by the emergence within the academic world, of disability studies, an area of research essentially based on a political commitment to denouncing social oppression, and a desire for a more inclusive society (FONTES, 2014, p. 850).

With the Mental Health Attention Network (Rede de Atenção Psicossocial, RAPS) it was able to create labor unions/cooperatives, houses for former residents (from asylums), who are producing and doing a number of things. In addition, since 2001 with the approval of Law 10,216, more than 60,000 psychiatric beds were closed, over 2,000 CAPS were opened, more than a thousand cultural projects, such as theatre, music, choirs, and individual artists have also excelled (BRASIL, 2013).

One of the mental health policy achievements enabled the development of cultural groups. For example, artistic initiatives such as theatre groups connected to a Psychosocial Care Centre (CAPS). There are also dozens of carnival blocks, in cities as Rio de Janeiro and São Paulo which are already on the cultural agenda of the cities and have received prizes. In 2001, was founded a carnival block wing inside the samba school X-9 Paulistana, called: Loucos pela X. In 2015 came a report in the New York Times on the block “Tá Pirando, Pirado, Pirou”, and “Loucura Suburbana” won the award for second best carnival group of Rio de Janeiro.

The parades bring together health professionals, people with mental disorders and their families to celebrate the National Day of Anti-Asylum Struggle (May 18th). The identity of these initiatives does not follow a medicalizing logic, it is not just a group of artists with mental disorders, it is primarily a theatre/parade group, which also has people with mental disorders or psychiatric diagnoses that performs in various spaces.

BRAZILIAN MENTAL HEALTH CURRENT SCENARIO

This is the great innovation of the Psychiatric Reform, a public policy of mental health that changes the care model but also changes the place of these subjects, which were considered only patients and now are their life’ protagonists, agents of their own stories. However, at the moment, due to the national political conjuncture,

Brazil runs the risk of suffering a setback to all these advances.

The mental health field has always been one of the intense disputes, mainly based on financial interests. On the one hand, there are hegemonic forces that defend the permanence of manicomial treatment and all that entails, that is, keeping the subject in full custody and tutelage of their bodies and minds, whilst maintaining the enrichment system of both the pharmaceutical industry, and many of the owners of treatment clinics⁸ (AMARANTE, 1998). About the pharmaceutical industry, the producers of medications were always interested in increasing sales of their own drugs, even though if it would be necessary to highlighting side-effects of medications of their competitors and casting aspersion on their efficacy (BELDIE et al, 2012).

On the other hand, there is a counter force that advocates for freer treatment, creating connections within the surrounding community and building a full recovery of the subject (biopsychosocial model of WHO 2001). This side of the dispute is formed by Social Movements and activists and it is constituted of former patients from asylums, and current users of SUS Mental Health Network, whose make a point of remembering their history so that this will never happen again (AMARANTE, 1998).

However, Brazil is going through a very critical time in the political arena. Since the impeachment of President Dilma Rousseff in 2016, the interim government of Michel Temer (PMDB – ultra-conservative party with a majority in Congress) is replacing several ministries posts and this makes some political change its course. What we are facing today in Brazil is a real setback of several rights that have taken years and years to be conquered and transformed into public policies, and mental health policy reforms are at risk.

In the mental health field, the political crisis settled in December 2015, with the appointment of Valencius Wurch Duarte Filho to the National Mental Health Coordination of the Ministry of Health. Several entities of the anti-asylum movement signed a public note against his designation, once Valencius had been the director of the largest private psychiatric hospital in Latin America, Casa de Saúde dr. Eiras of Paracambi, in Rio de Janeiro.

An intervention carried out by the Public Prosecutor's Office in 2004 detected serious violations of human rights in this psychiatric hospital, such as the systematic practice of electroshocks, the absence of clothing, insufficient and poor-quality food, and long-term hospitalizations. As a consequence, the asylum began to close down its activities in 2009 and was finally shut in 2012⁹.

On that occasion, Brazil' House of Representatives, there was also a reaction against the name of Valencius with the launch of the Parliamentary Front in Defense of the Psychiatric Reform and Anti-Asylum, coordinated by Mrs. Erika Kokay from PT (Workers Party, the same party as ex-president Dilma). In addition, members of civil society, organized by anti-asylum struggle militant activists, family members, and service users performed various demonstrations throughout Brazil, one of which was the occupation of the national coordination of mental health policy room, in the building of the Ministry of Health, Brasilia, for more than 60 days¹⁰.

All these reactions were crucial for Valencius to be exonerated from office in May 2016. However, due to Brazilian political chaos following the departure of Dilma, the coordinator of mental health position remained vacant until February 2017, with the appointment of Quirino Lamb. The psychiatrist Quirino Cordeiro Junior is the current General Coordinator of Mental Health, Alcohol and Other Drugs of the Department of Strategic Programmatic Actions of the Health Care Secretariat of the Ministry of Health.

Contradictory to his trajectory as coordinator of the technical inspections of the São Paulo State Custody Hospitals (which could have sensitized him to some of abuse and violations of human rights of patients/prisoners), Quirino puts efforts into returning to the psychiatric model asylum. Since his appointment, the expansion of beds in psychiatric hospitals in Brazil on behalf of the effectiveness of treatment is being discussed (the productivity logic meant that hospitalization is synonymous with health). Along with the Minister of Health, Ricardo Barros (PMDB), they have a twisted logic about mental health, believing that occupancy of beds for mental health at general hospitals is very small and therefore, it is necessary to increase the number of inmates.

Quirino' designation is not a naive or unwise choice, but a conscious decision, because he is an explicit and stated opponent of Psychiatric Reform. Thus, there is an awareness about the financial risk that the Psychiatric Reform policy represents for certain segments of the private sector that think of health as a market and want to put a brake on deinstitutionalization movement.

⁸ The Unified Health System (SUS) buys beds in clinics and/or psychiatric hospitals.

⁹ Journalism article available at <https://extra.globo.com/noticias/rio/em-crise-hospital-psiquiatrico-de-paracambi-passa-ser-administrado-pela-prefeitura-15273226.html> [Accessed June 18th, 2018].

¹⁰ Journalism article available at <http://www.vermelho.org.br/noticia/276526-1> [Accessed June 18th, 2018].

Beside this, it became clear that it is the stigmatization of mental illness and of all that is related to it (institutions, health professionals, medicalization) that justify the reluctance of decision makers (public agents - government) to invest more in mental health care. A survey conducted in 14 midsize European countries showed that mental health programs suffer from a chronic lack of resources and that the financial support was often symbolic and without constancy (the budgets hover around 2–3 % of the overall healthcare expenditure in most countries of the world). The research also showed that fighting against stigmatization is essential to develop mental health care and to improve the quality of life of those people who are in suffering, and therefore, this struggle includes empower the subject, their families educate the healthcare personnel's (BELDIE et al, 2012).

Mismanagement of financial assets allocated to municipalities in order to create new Psychosocial Centers (CAPS) and outpatient care, as well as the expansion of professional staff, is a very serious problem. It means that public money which comes from the SUS does not have the correct destination. Nevertheless, among all these identified shortcomings, what caught greater attention from the managers was the 'low' quantity of occupancy of psychiatric beds in general hospitals.

Situations like this show how mental health continues to be in constant field dispute, and bureaucrats who, by the Brazilian democratic system, have the legitimation and the duty to create affirmative actions aimed at the rights and citizenship of the users, do not display the least interest learning about the Psychiatric Reform movement, as well as the Antimanicomial Struggle, its principles, values, and benefits derived from rights hitherto conquered.

KEEP BURNING THE FLAME OF HOPE

As we can see, psychiatric hospitals rely on traditional treatment methods based on medicalization and isolation of the patients. The great interest of the resistance groups that defend the permanence of the old psychiatric treatment model is economic and financial. They are the owners of psychiatric hospitals that for decades, have these institutions as an income source, providing services with the low regulation of the public sector.

A Portugal research published in 2013, called National Epidemiological Study in Mental Health proved that there is a 'treatment gap' between the objective necessities among people with mental disorders and the real and actual responses available in the health system - in terms of access to care and emphasis on prevalence rates. In addition, in 2015 the Portuguese Society of Psychiatry and Mental Health also published a study saying that the poor funding model is responsible for the failings in responses to the mental health necessities of the population (MARQUES, 2017).

There is a risk of that the Psychiatric Reform law become a merely another norm that reinforces other social inequalities and stigma, if it is only understood as one of many tools that organizes principles of equality, gradually deinstitutionalizing the patient and prohibiting the construction of new beds, without building substantially new treatment devices and new responses to social inclusion that really contribute to the reconstruction of human dignity of the people with mental suffering, by constructing strangers as beyond the scope of society's concern. The closing of psychiatric hospitals needs to be carried out along with real community-based alternatives (MARQUES, 2017).

Brazil is going through constant movements of setbacks for human rights, the State that it is (theoretically) considered the most appropriate entity to protect and care for its most vulnerable individuals in a humanized way, is more interested/engaged/concerned with providing even more profit to the large entrepreneurs who are behind these psychiatric institutions.

Therefore, it is in the midst of this current and deplorable scenario that we wonder how we could move forward in relation to judicial asylums. Human rights will only be observed in the asylum system in an authentically democratic society where respect for the dignity of the human person and the guarantee of freedom, justice, and fraternity among citizens are affirmed as fundamental values. However, even if this society one day appears, it will not necessarily mean that people with mental disorders that committed a crime and are kept in asylums will receive individualized treatment based on their vulnerabilities because be kept in asylums cannot consider psychological treatment.

If the concern is treating these people and provide to them a psychological attention, it has to be understood that people with mental disorders need to be treated outside the asylums, need to reconstruct their community

and families bound and need to have their lives' ownership again. Is this a utopian idea?

The snapshot of the data presented on the judiciary asylums deserves more than reflection, it deserves direct action, in the sense that all social movements, class entities, unions, and other kinds of collections are struggling to escape from this monstrous cruelty to psychotic people, saying that they should not be arrested, that instead they are subject to a measure that will treat them. There had been patients detained for 19 years, 27 years, according to the Report Brasil 2015. In the words of the psychologist rapporteur Maria Maria Aparecida Diniz from Report Brasil 2015:

They should be treated as human beings, but they are treated like animals. They have no contact with the outside world, no sense of joining cities again, never receiving visitors, perhaps because they have killed a family member or perhaps because the family itself does not wish to make contact (BRASIL, 2016, p. 155)¹¹.

However, coming against this deplorable scenario and answering the question about utopian ideas, two initiatives are being developed that are dealing with these problems under the principles of Psychiatric Reform. These two programs are being used by the National Council of Justice and aim to host the individual with mental disorders which committed a crime within the public health service and link them to a therapeutic project.

The pioneering initiative occurred in 2000, with the implementation and performance of Integral Attention Program to the Judiciary Patient (Programa de Atenção Integral ao Paciente Judiciário - PAI-PJ). Belonging to the Court of Justice of the State of Minas Gerais, it has more than 1,200 patients in care, with no possibility of segregation, and comes with the proposal to undo ingrained prejudices in society and promote an individualized treatment for each patient, deconstructing the need for custody asylums (BRASIL, 2015).

In the same direction, following the new reality brought by the Law of Psychiatric Reform, the State of Goiás presented a redesign in the execution of security measures, no longer exclusively regulated by criminal legislation and the therapeutic character prevailed. Connected to the State Department of Health of Goiás created in 2006, the Program of Integral Attention to the Crazy Offender (Programa de Atenção Integral ao Louco Infrator - PAILI), received the support of the State Public Ministry. Thus, consolidating a model of care in safety measures, definitively abolishing the outdated figure of the judiciary asylum, using the psychosocial care network as a support for treatment (BRASIL, 2015).

In the case of PAILI, a subject who commits a crime and is submitted in court as a security measure in Goiás, will not be labeled criminally insane, and instead be inserted into the Psychosocial Care Network (RAPS). Each case will be examined on its own merits and circumstances. As a consequence, this is the situation where health policy entry requires a unique therapeutic project for each case and requires a life, inclusion, care and treatment project for each subject submitted to the security measure (BRASIL, 2015).

Such initiatives aim to show that it is possible to treat without segregating people with mental disorders in conflict with the law. This intermediation between justice and health is one of the strong points of the program since it prevents the patient from remaining hospitalized by the high court for not having permission to leave and not receiving a psychiatric assessment.

I completely agree when the author Marques (2017) stands that mental health is far more than the absence of mental illness, it involves facing crises, adapts to changes, re-establishing relationships and finding a purpose in life. This perspective contributes with the understanding of communitarian and economic participation, the biopsychosocial concept, that constitutes a key factor for the social inclusion.

FINAL THOUGHTS

The mental health field is under the concept of disability, once it is understood as a social issue that was constructed by modern western biomedicine as a particular form of pathology, which only medical perspective could validate the disability and understand people as passive subjects dependent on care (FONTES, 2014).

Responses were always based on the idea that decisions concerning the lives of disabled people should be made by professionals, at the forefront of knowledge. This authoritarian relationship laid the foundations for disqualifying the perspectives of disabled people, in which the limits and inequalities imposed by the social order tend to play a central role (FONTES, 2014, p.850).

The judiciary asylums constitute as institutions with two objectives: to guard and treat dangerous mental

¹¹ Original text: Gostariam de ser tratados como seres humanos, mas são tratados como bichos, conforme relatos dos pacientes. Não têm qualquer contato no sentido de tornarem a participar das cidades, jamais recebem visitas; muitas vezes porque mataram algum familiar e a própria família não procura ou se nega a estabelecer contato.

patients, a mixed psychiatric hospital, and prison. There are a double strand, hospital, and prison, which sets the ambiguous character of this institution as one of the variables responsible for their technical limitations and treatment. The formally explicit objective is the therapeutic proposal, which aims to treat the mentally ill. In contrast, the implicit objective of this total institution is to punish the subject and protect society. Thus, as it fulfills this objective, the institution in its organization, tends to segregate and alienate the mentally ill (GOFFMANN, 1992).

In addition, taking Fontes' (2014) perspective about disability, what is needed to contribute with the disable people studies is a reconceptualization of disability as a form of social oppression and understand enabling people to "reinterpret their social position in opposition to the values that had previously disqualified them" (p.851). Therefore, this essay aimed to add with the struggle to stop the asylum model, once it violating the dignity of the human person, inflicting inhumane or degrading treatment, and violating the principle of equality and there is no healthy return to anyone.

The use of psychiatric hospitalization in the asylum mode is not over, although it was banned in 2001, with the Anti-Asylum Act, which supposedly prohibits the admission in asylum conditions, there has never been an eradication of the asylums. Thus, the anti-asylum movement is a movement that does not stop once the asylum is always reinventing itself.

The scenario described in the "Brazilian Holocaust" (Daniela Arbex's book) is a very shameful piece in Brazil's history and even then, it still remains a public policy. What happens there goes far beyond any possibility of treatment since it is believed that the person with mental disorders that committed a crime, is taken to the judiciary asylum to be treated, but this does not happen in practice. These institutions operate like a machine to crush people and it is a place where torture is in the essence of its existence.

The judiciary asylum is an instrument of torture against the patient, it is life imprisonment for those who cannot be punished criminally. The prison automatically cultivates torture and violence because it has no legal basis for existence or application. Meanwhile, judges from all over Brazil send people to asylums at the request of the Public Prosecutor's Office, under the board of the Public Defender. It is more than proven that the health and public security system as a whole, naturalizes the model of the asylum in this whole context.

It is essential to deconstruct, once and for all, the idea of asylums and any kind of similar institution. The construction of alternatives and solutions such as PAI-PJ, PAI-LI programs and the expansion of Residential Therapeutic Services are more than a bet: they are a concrete, successful and achievable reality. The Brazil Report 2015 is a good step on the path to the deconstruction of asylum logic. We must reaffirm the maximum of Franco Basaglia (2005): "There is only possible treatment when there is freedom".

I hope to have demonstrated with this essay that the mental asylum is one of the most impermeable spaces for the transformations based on the human rights of patients since psychological treatment and access to defense is not a reality in Brazilian institutions. In this case, standing with the patients is to defend the very end of this type of institution and.

Throughout this essay, I intended to make it clear that the Psychiatric Reform Law was created through the activism efforts of all the involved agents and that the judiciary asylum is one of the most impermeable spaces for the transformations based on the Human Rights. Thus, I believe that this paper is politically engaged committed to the struggles of mental health movement and can contribute to the dissemination of emancipatory disable studies since standing for the patient/prisoner' rights is defending the asylum' closure and a profound reform of the legislation that supports it.

Accordingly, to the definition of emancipatory research as "the empowerment of disabled people through the transformation of the material and social relations of research production" (Barnes, 2003 apud Fontes, 2014), it can be understood that the mental health policies, the anti-asylum law analysis, and its studies can contribute with this regard, due to its construction made by patients, their families, health professionals, academic researches, and bureaucrats.

In addition, this essay also can contribute with the epistemological aspect of the mental health scenario in the sense that it explains the paradigm of judiciary asylum, how far the psychiatric reform law is from its reality and the recent initiatives that take into account anti-asylum struggles. People with mental disorders that committed a crime occupy a place in which oppression is legitimized and they are under fundamental forms of inequality and social control in contemporary society.

REFERENCES

AMARANTE, P. Loucos pela vida: a trajetória da reforma psiquiátrica no Brasil/ Crazy about life – Trajectory of Brazils Psychiatric Reform. Rio de Janeiro, Fundação Oswaldo Cruz, 1998.

ARBEX, D. Holocausto Brasileiro. São Paulo: Geração, 2013.

ARANHA E SILVA, A. L. A construção de um projeto de extensão universitária no contexto das políticas públicas: saúde mental e economia solidária. 2012. Tese (Livre Docência em Saúde mental e economia solidária) - Escola de Enfermagem, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/livredocencia/7/tde-23112012-092937/>>. Acesso em: 2016-08-09

BASAGLIA, F. Escritos selecionados em saúde mental e reforma psiquiátrica. Rio de Janeiro: Garamond, 2005. Org. Paulo Amarante. Capítulo 1: A destruição do hospital psiquiátrico como lugar de institucionalização.

BARNES, C. 2003. “What a Difference a Decade Makes: Reflections on Doing ‘Emancipatory’ Disability Research.” *Disability & Society* 18 (1): 3–17.

BELDIE ALINA. et al (2012). “Fighting stigma of mental illness in midsize European countries”. *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology*, 47 (Suppl. 1) 2012:1–38.

BRASIL. Conselho Federal de Psicologia. Inspeções aos manicômios, 2015.

BRASIL. Ministério da Saúde (Internet). Brasília; 2013. Disponível em: <www.saude.pr.gov.br/arquivos/File/RAPS.pdf>.

CARRARA, S. L. A história esquecida: os manicômios judiciários no Brasil. *Rev Bras Crescimento Desenv Hum*. 2010; 20(1): 16-29

FONTES, F.; S. M., B.; HESPANHA, P. (2014), “The emancipation of disability studies in Portugal”, *Disability & Society*, 9, 6, 849-862.

GOFFMAN, E. Manicômios, prisões e conventos. São Paulo: Perspectiva, 1992.

KLEINMAN, A. The art of medicine. *Global mental health: a failure of humanity. Lancet*. 2009; 374(9690):603-4.

MARQUES TIAGO. P. (2017). The Policy Gap. *Global Mental Health in a Semi-Peripheral Country (Portugal, 1998-2016)*. *Interface. Comunicação, Saúde, Educação*, 21 (63), 2017: 787-798.

WHO. 2001. *International Classification of Functioning, Disability, and Health*. Geneva: World Health Organization



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO
Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/index>

AS RELAÇÕES ÉTNICO-RACIAIS NO BRASIL: CULTURA E PRECONCEITO

ESTEVES, GABRIEL PAPA RIBEIRO¹.

¹ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4792-4273>

*Autor para correspondência e-mail: gabriel-papa@hotmail.com

Palavras-chave

Cultura
Escravidão
Cultura afrodescendente
Brasil

Keywords

Racism
Culture
Slavery
Afrodescendant Culture
Brazil

Palabras clave

Racismo
La Cultura
La Esclavitud
Cultura Afrodescendiente
Brasil

RESUMO

Este trabalho busca compreender a formação e constituição da sociedade brasileira a partir de uma percepção de sua pluralidade no que tange suas relações étnico-raciais. Esta compreensão se faz pela análise histórica de nossa identidade sociocultural que aponta para o papel de grupos étnico-raciais distintos na construção da mesma. Como proposta, convidamos o leitor a realizar uma reflexão acerca das relações étnico-raciais no Brasil e a existência do preconceito, perpassando o desenvolvimento do movimento negro, suas causas e consequências.

ABSTRACT

THE ETHNIC-RACIAL RELATIONS IN BRAZIL: CULTURE AND PRECONCEPTION

This work seeks to understand the formation and constitution of Brazilian society based on a perception of its plurality in relation to its ethnic-racial relations. This understanding is made by the historical analysis of our socio-cultural identity that points to the role of distinct ethnic-racial groups in the construction of the same. As a proposal, we invite the reader to reflect on ethnic-racial relations in Brazil and the existence of prejudice, through the development of the black movement, its causes and consequences.

RESUMEN

LAS RELACIONES ÉTNICO-RACIALES EN BRASIL: CULTURA Y PRECONCEITO

Este trabajo busca comprender la formación y constitución de la sociedad brasileña basada en la percepción de su pluralidad en relación con sus relaciones étnico-raciales. Esta comprensión se realiza mediante el análisis histórico de nuestra identidad sociocultural que apunta al papel de los distintos grupos étnico-raciales en la construcción de la misma. Como propuesta, invitamos al lector a reflexionar sobre las relaciones étnico-raciales en Brasil y la existencia de prejuicios, a través del desarrollo del movimiento negro, sus causas y consecuencias.

¹Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais - UNESP/FCLAr.

RINTRODUÇÃO

Refletir acerca das relações étnico-raciais no Brasil e a existência do preconceito demanda que tomemos como ponto de partida a concepção de identidade, que permite aos indivíduos compreenderem-se como seres individuais e singulares. O problema é que “Narciso acha feio o que não é espelho.” De acordo com Stuart Hall (1997) identidade resulta daquilo que é de nossa escolha ou não. O que foge ao controle individual nas relações sociais é importante na constituição da identidade, como, por exemplo, o racismo. Portanto o conceito de identidade nos remete à nossas heranças culturais e formas de pensar o mundo.

Identidade é um constructo que perpassa duas questões: é relacional e contrastante. O que significa que o eu se constitui na relação que estabelece com os outros, estabelecendo conjuntamente semelhanças e diferenças. O ser humano utiliza o outro como referência e constrói-se nessa relação onde o outro é um espelho, no qual nos reconhecemos e nos estranhamos, assim nos definimos e entendemos nossas práticas sociais. Acontece que o outro também nos mostra nossas imperfeições, pois cada cultura possui seus próprios sistemas de valores morais e sua própria integridade ética que se constroem pelas relações sociais que moldam em certa medida os indivíduos referendando sua identidade e enquadrando-os em categorias que são impelidos a reproduzir para serem reconhecidos como parte do grupo. Entretanto as sociedades são múltiplas e compostas de diversos grupos com uma variedade imensa de características que compõem suas identidades. A intersecção desta diversidade acaba sendo a fonte de grande parte dos conflitos sociais na medida em que as diferenças se mostram insolúveis pelas vias do diálogo e do respeito, algo problemático e que deve ser encarado pelas Ciências Humanas como um desafio a ser superado para construção de uma cultura tolerante, respeitosa e autocompreendida.

Este desafio é fundamental para o desenvolvimento de uma sociedade justa, principalmente quando se trata do povo brasileiro, cujo um olhar histórico mais aguçado sobre a sua constituição cultural nos remete a três grandes matrizes que compõem o Brasil, fornecendo subsídios para a formação da identidade brasileira. São elas, segundo Darcy Ribeiro (2004): a matriz indígena e as suas muitas etnias, como os Tupi, articuladas no território de Vera Cruz; a matriz europeia branca encabeçada pelos portugueses e o processo de colonização que desencadearam e a matriz afrodescendente dos povos escravizados pelos portugueses nesse processo.

O PROCESSO SÓCIO-CULTURAL

Os colonizadores estabeleceram uma dominação na qual buscavam estabelecer a moral e a memória num processo civilizatório violento e etnocêntrico, no qual os europeus conceberam uma visão de mundo em que se colocavam como centro de referência para pensar as chamadas boas maneiras e costumes, relegando assim, àqueles que eram diferentes, conotações depreciativas que estabeleciam fronteiras entre os ditos civilizados e os ditos bárbaros ou primitivos. Traço característico da história ocidental moderna. As outras matrizes são assujeitadas no seio desta triste realidade perversa, onde o branco europeu, e sua cultura, impusera-se violentamente como referência para o normal, e o que foge à normalidade é encarado como patológico. Notamos aqui, enfim, as referências do pensamento racista e eugênico, que no século XIX ganha respaldo nas teorizações, advindas do Positivismo e do Darwinismo e Evolucionismo Social, de progresso e evolução da humanidade, sua história e cultura como processos contínuos e unidirecionais que classificavam o caminho evolutivo dos povos humanos numa constante que partia da condição de primitivos, passando pela barbárie, a caminho da civilização, estágio no qual os próprios europeus se colocavam por entenderem que seu desenvolvimento epistemológico seria superior e mais avançado em relação aos conhecimentos produzidos de formas diferentes por outros povos não civilizados e, portanto, supostamente com uma animalidade latente. Este etnocentrismo dos colonizadores constituiu um imaginário racista e marginalizou os dominados como o negro que acabava por ser escravizado sob esta justificativa. As matrizes não europeias são coagidas institucionalmente e culturalmente a negarem sua própria identidade e a se pensarem como transgressores dos padrões por possuírem práticas supostamente inferiores a eles. Têm de negar seus costumes, seus valores e suas crenças que se arraigam - ao olhar dominante - à raça (conceito utilizado no passado e que relacionava heranças fisiológicas distintas que delimitariam diferentes capacidades intelectuais e qualidades morais e que hoje fora substituído pela ideia de etnia - que contempla todos os aspectos de uma cultura, inclusive os traços físicos acentuados em seus indivíduos, algo insuficiente para distinguir a espécie humana em raças). A

colonização estabelecida pela civilização europeia cria um processo de adaptação histórica que coloca as outras matrizes num plano violento de assujeitamento e fabricação contínua de crenças que influenciam os indivíduos a alocarem-se socialmente segundo os discursos dominantes. Processo este que nunca se conclui, é sempre um conflito que gera nas relações sociais um efeito cujas implicações são a formação da própria cultura.

O Brasil acaba por ser, portanto uma invenção mercantilista que se constituiu violentamente como resultado do processo de formação do capitalismo. Entretanto, nas relações de dominação existem conflitos dos quais emergem mudanças sociais que abarcam dominantes e dominados ao reconfigurar culturalmente a sociedade que compartilham.

Apesar dos focos de resistência, muitas tribos indígenas aceleram o processo de miscigenação com os portugueses para formar alianças familiares e estabelecer a paz entre eles, evitando suas investidas violentas. Com a chegada dos negros os casos de estupro se multiplicam frente à resistência das mulheres que tinham tradições diferentes das indígenas. A miscigenação passa a fazer parte do processo pelo estupro e pela aliança familiar tradicional indígena. Os portugueses se miscigenam com as outras matrizes ao ponto em que o povo brasileiro tenha, no cerne de sua constituição étnica, a pluralidade que se amplia no desenvolvimento histórico e com os ciclos de imigração espanhola, alemã, italiana, japonesa e muitas outras para o país (RIBEIRO, 2004). Um exemplo claro destas confluências culturais e étnicas pode ser constatado no desenvolvimento de religiões afro-brasileiras como a Umbanda, cuja análise do desenvolvimento aponta para muitas características culturais do Brasil.

O processo de colonização feito pelos portugueses no Brasil desencadeou o tráfico negreiro para este país, devido ao modelo econômico escravista da colônia e lucro gerado pra Portugal pelo tráfico de escravos africanos. Dentre os escravos que eram trazidos, basicamente de duas matrizes étnicas, os sudaneses e os bantos (PRANDI, 1996), vieram sacerdotes e médicos nativos que mantiveram seus trabalhos em solo estrangeiro, sendo tolerados devido a muitas das doenças e moléstias trazidas pelos negros serem desconhecidas pelos cristãos portugueses, que por sua vez eram os senhores de engenho e perdiam muitos escravos por não saberem como tratar seus males, permitindo, portanto, a presença de feiticeiros e mandingueiros com a esperança de preservar sua propriedade (DELGADO SOBRINHO, 1978). Muito frequentemente também era concedido um pouco de liberdade, com restrições, na prática religiosa de seus escravos com o intuito de que se amenizasse um pouco o sentimento de revolta para com seus senhores, dessa maneira a intenção era diminuir as chances de rebeliões. A religião é difícil de ser enquadrada, simplesmente, como produto ou como expressão, visto que os dois temas estão interligados e é complicado separá-los, pois sendo o homem um ser que essencialmente vive em sociedade e a religião um fenômeno que surge e se reproduz no plano do coletivo, ela é produto da comunhão e, ao mesmo tempo, uma expressão na qual se manifesta o sentimento de coletividade. A religião é o agente que move as ações cotidianas, é o propulsor inconsciente que agrupa seguidores junto a práticas comprovadoras da fé, que na busca por um ideal mundano ataca as expectativas, as vontades, o espiritual e o carnal, transforma o psicológico e rega o físico.

Durante muito tempo a inquisição funcionou fortemente no Brasil, vigiando muitos senhores de engenho, visto que muitos deles eram cristãos novos (judeus convertidos ao catolicismo) e suspeitos de praticarem o judaísmo. Com receio da igreja estes senhores começaram a reprimir as crenças religiosas dos escravos negros que, em decorrência, passaram a cultuar entidades religiosas diferentes das pregadas pela matriz cristã sob a máscara do catolicismo popular, os venerando através de roupagens simbólicas de santos católicos. Os senhores muitas vezes por serem novos no catolicismo não percebiam a camuflagem e nem que à noite na senzala o que era praticada era a religião autêntica dos cativos, fantasiada de catolicismo, onde estes recebiam conselhos, promessas e curas de seus orixás incorporados. É válido ressaltar que a influência católica sobre a Umbanda vem de maneiras diversas, sendo que os negros eram obrigados a marcar presença nos cultos católicos junto aos seus senhores, inclusive tinham suas posições marcadas nas capelas, mesmo dentro destas a disposição de lugares era hierarquizada. Ensinava-se ao negro a obediência e a resignação ao senhor de engenho como forma de alcançar o céu e redimir seus pecados e mais fortemente ainda era difundida a comparação entre as privações da vida de Jesus Cristo em semelhança à dos escravos como justificativa da compensação a receber no *post mortem*.

Outra característica de formação da Umbanda foi a sua associação às religiões indígenas e a elaboração de culto às entidades relacionadas ao povo nativo que fora escravizado nesta terra antes deles, e dela eram

os verdadeiros povos. (DELGADO SOBRINHO, 1978). Adentrando ao século XIX temos um começo de urbanização no cenário nacional e a fixação de negros escravos nas ocupações e aglomerados urbanos, no âmbito das cidades passaram a ter contato com o kardecismo espírita europeu, trazido com os ciclos de imigração, que aflorava na época, e herdou deste seu apego às virtudes da caridade e do altruísmo, se configurando num sincretismo religioso único e que representa em si a cultura brasileira e sua diversidade. Mesmo com a resistência dos negros frente à imposição religiosa católica, as religiões africanas tiveram que se sincretizar com o cristianismo para poderem sobreviver diante da perseguição religiosa.

O Brasil acaba por ser a síntese deste emaranhado de crenças que se irradiam para toa a cultura e costumes, nos quais a moral cristã portuguesa, sua negação do corpo (espaço do pecado) e dos sentidos (fonte das ilusões), entra em contato com os afrodescendentes, sua relação de culto ao corpo e sua expressão na dança e na música. Desta forma a cultura brasileira incorpora esta corporeidade sem negar o pudismo moral. O índio agrega nesta identidade uma concepção de simplicidade na relação com o mundo. Temos aqui uma cultura que associa a esperança cristã, a expressão criativa corporal e uma positividade em aproveitar os prazeres simples da vida, o que se materializa no carnaval, no futebol, no samba, nas festividades e na sensualidade. Estas características são campo fértil para uma sociedade com muitas possibilidades e que precisa conhecer suas origens para poder reinventar a si mesma a partir daquilo que quer em vista do que pode ser, uma vez que nos constituímos numa cultura feliz frente a tantas adversidades (RIBEIRO, 2004).

Esta reinvenção é necessária, pois com o fim da escravidão em 1888 apenas desautoriza o branco de acorrentar o negro sem abolir as diferenças herdadas nesse processo que durou mais de três séculos e que culminou com a integração do negro na sociedade de classes capitalista de forma marginalizada, onde a condição perversa da cultura escravista não acaba com a abolição na medida em que o estigma da cor e da raça ainda permanece diante de um povo desumanizado por séculos de injustiça para o luxo e o comodismo das elites brancas. Os libertos foram soltos a própria sorte sem serem alfabetizados ou inseridos no campo educacional, político e econômico, no momento em que o país se urbanizava e iniciava sua industrialização o negro não fora introduzido nesse processo e governo e sociedade passam a apostar no embranquecimento pela imigração de trabalhadores para substituir a mão de obra escrava nas lavouras, no comércio e nas indústrias ao invés de qualificar os antigos cativos do Brasil, acentuando a cultura segregacionista e empurrando estes ex-escravos e descendentes de escravos, que representavam metade de uma população, para um processo de enfavelamento e de pobreza, cujos efeitos foram o aumento da desigualdade social e da violência que emana desta condição e culmina com a criminalização da pobreza na medida em que a sociedade, ao enfrentar a criminalidade, acaba por combatê-la em suas consequências e não em suas causas, permitindo campo fértil pra preconceitos de cor e de classe (FERNANDES, 2008). Ao analisar a conjuntura da sociedade brasileira escravista é possível perceber o surgimento de uma plebe urbana composta por negros libertos e mulatos artesãos que se igualavam aos brancos no que tange a questão do trabalho assalariado, ao mesmo tempo em que são rejeitados pela sociedade devido a sua cor. Essa situação de marginalidade das populações negras coloca os escravos e os negros livres a protestarem e se rebelarem em busca de direitos.

É em decorrência desta conjuntura que se desenvolve no seio da cultura brasileira focos de resistência cultural afro-brasileiros.

A primeira grande expressão de luta são os muitos quilombos espalhados pelo Brasil, pela garantia de posse dos territórios que ocuparam e se estabeleceram. Estas comunidades lutam por suas tradições, por suas histórias, pelo seu modo de vida, e pelas suas liberdades, como povo que fez do solo que germinou de seu sangue a sua casa, sua identidade e lutando por ela se inserem em uma batalha de maior abrangência, um embate por um país que reconheça as muitas faces espalhadas em seus confins e, reconhecendo-as, assegure seus direitos. Sucederam-se revoltas como a Conspiração dos Alfaiates em 1798, na qual se buscava um rompimento com a ordem estabelecida e a instauração de um regime de igualdade e liberdade. Havia recrutas negros pobres, escravos e não escravos, e entre eles a classe dos artesãos pobres, brancos e mulatos. No percurso de revoltas que perpassaram a primeira metade do século XIX, destaca-se a Balaiada de 1838, dotada de forte caráter político. Aonde “O recrutamento revolucionário vai se processando sempre nas camadas cada vez mais baixas.” (BASTIDE, p. 146, 1971). É importante enfatizar que havia diversas etnias que apresentavam culturas e religiões distintas, e que, casualmente, se articulavam em torno de um objetivo comum. Algumas delas trouxeram consigo sociedades secretas da África, que se reconstituíram no Brasil, sendo que se pensava

que estas possuíam um enorme caráter político. Começa então a se esboçar no Brasil um de seus primeiro movimentos sociais: o movimento negro. Entendemos como movimentos sociais os grupos mais ou menos organizados e articulados em torno de interesses coletivos na construção de um reconhecimento social. E como movimento negro todas as entidades relacionadas com as etnias afrodescendentes no âmbito social, cultural, político e/ou religioso.

O movimento negro brasileiro se estabelece de fato a partir da abolição como um grito de existência e de negação da escravidão, buscando ampliar para a realidade a liberdade conquistada pelos negros no papel, uma vez que estes eram impedidos de frequentar muitos locais de brancos até meados do século XX, não tinha um caráter explicitamente político, porém, espalhou-se pelo território com o surgimento de organizações e associações para imprensa voltadas para a causa. Principalmente num contexto em que o próprio código penal de 1890 potencializava a criminalização do afrodescendente com permitindo a prisão daqueles que fossem apanhados vagando pelas ruas e não tivessem profissão ou ofício nem domicílio certo, algo que tinha como alvo prioritário os ex-escravos e seus descendentes, que na conjuntura de desigualdade herdada da escravidão não se recolocaram na nova lógica do mercado.

Durante e logo após a era Vargas as vias política e econômica se mostravam árduas e as bandeiras partidárias estavam em torno das relações de classe em detrimento dos movimentos sociais, é então que o caminho da cultura popular dá voz a negritude até se deparar com a censura ideológica da ditadura civil-militar instaurada com o golpe de 1964. Durante os anos de chumbo a inserção via cultura é silenciada e avança para a esfera política com o desenvolvimento de um programa de ação nacional e unificado do movimento negro em 1982, cujos objetivos eram a desmistificação da ideia de democracia racial brasileira; a organização política da população negra; a formação de um amplo leque de alianças na luta contra o racismo e a exploração do trabalhador; busca pelo apoio internacional contra o racismo no Brasil e a luta pela introdução da história da África e do negro no Brasil nos currículos escolares (DOMINGUES 2000). A ideia de raça é reinventada pela luta afrodescendente e se torna uma estratégia de autorreconhecimento relacionado com a experiência dos indivíduos na construção da identidade negra. Identidade esta que passa a ser mais valorizada socialmente a partir dos anos 2000 com a cultura hip-hop, o rap e o funk, promovendo no âmbito das políticas públicas as ações afirmativas como as cotas para negros em concursos e universidades públicas e a lei 10.639 de 2003 que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para incluir no currículo oficial da Rede de Ensino a obrigatoriedade da temática “História e Cultura Afro-Brasileira”. Lei que de fato se faz coerente com sua proposta política na medida em que coloca definitivamente a sociedade brasileira para refletir sobre as heranças culturais do passado e sobre o papel real do negro na formação do Brasil. Esta lei tem pouco destaque nas mídias brasileiras, mas tem incentivado afrodescendentes e expressarem com orgulho sua identidade através de discursos políticos e criações culturais, principalmente na periferia, tocando a sociedade de forma efetiva, porém resvalando nas condições precárias em que se encontram as escolas públicas, que são justamente as mais utilizadas por pobres e negros. Porém este obstáculo acaba por ser um convite para que os grupos subalternos historicamente neste país injusto, ao perceberem sua verdadeira importância na sustentação dos pilares sociais se unam e tomem para si a sociedade que seus antepassados têm construído com sangue, suor e lágrimas.

REFERÊNCIAS

BASTIDE, R.. **As Religiões Africanas no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Vol. 1 , 1971, pp. 141-202.

BASTIDE, R., **Sociologia / organizadora Maria Isaura Pereira de Queiroz** - São Paulo: Ática, 1983. pp. 7-70.

BRASIL. **Lei Federal nº 10.639, de 09 de Janeiro de 2003**. Altera a Lei n.º 9.394, de 20 de dezembro de 1996 (estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para incluir no currículo oficial da Rede de Ensino a obrigatoriedade da temática “História e Cultura Afro-Brasileira”, e dá outras providências).

_____, DECRETO Nº 847, DE 11 DE OUTUBRO DE 1890.

_____, MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Parâmetros Curriculares Nacionais: Geografia e História**. Brasília, 1998a (Vols. 05.1 e 05.2).

BRASIL. Ministério da Educação / Secretaria da Educação Continuada, Alfabetização e Diversidade. **Orientações e Ações para Educação das Relações Étnico-Raciais**. Brasília: SECAD, 2006.

_____. Ministério da Educação/ Secretaria da Educação Continuada, Alfabetização e Diversidade. **Educação anti-racista: caminhos abertos pela Lei Federal nº 10.639/03**. Brasília: SECAD, 2005.

CARVALHO, J. J.. Usos e abusos da antropologia em um contexto de tensão racial: o caso das cotas para negros na UnB. **Horiz. antropol.** [online]. 2005, vol.11, n.23, pp. 237-246.

CRUZ, R. R. **Macumba na sala de aula: dilemas e desafios do da “cultura negra” entre educadores evangélicos**. Trabalho apresentado na 26ª. Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 01e 04 de junho, Porto Seguro, Bahia, Brasil, 11p.

DELGADO SOBRINHO, A. T. **O Universo Simbólico da Umbanda**. São Paulo: Tese. Escola Pós Graduada de Ciências Sociais da Fundação da Escola de Sociologia e Política de São Paulo, 1978. 268 p.

DOMINGUES, P.. Movimento negro brasileiro: alguns apontamentos históricos. **Revista Tempo**. v.12, n.23, pp. 100-122.

FERNANDES, Florestan. **A integração do negro na sociedade de classes: (o legado da “raça branca”)**, v.1. São Paulo: Globo, 2008.

FREYRE, G. **Casa-Grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. Rio de Janeiro: Record, 1999.

GAARDER, J. **O livro da religiões**. Trad. Isa Mara Lando. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.

HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 1997.

KI-ZERBO, J. (ed). **História geral da África I: Metodologia e pré-história da África**. 2.ed. rev. Brasília : UNESCO, 2010.

LÉVI-STRAUSS, C. O feiticeiro e sua magia. In. **Antropologia Estrutural**. Rio de Janeiro, Editora Tempo Brasileiro, 1967.

_____. A eficácia simbólica. In. **Antropologia estrutural**. Rio de Janeiro, Editora Tempo Brasileiro, 1967.

LODY, R. **O negro no museu brasileiro: construindo identidades**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2005.

MATTOS, H. M. **O ensino de História e a luta contra a discriminação racial no Brasil**. In: ABREU, Martha; SOIHET, Rachel. **Ensino de História: conceitos, temáticas e metodologia**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, pp. 127-136.

MELLO, R. C. Quando as ribeirãopretanas são negras: representações sociais na mídia local – jornal A Cidade, 1905. In: PERINELLI NETO, H.; PAZIANI, R. R.; MELLO, R. C. de. **No tempo das cidades: história, cultura e modernidade em Ribeirão Preto, SP (1883-1929)**. 1.ed., Paco Editorial: Jundiaí, 2014, pp.177-208.;

MONTERO, P. **Magia e pensamento mágico**. São Paulo, Editora Ática, 1990. 2º ed.

MUNANGA, K. Políticas de ação afirmativa em benefício da população negra no Brasil: um ponto de vista em defesa de cotas. **Sociedade e Cultura**, v. 4, n. 2, jul./dez. 2001, p. 31-43.

PAULA, B. X. **O ensino de História e Cultura da África e Afro-brasileira: da experiência a reflexão** In: FONSECA, S. G. (Org). **Ensinar e Aprender História: formação, saberes e práticas educacionais**. Campinas/SP: Alínea editora, 2009. p. 171-198.

PIERUCCI, A. F., PRANDI, R. **A Realidade Social das Religiões no Brasil**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1996.

_____. **A magia**. São Paulo, **Publifolha**, 2001. Coleção Folha Explica.

PRANDI, R. **Herdeiras do Axé**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1996.

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro: formação e sentido do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SOUZA, M. M. **África e Brasil africano**. 2.ed. São Paulo: Ática, 2007.

SOUZA, S. L. **O patrimônio histórico afro-brasileiro na Ribeirão Preto do séc. XX**. Coleção Nossa História, Fundação Instituto do Livro: Ribeirão Preto, 2011.

SILVA, V. G. **Candomblé e Umbanda**. São Paulo: Editora Ática, 2000.