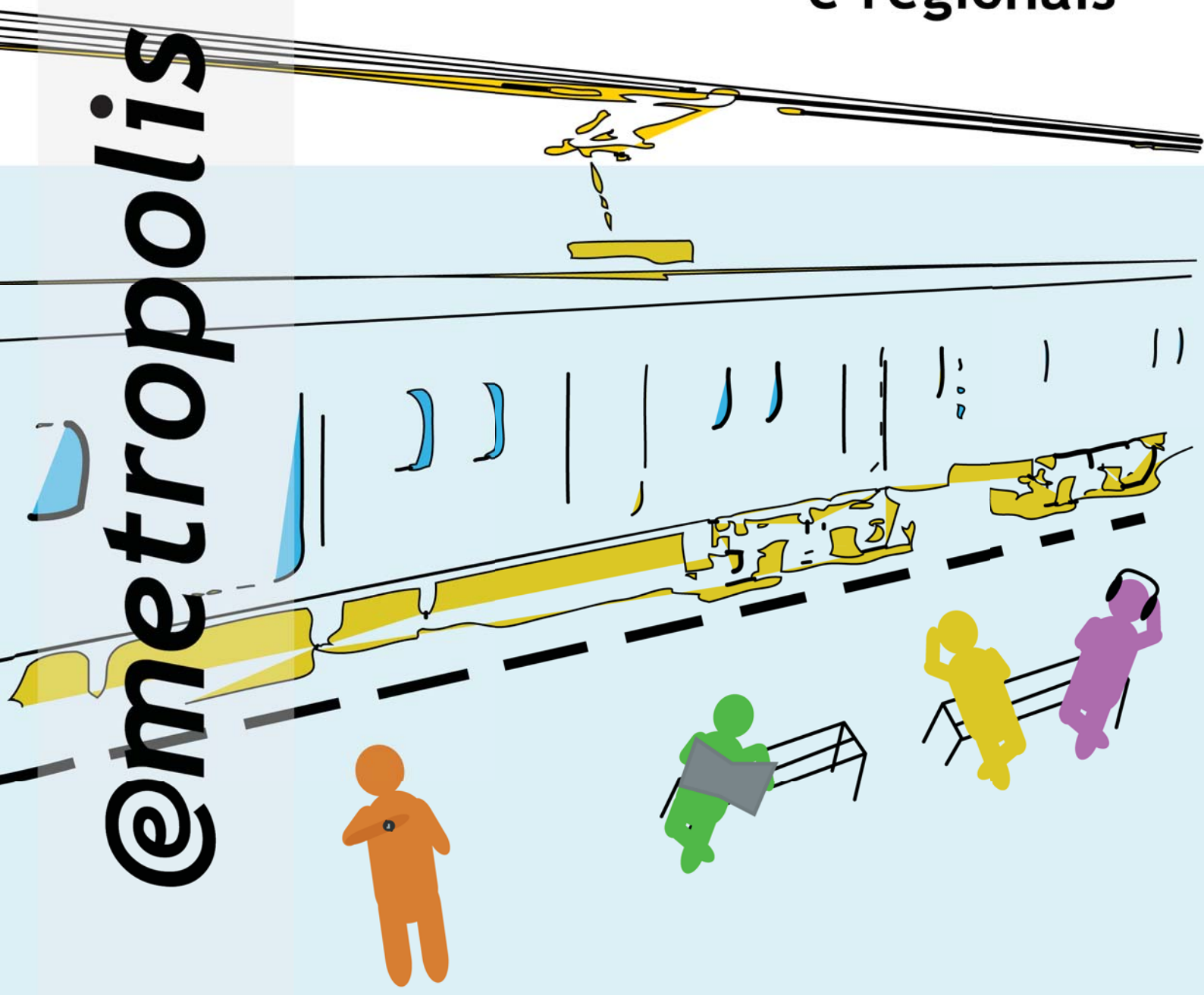


04

ano 2 | março 2011

Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais

@metropolis



revista eletrônica *e-metropolis*

ISSN 2177-2312

Publicação trimestral dos alunos de pós-graduação de programas vinculados ao Observatório das Metrópoles.

A revista eletrônica *e-metropolis* é uma publicação trimestral que tem como objetivo principal suscitar o debate e incentivar a divulgação de trabalhos, ensaios, resenhas, resultados parciais de pesquisas e propostas teórico-metodológicas relacionados à dinâmica da vida urbana contemporânea e áreas afins.

A revista é editada por alunos de pós-graduação de programas vinculados ao Observatório das Metrópoles e conta com a colaboração de pesquisadores, estudiosos e interessados de diversas áreas que tenham como tema os múltiplos aspectos envolvidos nos estudos relacionados à vida nas grandes cidades. O conselho editorial é composto por professores de destaque na comunidade acadêmica e que selecionarão os artigos no formato *blind-review*.

Cada número se estruturará através de uma composição que abrange um tema principal - tratado por um especialista convidado a abordar um tema específico da atualidade -, artigos que podem ser de cunho científico ou opinativo e que serão selecionados pelo nosso comitê editorial, entrevistas com profissionais que tratem da governança urbana, bem como resenhas de publicações que abordem os diversos aspectos do estudo das metrópoles e que possam representar material de interesse ao nosso público leitor.

editor-chefe

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro

editores

Arthur Molina
Carolina Zuccarelli
Eliana Kuster
Juciano Martins Rodrigues
Marianna Olinger
Paula Silva Gambim
Renata Brauner Ferreira
Rodrigo de Moraes Rosa

conselho editorial

Profª Drª. Ana Lúcia Rodrigues (DCS/UEM)
Prof Dr. Aristides Moysés (MDPT/PUC-Goiás)
Prof Dr. Carlos de Mattos (IEU/PUC-Chile)
Prof Dr. Carlos Vainer (IPPUR/UFRJ)
Profª Drª. Claudia Ribeiro Pfeiffer (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Emilio Pradilla Cobos (UAM do México)
Profª Drª. Fania Fridman (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Frederico Araujo (IPPUR/UFRJ)
Profª Drª. Héléne Rivière d'Arc (IHEAL)
Prof Dr. Henri Acserald (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Hermes MagalhãesTavares (IPPUR/UFRJ)
Profª Drª. Inaiá Maria Moreira Carvalho (UFB)
Prof Dr. João Seixas (ICS)
Prof Dr. Jorge Natal (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Jose Luis Coraggio (UNGS/Argentina)
Profª Drª. Lúcia Maria Machado Bógus (FAU/USP)
Profª Drª. Luciana Corrêa do Lago (IPPUR/UFRJ)
Profª Drª. Luciana Teixeira Andrade (PUC-Minas)
Prof Dr. Luciano Fedozzi (IFCH/UFRGS)
Prof Dr. Luiz Antonio Machado (IUPERJ)
Prof Dr. Manuel Villaverde Cabral (ICS)
Prof Dr. Marcelo Baumann Burgos (PUC-Rio/CEDES)
Profª Drª. Márcia Leite (PPCIS/UERJ)
Profª Drª. Maria Julieta Nunes (IPPUR/UFRJ)
Profª Drª. Maria Ligia de Oliveira Barbosa (IFCS/UFRJ)
Prof Dr. Mauro Kleiman (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Robert Pechman (IPPUR/UFRJ)
Prof Dr. Robert H. Wilson (University of Texas)
Profª Drª. Rosa Moura (IPARDES)
Ms. Rosetta Mammarella (NERU/FEE)
Prof Dr. Sergio de Azevedo (LESCE/UENF)
Profª Drª. Simaia do Socorro Sales das Mercês (NAEA/UFPA)
Profª Drª Sol Garson (PPED/IE/UFRJ)
Profª Drª. Suzana Pasternak (FAU/USP)

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

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

E-mail
emetropolis@
observatoriodasmetropoles.net

Website
www.observatoriodasmetropoles.net/
emetropolis

Abrimos as nossas edições do ano de 2011 com o quarto número da nossa revista! Ao longo destas quatro edições temos tentado consolidar um percurso que traga contribuições teóricas e empíricas para a área dos estudos urbanos, abrindo oportunidades ao exercício do pensamento sobre as cidades, sempre tendo em mente os aspectos plurais que devem estar, necessariamente, presentes em tais estudos, de forma a que vários aspectos deste organismo tão complexo que é o espaço urbano sejam privilegiados.

Este raciocínio foi, mais uma vez, o fio condutor que nos ajudou a construir este número da *e-metropolis*, que caracteriza-se, portanto, pela reunião de assuntos dos mais diversos, que giram em torno da questão principal que nos move: como acontece a vida nas cidades?

Iniciamos nossa quarta edição apresentando um interessante estudo do antropólogo Lenin Pires, que estabelece um enfoque sociológico sobre o sistema de transportes públicos e seus usuários. É partindo de uma experiência pessoal, vivida durante um trajeto em um trem urbano que o levaria até o bairro de Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro, que Pires dá início às suas observações traçando um paralelo entre a rede de transportes e o processo de modernização brasileiro.

Em “Desafios no caminho para o ‘Rio 2016’: o que nos dizem as experiências anteriores?”, Erick Omena trata de um tema que vem mobilizando planejadores e teóricos de diversas áreas nos últimos meses: a realização

dos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro em 2016. Debruçando-se sobre os outros grandes eventos esportivos realizados na cidade, e tentando detectar seus pontos fortes, bem como os impactos negativos gerados por eles, o pesquisador tenta sugerir algumas linhas de ação que tenham por objetivo reduzir a incidência destes impactos.

Na sequência, deixamos o Rio de Janeiro rumo à Fortaleza, com o artigo de Raphael Teixeira. A pesquisa traça um panorama das territorialidades religiosas na capital cearense e suas transformações nos últimos anos, buscando, a partir da análise destas mudanças, inferir suas consequências no planejamento urbano municipal.

Na entrevista desta edição, a socióloga e pesquisadora francesa Claudine Haroche trata sobre os novos modos de subjetivação que influenciam a construção do sentido na vida urbana repartida coletivamente. Fortemente apoiada no pensamento de Georg Simmel, Haroche ressalta as consequências que a vida acelerada nas cidades tem para a psique dos que dela compartilham, desvendando, ao mesmo tempo, como a uma topografia física do espaço urbano, corresponde uma outra, subjetiva.

O livro “Diários de bicicleta”, do músico David Byrne, é alvo da resenha de Juciano Rodrigues. Byrne, ciclista convicto, expressa no livro suas considerações, opiniões e preocupações a respeito do uso deste meio de transporte nas grandes cidades pelas quais já viajou. Somam-se então, considerações sobre arquitetura, pla-

nejamento urbano, arte, cultura, música e hábitos peculiares a cada local que o músico atravessou pedalando sobre as suas duas rodas.

Nesta edição apresentamos ainda uma seção especial, que nos faz um simpático convite: vamos fazer um passeio até a banca de revistas e nos deixar envolver pelo mundo das histórias em quadrinhos? Acompanharemos, então, através do olhar da arquiteta Eliana Kuster a exposição ‘*Archi & BD: la ville dessinée*’, que ocupou o Museu da Arquitetura, em Paris, durante a segunda metade de 2010. Tratando os quadrinhos como uma das linguagens que têm o poder de nos falar sobre os devires urbanos, a autora apresenta a exposição, analisando a forma como, a cada momento histórico, temos uma representação feita pelos quadrinhos sobre as questões urbanas daquele período.

Fechando a nossa quarta edição, trazemos o ensaio fotográfico ‘*Antítese Urbana*’, que tem por foco a desativação da Casa de Detenção do Carandiru, em São Paulo. O ensaio, realizado pela doutoranda Luciana Genari, vem acompanhado por um texto, que mostra como o local do presídio, já desativado e demolido, foi ocupado por um parque público, ou seja, de um local sobre o qual a cidade preferia ignorar a existência, a outro, público e aglutinador de pessoas: justamente a sua antítese.

Esta nossa quarta edição está, como podem perceber nossos leitores, especialmente plural em seus temas e enfoques. Reafirmamos que esta é uma das nossas metas: dar voz aos vários discursos que podem ser feitos tendo como ponto central a vida nas cidades - seja esta a vida objetivada que diz respeito aos fluxos dos transportes urbanos, leis ou planos urbanísticos, seja a forma como acontece o convívio entre os cidadãos e as representações culturais que podem decorrer daí, importantes constituidoras de uma subjetividade urbana. Desejamos uma excelente leitura a todos e esperamos novamente encontrá-los em nosso próximo número! ■

Capa

- 06 Sistemas de transportes e investigações sociológicas: algumas possibilidades
Transport system and sociological researches: some possibilities
Por Lenin Pires

Ensaio

- 10 Antítese urbana
Urban antithesis
Por Luciana Gemnari



Artigos

- 14 Desafios no caminho para o “Rio 2016”: o que nos dizem as experiências anteriores?
Challenges on the path to “Rio 2016”: what does the previous experiences tells us?
Por Erick Omena

- 26 Traços de um novo perfil demográfico na Região Metropolitana de Fortaleza-CE
Traces of a new demographic profile on Metropolitan Region of Fortaleza-CE
Por Luiz Raphael Teixeira da Silva

- 36 Medos na cidade e/ou medos da cidade: Uma avaliação sobre medos urbanos e processos de segregação sócio-espacial na cidade de Brasília
Fears in the city and/or fears of the city: A evaluation about urban fears and processes of socio-spatial segregation in Brasilia
Por Jean Carlos Gomes Camargo

Entrevista

- 46 A construção do sentido na vida da cidade: novos modos de percepção
The construction of the sense in city life: new modes of perception
Por Claudine Haroche

Resenha

- 50 Viajando pelo mundo urbano na bicicleta de David Byrne
Traveling the world urban bicycling in David Byrne
Por Juciano Martins Rodrigues

Especial

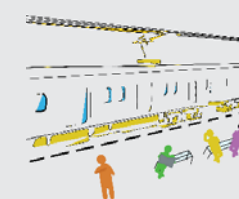
- 53 Que tal um passeio até a banca de revistas? As cidades nos quadrinhos: um lúdico convite à leitura do espaço urbano
What about a visit to the comic store? The cities in the comics: a playful invite to the reading of urban space
Por Eliana Kuster

ficha técnica

Projeto gráfico e editoração eletrônica
Paula Sobrino

Revisão
Tamara Grisolia

Capa
Herbeson Alves (Binho)
começou a estudar informática no AfroReggae há 10 anos em Parada de Lucas. Recém graduado em Design Gráfico na Estácio de Sá, estagiou na F/Nazca (SP), estudou na Escola Spetaculum (com Gringo Cardia) onde participou do projeto “VideoGrafismo - Como Funciona o telefone” em exposição permanente no Oi Futuro, e atualmente é membro do Grupo AfroReggae.



Lenin Pires

Sistemas de transporte

e investigações sociológicas: algumas possibilidades

- “Eu sabia que ele não era daqui.”

Disse-me a mulher, no trem, antes que eu conseguisse focar qualquer frase no texto que eu havia escolhido para ler nos próximos trinta minutos. Era uma quinta-feira e eu voltava para minha casa, no bairro do Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro. Entrara em um trem que partiria da Central com destino a Japeri. A composição estava lotada mas, tão logo foi dado o sinal de sua partida, um jovem levantou-se e saiu do trem, deixando vago um lugar para eu sentar. A mulher ao meu lado, no entanto, estava decidida a “puxar conversa”. Sorrindo, perguntei o que ela queria dizer. Ela respondeu: “Eu conheço meu povo! Tava na cara que ele não ia no Japeri!” Alimentei a conversa. Perguntei para ela que sinais o rapaz evidenciara, fazendo com que ele não pudesse ser classificado como do Japeri. Ela resumiu, sem muito esforço:

“O pessoal que vem de Santa Cruz é mais calmo, um tipo que parece até rural. O pessoal de Deodoro é mais posudo. Já o de Japeri é mais agitado, mais nervoso e sem educação”.

Segundo Kátia – esse era seu nome – o rapaz ficaria a meio caminho de Deodoro. Em certa medida, naquela ocasião, concordei com ela. Havia dois anos que me mudara para o Engenho de Dentro, bairro intimamente ligado com a história dos trens na cidade. Quase sempre embarcava para o centro do Rio em composições provenientes de Deodoro. No entanto, até a Central, este fazia muitas paradas. Tempos mais tarde descobri que eu poderia pegar trens provenientes de Santa Cruz e Japeri, os quais só faziam duas paradas até a Central. Com isso, minhas viagens ficaram reduzidas em dez minutos, em média. Essa mudança permitiu-me perceber diferenças significativas entre os públicos usuários dos três ramais: Deodoro, Santa Cruz e Japeri. Tais diferenças combinavam características estéticas; de vestuário; de estereótipos; hábitos, comportamentos, entre outros.

Lenin Pires

é doutor em Antropologia (PPGA/UFF) e pesquisador do Instituto de Estudos Comparados em Administração Institucional de Conflitos (INCT-INEAC/UFF).

leninpires@yahoo.com.br

¹ Adaptação de um relato de minha etnografia que consta em Pires (2011).

Kátia era negra, de meia altura, robusta e aparentava pouco menos de 30 anos. Trabalhava como doméstica e, ao longo da conversa, disse que trabalhava na Universidade Estadual do Rio de Janeiro e que seu sonho era ser uma assistente social “para ajudar as pessoas”. Em cerca de trinta minutos de conversa, ela explanou algumas de suas muitas tipologias. Classificou o usuário do ramal de Deodoro como posudo. Um pessoal “quase igual ao do metrô”. E aí ficou claro que “posudo” era uma categoria nativa, construída a partir de valores adquiridos por ela, não só enquanto moradora da Baixada (ela morava no município de Nilópolis), mas também como uma vivaz observadora de ambientes como uma universidade pública ou do interior de uma casa de classe média.

Eu já fazia trabalho de campo nos trens e essa experiência estimulou-me ainda mais a observar as possíveis diferenças entre o público usuário do ramal de Deodoro e dos demais ramais, atento aos hábitos de consumo e comportamentos. Comparava-os em suas similaridades e diferenças com os usuários das composições de metrô, por exemplo. Estes últimos, na sua maioria, eram moradores da zona norte da Tijuca e adjacências, justamente aqueles que foram os primeiros bairros do Rio e que abrigaram segmentos aristocráticos ligados, por exemplo, à burocracia estatal na época do império ou nas primeiras décadas da República Velha. As interpretações que se seguiram foram importantes para que eu chegasse a alguns resultados provisórios e estimulantes em minhas pesquisas.¹

Os sistemas de transportes públicos nas grandes cidades, como sugere a passagem acima, podem sugerir bons temas para a pesquisa sociológica. As maneiras como são utilizados tais serviços muito podem contribuir para uma compreensão sobre formas de sociabilidade partilhadas pela população. Por outro lado, as lógicas que os constituem muito têm a dizer sobre as formas de organização política de uma sociedade. Neste diapasão, os assuntos que podem cercar o trabalho de cientistas sociais nestes âmbitos são diversificados e sempre complexos.

Nas pesquisas que realizo no Rio de Janeiro e Buenos Aires tenho tido a oportunidade, entre outras coisas, de desnaturalizar as viagens cotidianas através dos meios de transportes urbanos. Estas abordagens se desenvolveram em função das exigências do meu trabalho de campo, originalmente voltado para realizar etnografias dos mercados populares que se multiplicam nas duas grandes regiões metropolitanas. Mercados estes que, em certa medida, envolvem e se conectam através dos meios de transportes coletivos, como ônibus e trens.

A metodologia de pesquisa nos sistemas de trans-

portes, como em outras áreas, é sempre particular. É possível relacionar distintas formas de elaborar e pensar os problemas, em função da forma como concebemos tais sistemas de transportes enquanto objetos. Entretanto, de um modo geral, penso que se trata de resgatá-los enquanto estruturas intrínsecas à chamada modernidade. Concebê-los, por exemplo, como um de seus principais veículos por poder propiciar a experiência, para amplas camadas das sociedades, de estreitamento do espaço em cada vez menor unidade de tempo. Nesse nível de análise é conveniente resgatar que, historicamente, tecnologias aplicadas aos transportes coletivos urbanos têm possibilitado concretizar tais expectativas, sobretudo quando levamos em consideração “o ponto de vista do nativo” e sua experiência social com o espaço e o tempo¹. Por outro lado, porém, não se pode negligenciar que, dependendo da sociedade, o investimento nestas tecnologias, voltadas para públicos mais amplos, traduzem em maior ou menor medida a opção política em reafirmar como direito dos cidadãos o tratamento igualitário. Observar, portanto, as viagens que são realizadas nesses veículos, concebendo seus distintos públicos; onde vivem, onde e como trabalham; o que dizem estar fazendo ou sobre seus pensamentos, e tudo o mais que se puder levantar, muito pode contribuir com a interpretação sobre a vida contemporânea nas grandes cidades.

O uso de distintas técnicas de investigação, na minha experiência, resulta das opções que faço ou decisões que devo tomar, muitas vezes em função de situações imponderáveis. São sempre aquelas possíveis e nem sempre racionalizadas. Observar diretamente os relacionamentos em um ou mais meios de transporte; participar das viagens, concebendo-os em suas distintas temporalidades; conhecer a lógica organizativa dos serviços; cobrir os aspectos normativos que estruturam suas ofertas; imaginá-los como grades matriciais em que se combinam espaço, tempo e matéria e, sobretudo, estar atento às falas, discursos, ou silêncios em seu interior, em muito contribuíram para a construção dos dados que busquei interpretar. Tais empreendimentos, tanto quanto possível, se combinam com um diálogo produtivo com as teorias as quais favoreçam minha interação com as questões

¹ Não se pode comparar como equivalentes a percepção social sobre a relação tempo e espaço entre indivíduos de sociedades tão distintas, do ponto de vista da infraestrutura de serviços como, por exemplo, francesa e brasileira ou brasileira e norte-americana. Basta chamar a atenção, neste último caso, que enquanto a maioria das pessoas, no Brasil, costuma indicar a distância entre dois pontos em metros ou quilômetros, nos Estados Unidos é mais comum que seja indicado a quantidade de minutos ou horas.

que me inquietavam e estimulavam.

Nos trens urbanos do Rio de Janeiro, por exemplo, tive a oportunidade de analisar, durante dois anos, as viagens que eram realizadas por dezenas de milhares de pessoas, cotidianamente, em seus cinco distintos ramais. Experiência que me rendeu um significativo conhecimento etnográfico sobre minha cidade e a área metropolitana na qual está inserida. Tomei contato com os distintos públicos que as constituem, conhecendo vários de seus personagens e me fazendo conhecer para várias personalidades instituídas naqueles espaços. Pude conceber formas diferenciadas de sociabilidade e, tanto quanto possível, as visões de mundo que circulam, se influenciam, se digladiam e seguem disputando adesões ou apenas atenção naqueles contextos. Visões como a de Kátia, moradora da Baixada, que em sua experiência de vida imaginava como legítima e pertinente uma vocação profissional “para ajudar as pessoas”.

As diferenças reconhecidamente marcadas entre a zona sul e a zona norte, por exemplo, podiam também ser detectadas, em suas variantes, de norte para oeste e, em certo sentido, do conjunto da cidade do Rio de Janeiro para a Baixada. Distinções que eram visíveis, por exemplo, nas formas com que as pessoas se vestiam ou falavam, de como se comportavam durante as viagens e que ganhavam maior nitidez e sentido uma vez que eu desembarcava nas mais distintas localidades e as observava, ou convivía com elas, para mais além do que no meio de transporte.

Em meu trabalho focalizei os trens do Rio como espaços de sociabilidade construídos a partir de valores tais como respeito, amizade, consideração, mediados, porém, pelo exercício da violência física e moral em situações de conflito. Em outras palavras, nada a ver com a idéia de um “não-lugar”, atribuído por Marc Auge a espaços similares na França e em outras localidades da Europa nas quais, ao contrário de um ambiente doméstico, o usuário mantém uma relação contratual simbolizada pelo bilhete ou tíquete de embarque.

Um observador menos atento pode ver nos usos dos trens da Central uma arrumação caótica. Pode pensar que cada um faz o que bem entende, não havendo limites e regras bem definidas. Essa, porém, é uma imagem enganosa. Acompanhando o cotidiano de cerca de 400 mil pessoas, desde as primeiras horas da manhã até o último trem, percebi que existiam regras bem definidas para que as composições pudessem abrigar distintas estratégias e identidades. Trabalhadores, desempregados, evangélicos, policiais e usuários de drogas, por exemplo, conviviam naquele espaço atentos às regras negociadas entre eles, muitas vezes de maneira tácita, não refletindo necessariamente

os parâmetros legais impostos positivamente. Particularmente nas relações mais recorrentes como as patrocinadas por comerciantes ambulantes, vigilantes, policiais, eventuais traficantes e usuários de drogas, a preocupação com os limites de exercício do poder e da discriminação era constante. Daí a preocupação e comoção geral diante da ocorrência do “esculacho”, forma depreciativa e insultante com que um ator podia sancionar outro, diante de um conflito ou disputa. Formas de relacionamento que me levaram, por fim, a questionar: por quê essa opção pelas regras locais, em lugar da lei?

O fato é que os trens do Rio, historicamente, se organizam como um serviço público destinado a interesses dúbios, quando não conflitantes. Desde 1858, quando o império empreendeu tais serviços, ele se destinava a duas coisas: escoar as mercadorias estrangeiras desembarcadas no porto, particularmente as inglesas, mas também para empurrar para o interior os “indesejados”. Quando a Prefeitura Pereira Passos, por exemplo, botou abaixo o Rio Antigo para fazer da Avenida Presidente Vargas um marco da *belle époque* carioca, as populações dos cortiços foram expulsas, invariavelmente com o estímulo da violência policial. Dessa forma, significativa parte da população da cidade – conformada, sobretudo, por negros, mestiços, caboclos e outros grupos discriminados – tinha como opção subir as encostas da cidade ou mudar-se para longe. Através do trem, portanto, se foram empurrando para o interior do Rio os bens manufaturados e importados, mas também os segmentos “atrasados” da população. Assim fundaram-se os subúrbios e povoou-se a baixada fluminense. Em contextos onde as normas e regras representavam um Estado discriminador e excludente. Nestas situações, o recurso a formas relacionais (DaMatta, 1987) de convivência corresponde a um diacrítico que possibilita formas marginais de estabelecimento em nossa sociedade. O que sugere que a modernidade entre nós parece ter sido concebida para poucos e “para inglês ver”.

Em 1998, após décadas de administração governamental, os serviços ferroviários expressavam o descaso dispensado ao principal público usuário: os habitantes dos subúrbios e da baixada. Naquele ano, no entanto, anunciava-se o processo de privatização dos serviços como parte de uma estratégia geral de modernização do país. Os discursos veiculados ofereciam serviços qualitativamente melhores e universais. No caso dos trens, conforto e pontualidade traduzir-se-iam em atenção aos direitos de centenas de milhares de cidadãos. Parecia, enfim, que os trilhos da modernidade seriam tomados. Todavia, não foi o que se viu. A inexistência de composições confortáveis para todos os usuários, em todos os ramais; a persistência

do uso de composições avariadas e a observância dos atrasos nos horários eram e são alguns aspectos que permite-nos não só questionar a qualidade dos serviços prometidos mas também indagar: por que não se respeita a lei da privatização?

Uma resposta possível – e aí saltamos do trem para embarcar nos demais meios de transporte da cidade – é que a população do Rio, tal qual na época do império, segue sendo imaginada como dotada de menos direitos à medida que seus locais de moradia se afastam do centro e se escurece sua pele. Estão aí não só as diferenças entre os trens de Deodoro e Japeri; mas também entre o trem e o metrô. Ou, se preferirmos, de forma ainda mais gritante, a qualidade dos serviços prestados pelas empresas de ônibus. Seus horários incertos; a má formação e tratamento dispensado a seus profissionais, tudo regado a uma das mais salgadas tarifas de transporte do mundo, faz com que a análise dos sistemas de transporte, no Rio de Janeiro, permita elaborar uma sugestiva metáfora desse conflituoso processo de modernização à brasileira.

BIBLIOGRAFIA

- AUGÉ, Marc (1996). Los “no lugares”. Espacios Del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Barcelona: Editorial Gedisa.
- CARDOSO DE OLIVEIRA, Luis Roberto. Direito Legal e Insulto Moral – Dilemas da Cidadania no Brasil, Quebec e EUA. Rio de Janeiro: Relume-Dumará. 158p. 2002.

- DAMATTA, Roberto (1987). Relativizando: uma introdução à antropologia social. Rio de Janeiro: Editora Rocco.
- GEERTZ, Clifford. O saber local. 5. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2002.
- KANT DE LIMA, Roberto. Carnaval, malandros e heróis: o dilema brasileiro do espaço público. In GOMES, Laura Graziela, BARBOSA, Livia, DRUMOND, José Augusto (Orgs). O Brasil não é para principiantes. Rio de Janeiro: FGV, p. 105-123. 2001
- LESSA, Carlos. O Rio de todos os Brasis. Rio de Janeiro -São Paulo: Editora Record, 2000.
- LOPES, Nei. Guimbaustrilho e outros mistérios suburbanos. Rio de Janeiro: Livraria Editora, 2001.
- MALINOWSKI, Bronislaw Kasper (1984). Argonautas do Pacífico Ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné melanésia. São Paulo: Editora Abril, 3ª edição.
- MAUSS, Marcel (1974). Ensaio sobre a dádiva. In Sociologia e Antropologia, Mauss, Marcel. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- PIRES, Lenin (2011). “Esculhamba, mas não esculacha!” – Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil. Niterói: EdUFF.
- _____. (2010) “Arreglar” não é pedir arrego – uma etnografia de processos de administração institucional de conflitos no âmbito da venda ambulante em Buenos Aires e Rio de Janeiro. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense. Niterói/RJ, datilo. ■

Luciana Gennari

Antítese urbana



Falar da Casa de Detenção do Carandiru é evocar uma série de acontecimentos da história pública e penal da cidade de São Paulo que causam à maioria desconforto. Mas sua presença, ou sua lembrança, na paisagem urbana remete a outros significados que vão além dos consolidados nas manchetes de jornais. Hoje repousa nas bandas além-Tietê o Parque da Juventude, sem muros e sem delitos. Mas alguém ainda se lembra do que havia naquele local antes da construção do complexo penitenciário e por que aquele local foi escolhido para a construção desses prédios?

Justamente ali, um lugar cortado por vias importantes, bastante bem servido por transporte público e um nó de saída e de entrada da cidade de São Paulo com a presença da rodoviária, era antes uma área alagadiça, de várzea, banhada pelo rio Tietê e distante na direção norte do perímetro urbano paulistano. Essa área não despertou interesse até o final do século XIX. No seu entorno havia fazendas que entre os séculos XVI e XVII abasteciam a então vila de São Paulo com produtos tipicamente rurais, através de comerciantes que vinham em embar-

cações muito simples pelo rio Tietê ou pelo rio Tamanduaté¹. Nessa época, a cadeia ficava no centro da cidade, no largo de São Gonçalo. Segundo relata Sant'Anna, "a cadeia, em 1831, era uma das coisas mais imundas desta terra – e possivelmente também das outras. [...] A sujeira ali, tinha aspectos inéditos. Os presos não possuíam cama, nem colchões, dormiam em esteiras no chão [...] [e a cadeia] não possuía instalações sanitárias".² Em 1852 foi aberta a Casa de Correção, localizada onde hoje é a avenida Tiradentes. Mesmo com uma arquitetura própria para a pena de prisão, suas instalações eram também deficitárias.

Com as obras de abastecimento de água da cidade de São Paulo, foi construído em 1893 o ramal do Tramway da Cantareira, partindo da estação do Areal, que se localizava mais ou menos na altura da atual estação Carandiru

¹ TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. O Bairro de Santana. São Paulo: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, Departamento de Cultura, 1970. p. 13-23 (série História dos Bairros de São Paulo – VI).

² SANT'ANNA, Nuto. A cadeia pública. In: São Paulo Histórico. São Paulo, 1937, pág. 83-89.

O ensaio Antítese Urbana foi realizado entre 2002 e 2003, durante a desativação da Casa de Detenção do Carandiru na cidade de São Paulo, para realização do trabalho final do curso de especialização "Patrimônio Arquitetônico: teoria e projeto," na Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Seu objetivo foi resgatar parte da memória urbana da cidade de São Paulo preservada em suas estruturas físicas, discutindo seu valor como patrimônio urbano, arquitetônico e histórico, ainda que não reconhecido pelos órgãos públicos.

do metrô.³ Mas ainda nessa época essa região não estava totalmente integrada à área urbana da cidade. Só no início do século XX, depois de algumas obras de infra-estrutura de grande envergadura, como a drenagem da várzea, a retificação do leito do rio Tietê, a instalação de água, luz e esgoto e, principalmente, a abertura de novos loteamentos com ruas pavimentadas, é que aquele pequeno núcleo começou a crescer e se integrar à região central.

Em 1905 uma lei estadual autorizou a construção de uma nova penitenciária nas terras além-Tietê, por ser uma região significativamente afastada do centro e longe das zonas ocupadas pela elite paulistana, mas de fácil acesso graças ao "transporte rápido sobre trilhos." Três anos depois foi aberto um concurso público de projetos para a nova penitenciária, vencido por Samuel das Neves, que se baseou no que havia de mais moderno em termos de arquitetura penitenciária na época.⁴ O responsável pela construção do conjunto foi o arquiteto Ramos de Azevedo, uma das figuras mais importantes no ramo da construção civil da cidade de São Paulo no período.

³ <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/areal.htm>>.

⁴ SÃO PAULO (cidade) Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. A Penitenciária de São Paulo – Relatório apresentado em 1910, ao Secretário da Agricultura, Dr. Páduo Salles, pela comissão julgadora dos projetos apresentados. São Paulo, Typ. Rothchild & Cia, 1916.

A primeira versão do projeto da Casa de Detenção do Carandiru é de 1929 e foi elaborada pelo Escritório Técnico Ramos de Azevedo e Severo Villares S. A. O primeiro pavilhão foi inaugurado em 1956, por Jânio Quadros, e daí por diante cada governador que assumia o poder assinava decretos para a construção de mais pavilhões. A Casa de Detenção foi projetada para abrigar em suas instalações 3.250 pessoas à espera de julgamento, o que de fato aconteceu até o ano de 1975. Com a reestruturação sua capacidade máxima instalada elevou-se para 6.300 e passou a abrigar presos condenados⁵, uma mudança significativa de seu perfil.

Ao longo do século XX a área onde hoje é o bairro Carandiru de São Paulo, que antes era apartada da cidade, cresceu, estruturou-se e foi incorporada pela malha urbana consolidada. Paradoxalmente o complexo penitenciário, por suas características formais e simbólicas, permaneceu apartado da cidade até a desativação da Casa de Detenção. Seus muros caíram e em seu lugar foi implantada sua antítese, o Parque da Juventude, lugar de congregação e de integração social, propiciada por seu programa de atividades. Mas ainda que a presença da antiga detenção fosse desconfortante, casa dos párias, abrigo dos horrores, sua lembrança estabelece um baluarte de resistência histórica, da memória da cidade. Sua demolição socializou para a urbe um espaço que por décadas permaneceu para a maioria um horror em segredo e, junto a isto, algumas histórias de quem não teve história.

⁵ IMPLOSOÃO do Carandiru, o fim do inferno. Tribuna Paulista. São Paulo, 15 de março de 2002, pág. 4-5.

Essas imagens foram expostas durante a XIV Semana de Planejamento Urbano e Regional, realizada no Instituto de Planejamento Urbano e Regional da UFRJ.





Luciana Alem Gennari

é Arquiteta e Urbanista pela FAAP, especialista em Patrimônio Arquitetônico pela PUC Campinas e em Planejamento e Uso do Solo Urbano pelo IPPUR/UFRJ, mestre em Estruturas Ambientais Urbanas pela FAU/USP e doutoranda em Planejamento Urbano no IPPUR/UFRJ; atua como pesquisadora do GESTHU/IPPUR/UFRJ e atualmente como professora substituta na FAU/UFRJ.
lugennari@yahoo.de



especial
mega eventos

Erick Omena

Desafios no caminho

para o "Rio 2016": o que nos dizem as experiências anteriores?

Resumo

Este artigo busca contribuir para uma melhor compreensão dos possíveis problemas e desafios a serem enfrentados pelos habitantes e instituições das cidades-sede de mega-eventos no Brasil, em especial pela população do Rio de Janeiro. Para tanto, realiza-se uma breve retrospectiva dos Jogos Olímpicos de Verão e um balanço dos Jogos Pan-americanos de 2007, de modo a identificar os principais impactos negativos registrados e a distribuição dos benefícios oriundos do processo de preparação das cidades anfitriãs. Constata-se a reincidência de direcionamento dos impactos positivos a pequenos grupos aliada ao desrespeito de diversos direitos pertencentes às parcelas mais vulneráveis das populações residentes. Por último, são indicados possíveis caminhos para que tais problemas sejam futuramente minimizados.

Palavras-chave: Rio 2016, Jogos Olímpicos, mega-eventos, impactos urbanos.

Abstract

This article aims to contribute for a better understanding of the probable challenges and problems to be faced by Brazilian population dwelling mega-events hosting cities, especially Rio de Janeiro. In order to do this task, it is made a brief retrospective of the Olympics in the world and of the 2007 Rio Pan-american games, concerning the reported negative impacts and the distribution of the benefits from the preparation processes related to them. It is verified the re-occurrence of positive impacts absorption by small groups allied to the disrespect of several rights belonging to the most vulnerable parts of the resident populations. At last, alternative actions are indicated to diminish such problems.

Key-words: Rio 2016, Olympic Games, mega-events, urban impacts.

O artigo foi escrito a convite dos editores da e-metropolis, para compor a seção mega-eventos da revista. A seção mega-eventos foi criada para contribuir com o debate que vem ocorrendo em torno dos grandes eventos previstos para ocorrer no Brasil, a Copa de 2014 e as Olimpíadas em 2016, no Rio de Janeiro.

Erick Omena

é mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR (Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional) e pesquisador do Observatório das Metrópoles/IPPUR e da Biblioteca Nacional.

erickomena@gmail.com

INTRODUÇÃO

Com as mudanças ocorridas a partir da década de 70 do século passado no sistema de acumulação de capital, isto é, a transição do que se convencionou chamar de sistema fordista para o sistema de acumulação flexível (HARVEY, 1993), algumas transformações correlatas também se fizeram sentir. Sobretudo, certas atividades econômicas ampliaram sua participação e importância na geração de riquezas da economia mundial, enquanto outros setores, inversamente, perderam espaço, seja em volumes absolutos seja na dimensão relativa. Destaca-se o crescimento do setor de serviços em detrimento do setor industrial, tendo em vista os diversos indicadores econômicos que apontam para estas transformações, em especial aqueles relativos à atividade turística, que já alcançou a marca de 11,5 % na geração do PIB mundial (UNEP apud SLOB; WILDE, 2008), estando no rol de atividades econômicas que mais movimentam capital no mundo. É com este grande peso econômico do turismo que se reconhece sua força na recente formação socioespacial, especialmente em países em desenvolvimento, os quais muitas vezes recorrem à atividade em busca de melhorias sociais e econômicas.

Tal processo tem resultado em uma nova forma de urbanização, chamada de urbanização turística. Esta consiste basicamente na criação de espaços urbanos cada vez mais voltados ao lazer de visitantes e às exigências infraestruturais que lhes são correlatas, colocando em evidência a predominância de setores como o imobiliário e o hoteleiro, mercadologicamente direcionados a uma variável exógena em detrimento das demandas das populações anfitriãs. (MULLINS, 1991; LUCHIARI, 1999; CRUZ, 1999; MASCARENHAS, 2004; MELO, 2009). É particularmente notável o número cada vez maior de cidades inseridas nesta nova realidade ao longo das últimas décadas, em especial o acompanhamento destas mudanças pelo planejamento urbano, o qual tem sido progressivamente direcionado à captação de recursos externos, à acirrada disputa intermunicipal por novos mercados de visitantes consumidores, à elaboração de imagens estetizadas das cidades e à aplicação de técnicas empresariais na administração de municípios, caracterizando o que se convencionou chamar de empresariamento urbano (HARVEY, 1996).

Neste contexto, a atração de eventos de porte internacional, sobretudo os mega-eventos esportivos, tem sido declarada por empresários, planejadores e governantes como uma forma de se dinamizar a economia local em grandes cidades e de se tentar resolver graves problemas relacionados às desigualdades

sociais e aos efeitos de sobrecarga física sentidos nas diversas metrópoles globais. Foi a partir destes pressupostos que o governo do município do Rio de Janeiro, em parceria com o estado e a união, lançou sua candidatura à cidade-sede das Olimpíadas de 2016 e da Copa do Mundo de 2014, tendo sido escolhida pelo Comitê Olímpico Internacional (COI) e pela Federação Internacional de Futebol (FIFA) para sediar os respectivos eventos, após algumas iniciativas mal-sucedidas de receber os Jogos Olímpicos de 2004 e de 2012.

Apesar do marketing desenvolvido e da campanha de formação de consensos políticos, a recepção desses dois mega-eventos no Brasil entre 2014 e 2016 ainda não foi amplamente debatida, suscitando muitas dúvidas quanto aos reais benefícios e custos decorrentes da realização destes eventos em uma rede de metrópoles marcada por elevados níveis de desigualdade social. A mobilização de consideráveis contingentes populacionais se opondo às candidaturas de países e cidades para sediar tais eventos, como pôde ser notado nos casos de Chicago e Tóquio durante a última disputa relacionada às Olimpíadas, apenas reforçam as incertezas mencionadas, principalmente tendo em vista que ambos os países aos quais as citadas cidades pertencem já passaram pela experiência de sediar os Jogos Olímpicos em oportunidades anteriores.

Em função destes fatos, faz-se necessário buscar uma melhor compreensão quanto aos possíveis problemas e desafios a serem enfrentados pelos habitantes e instituições das cidades-sede de mega-eventos no Brasil, em especial pela população do Rio de Janeiro, metrópole que sediará não só a Copa do Mundo e as Olimpíadas, mas, antes disso, os Jogos Mundiais Militares, em 2011, e a Copa das Confederações de Futebol, em 2013. Para tanto, este artigo procura contribuir através de uma retrospectiva que contemple tanto os principais impactos negativos registrados em eventos similares ocorridos anteriormente quanto a identificação da distribuição dos benefícios oriundos das intervenções visando a preparação das cidades. Tal iniciativa é essencial para se vislumbrar com maior clareza linhas de ação, tanto do ponto de vista estatal quanto da sociedade civil, que tenham por objetivo minimizar efeitos colaterais indesejados derivados dos futuros mega-eventos e expandir os benefícios gerados.

Neste sentido, será realizado, num primeiro momento, breve histórico dos Jogos Olímpicos Modernos, levando em consideração suas transformações ao longo de sua trajetória e os principais impactos negativos ocasionados por sua passagem nos diferentes países. Em seguida, será feito um balanço do último grande evento ocorrido no Rio de Janeiro, ou seja, os

Jogos Pan-americanos de 2007, finalizando com a identificação dos problemas encontrados e sugestões para minimizá-los futuramente.

Jogos Olímpicos Modernos: transformações e impactos

Embora atualmente os Jogos Olímpicos estejam entre os maiores eventos esportivos do planeta, movimentando grandes volumes de capital e causando consideráveis impactos territoriais nas cidades onde ocorrem, tal característica nem sempre esteve presente em sua história. Surgido no fim do século XIX, o chamado “movimento olímpico” objetivava criar uma reedição das olimpíadas gregas da antiguidade, tendo sido inicialmente elaborado e representado por um grupo de aristocratas europeus, dentre eles o Barão de Coubertin, reconhecido como seu principal mentor. Após um século marcado por diversas guerras e batalhas no velho continente, este movimento apregoava ideais não-belicistas, atribuindo aos jogos o papel de promover a confraternização entre as diferentes nações, cujas competições pacíficas proporcionariam uma contraposição às guerras (RUBIO, 2005).

Assim, após a criação do Comitê Olímpico Internacional, em 1894, foram realizadas as primeiras Olimpíadas da era moderna em Atenas, no ano de 1896. Ao contrário do que acontece nos dias de hoje,

aquela edição inaugural não contou com recursos do governo ou de empresas para a construção de instalações, nem tampouco houve disputa entre cidades para sediá-la. Suas dimensões eram, obviamente, muito mais reduzidas, já que apenas 295 atletas de 13 países participaram do evento. As edições seguintes, ocorridas nas cidades de Paris(1900), Saint Louis(1904) e Londres(1908), também não foram alvo de grande atenção internacional, nem exigiram uma preparação específica para suas respectivas viabilizações, pois estavam atreladas a eventos então considerados mais importantes, isto é, as Exposições Universais, que aconteceram nas mesmas cidades e concomitantemente aos jogos. Isto deixa claro o papel secundário desempenhado pelas competições esportivas internacionais naquele momento histórico.

Entretanto, a partir da segunda década do século passado, surge a tendência ao reconhecimento dos Jogos Olímpicos como um evento relevante, atraindo definitivamente os interesses do Estado e do setor privado. Tal valorização passou a se manifestar não só através das primeiras iniciativas de exploração comercial, pioneiramente presentes, sobretudo, nos jogos de Paris (1924) e de Los Angeles (1932), mas também a partir da utilização das Olimpíadas como veículo de propaganda e auto-exaltação político-ideológica nos jogos de Berlim (1936), que contaram com grande investimento do governo nazista neste sentido.

Após a segunda guerra mundial, as tensões existentes entre os países, principalmente entre as potências mundiais, assumiram maior influência sobre as competições, resultando em acontecimentos como o assassinato de atletas israelenses durante a edição de Munique, em 1972; o boicote de parte dos países capitalistas aos Jogos Olímpicos de Moscou, em 1980; e da mesma atitude dos ditos países socialistas em relação aos jogos de Los Angeles, em 1984. Contudo, o fato mais impactante para as décadas posteriores àquele período de pós-guerra foi o início das transmissões televisivas na edição de Roma, em 1960, uma vez que tal fato deu aos Jogos Olímpicos a condição de mega-evento global. Sem dúvida, isto funcionou como mola propulsora, transformando-os, definitivamente, em um grande negócio. A partir daí, os direitos de transmissão e a publicidade envolvida se tornaram bens comerciais da maior magnitude para o Comitê Olímpico Internacional e para as corporações multinacionais patrocinadoras, possibilitando o crescimento exponencial da receita gerada para estes agentes ao longo das décadas seguintes.

Oito anos depois, nos jogos do México, o inevitável e flagrante contraste entre a quantidade de capital movimentada e as condições de pobreza do país anfitrião gerou descontentamento e conflitos diretamente relacionados ao evento. Naquela ocasião, manifestações populares foram articuladas “contra os gastos excessivos e a corrupção no gerenciamento das verbas para a realização do evento” (RUBIO, 2005, p. 06). O governo respondeu com dura repressão, resultando na morte de mais de uma centena de pessoas. Se a edição de 1960 se notabilizou pelo início da difusão e comercialização global dos Jogos Olímpicos, as Olimpíadas de 1968 se constituíram como a primeira exposição, na mesma escala, dos conflitos relacionados a esse fenômeno, sobretudo no que concerne à violência praticada contra as camadas da população mais desfavorecidas dentro do contexto da construção de bases para os projetos e negócios envolvidos com o evento.

A trajetória da comercialização dos direitos de transmissão teve seu ponto de inflexão em 1984, nos Jogos Olímpicos de Los Angeles, pois naquele momento o crescimento das receitas obtidas em relação às edições anteriores aconteceu de forma muito mais agressiva do que a tendência até então demonstrada. Isto se deu, sobretudo, devido à adoção de um novo modelo de gestão de mega-eventos, caracterizado pela diminuição da participação do Estado e pela maximização dos lucros dos agentes empresariais envolvidos, que chegaram a US\$ 250 milhões, embora sejam discutíveis os benefícios gerados para a população local. Dessa forma, consolidava-se o modelo neoliberal de

administração, cujo ímpeto era mundialmente reforçado naquele momento e representado pelas intervenções típicas do empresariamento urbano.

Pode-se afirmar que a experiência de Los Angeles abriu um novo período na história das Olimpíadas denominado de “fase do profissionalismo” (RUBIO, 2005), o qual se estende até os dias atuais. Na verdade, a partir daí consolidou-se, definitivamente, uma nova forma de se encarar o esporte, através da criação de uma indissociabilidade dos interesses capitalistas em relação a tais eventos. Durante as primeiras décadas dos Jogos Olímpicos da era moderna, a manutenção do amadorismo em detrimento do profissionalismo era uma prioridade para o Comitê Olímpico Internacional. “Ser acusado de profissional, principalmente em caso de vitória, significava para o atleta ter os títulos cassados e o banimento do mundo olímpico” (RUBIO, 2005, p. 12). Com a participação cada vez mais forte do capital na preparação, organização e execução dos jogos, esta posição foi gradativamente enfraquecida. Nesse sentido, as Olimpíadas de 1984 funcionaram como um último golpe nesta espécie de romantismo desportivo, liquidando de vez qualquer tentativa de se evitar estreitas relações entre o mundo dos negócios e o dos esportes e solidificando a posição dominante do capital, já fortalecida nas décadas anteriores.

Com isso, as edições seguintes foram caracterizadas tanto pela agudização da exploração econômica do chamado “movimento olímpico” sob diversas formas, (mercado da construção civil, ramo imobiliário, serviços especializados, consultoria, marketing, mídia, dentre outros) quanto pela intensificação dos impactos sociais e ambientais, sobretudo para as populações economicamente mais vulneráveis dos países e cidades-sede. Particularmente nas últimas décadas, o incremento no dispêndio com os Jogos Olímpicos alcançou níveis inimagináveis, conforme demonstra o gráfico 1. Da mesma forma, os custos sociais também se apresentaram como jamais previsto (tabela 2).

As Olimpíadas de Seul, por exemplo, ao mesmo tempo em que foram relacionadas a uma imagem de modernidade, devido à construção de instalações de última geração, foram também conhecidas pela quantidade de pessoas removidas de suas residências em função das obras relacionadas ao evento, totalizando algo em torno de 720.000 cidadãos desalojados (COHRE, 2007). Houve, ainda, processos de gentrificação, isto é, expulsão indireta da população mais pobre ocasionada pela elevação dos preços nas áreas das intervenções urbanas correlatas ao evento, bem como falta de transparência no processo decisório, forte repressão a protestos e mudanças na legislação para viabilizar medidas urbanísticas de grande

Receitas de direitos de transmissão dos Jogos Olímpicos (em US\$ milhão)

Ano	Cidade-sede	Valor
1960	Roma - Itália	1,2
1964	Tóquio - Japão	1,6
1968	Cidade do México - México	9,8
1972	Munique - Alemanha	17,8
1976	Montreal - Canadá	34,9
1980	Moscou - União Soviética	88,0
1984	Los Angeles - Estados Unidos	286,9
1988	Seul - Coreia	402,6
1992	Barcelona - Espanha	636,1
1996	Atlanta - Estados Unidos	898,3
2000	Sydney - Austrália	1.331,6
2004	Atenas - Grécia	1.494,0
2008	Beijing - China	1.737,0

Tabela 01: Histórico das receitas de direitos de transmissão das Olimpíadas (IPEA, 2008).

Custo total dos Jogos Olímpicos

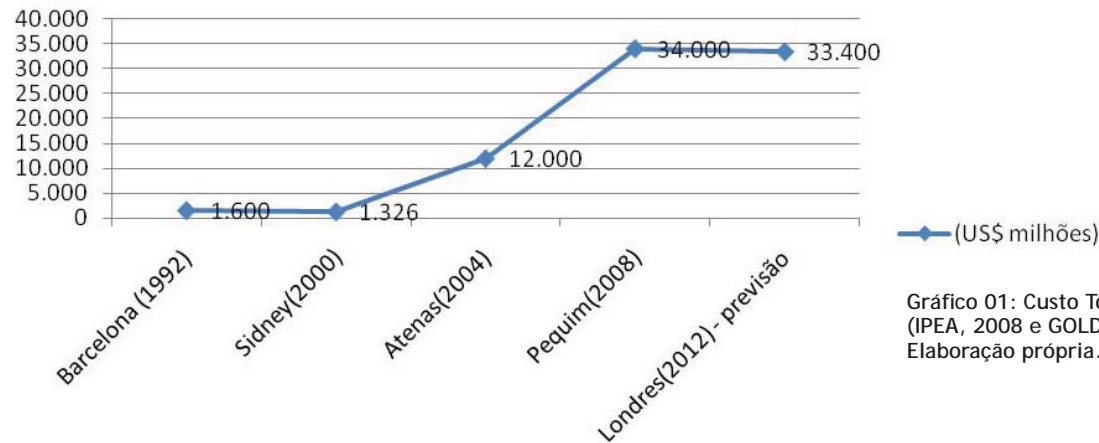


Gráfico 01: Custo Total dos Jogos Olímpicos (IPEA, 2008 e GOLDEN GOAL, 2008). Elaboração própria.

impacto. No mesmo sentido, percebe-se a repetição destes problemas, ainda que com algumas variações, nas edições seguintes, conforme demonstra a tabela acima.

É importante ressaltar que mesmo nos ditos casos “bem-sucedidos”, como o da cidade de Barcelona, houve violentos desrespeitos ao direito à cidade de boa parte da população. Embora em Barcelona (1992) e em Atlanta (1996), tenham sido registrados números bem menores de desalojamentos diretos em relação àqueles de Seul (1988) e Pequim (2008), as remoções indiretas, impulsionadas pelo aumento dos preços de moradia, tiveram como resultado a realocação de trabalhadores pobres em distantes periferias, o que certamente também é uma forma velada de desrespeito a direitos sociais. Na cidade espanhola, este processo se apresentou de maneira mais agressiva, já que foram registrados incrementos de cerca de 150 % no custo do solo, tanto no que concerne às antigas quanto às novas construções.

Assim, o histórico dos Jogos Olímpicos foi caracterizado pelo crescente interesse e domínio do capital frente a outros interesses e pelo gradativo dis-

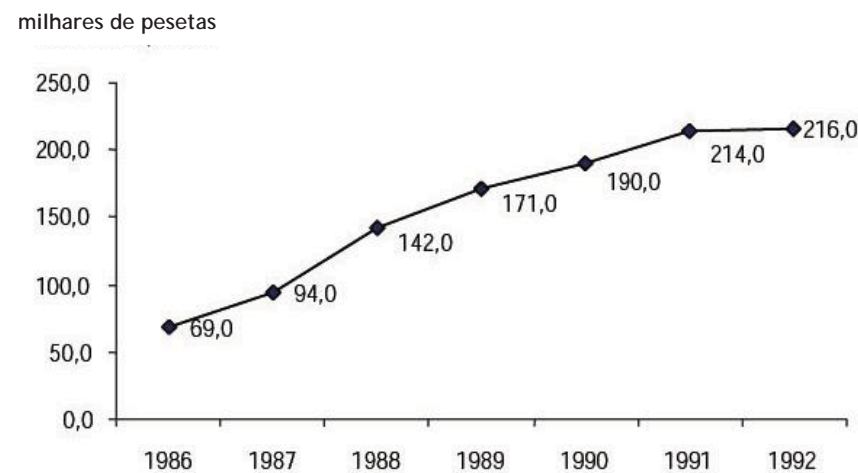
tanciamento de um certo idealismo inicial de seus fundadores, o que causou severas alterações em sua organização, planejamento e execução ao longo dos períodos citados. Neste sentido, o advento das transmissões televisivas, a partir de 1960, e o fortalecimento do ideário neoliberal na gestão dos mega-eventos a partir de 1984 foram marcos de um longo processo que atravessou o século XX. Concomitantemente ao aperfeiçoamento dos mecanismos de acumulação articulados, as experiências do fim do século passado e deste começo do novo século têm apresentado alarmantes violações do direito à cidade e da participação democrática de boa parte da população nas várias cidades-sede escolhidas. Isto fica claro ao se analisar os recorrentes registros de grandes contingentes populacionais desalojados, direta ou indiretamente, de repressão a protestos, de imposições autoritárias e de criminalização da pobreza ao longo dos últimos anos. Cabe, então, questionar se a experiência brasileira tem sido encaminhada de forma a reverter a tendência verificada de total desconsideração das demandas populares. Passo primordial neste sentido deve ser o de realizar um balanço geral da experiência dos Jogos Pan-americanos no Rio de Janeiro, evento precursor das Olimpíadas de 2016.

O Pan 2007 e suas principais consequências

Após algumas tentativas de captação de eventos esportivos internacionais, os governos municipal, estadual e federal finalmente conseguiram alcançar seus objetivos com a realização dos XV Jogos Pan-americanos no Rio de Janeiro em 2007. É bastante provável que este fato tenha influenciado na escolha da mesma cidade como sede das Olimpíadas de 2016 e da Copa do Mundo de 2014,

Gráfico 02: Evolução dos preços de imóveis antigos em Barcelona (IPEA, 2008).

Antigas construções em Barcelona (por m²)



Cidade-sede	População Desalojada Diretamente(1)	Outros Problemas Encontrados
Seul (1988)	720.000 (9 % da população total)	1) Elevação de preços nas áreas das obras. 2) Falta de transparência no processo decisório. 3) Forte repressão aos protestos de moradores. 4) Mudança de leis para viabilizar obras.
Barcelona(1992)	2.500 (0,15% da população total)	1) Elevação de quase 150 % nos custos de moradia, causando o deslocamento de milhares de habitantes. 2) Falta de Transparência no processo decisório. 3) Participação limitada dos grupos mais impactados. 4) Mudança de leis para viabilizar obras.
Atlanta(1996)	6.000 (1,50% da população total)	1) Em torno de 25000 famílias afetadas pela alta nos preços de moradia. 2) Criminalização dos sem-teto. 3) Falta de transparência no processo decisório.
Sidney(2000)	Nd	1) Expulsão de famílias residentes. 2) População de baixa renda penalizada.
Atenas(2004)	Nd	1) Centenas de famílias indiretamente desalojadas. 2) Falta de transparência no processo decisório. 3) Participação limitada das comunidades afetadas pelas obras.
Pequim(2008)	1.250.000 (9,60 % da população total)	1) Falta de transparência no processo decisório. 2) Violenta repressão aos protestos de moradores afetados. 3) Ausência de planos de realocação para 20 % dos moradores afetados.

Tabela 02: Impactos sociais adversos para a população residente nos últimos Jogos Olímpicos (COHRE, 2007). Elaboração própria. (1) População deslocada para viabilizar obras. (nd) Dados não disponíveis.

Novas construções em Barcelona (por m²)

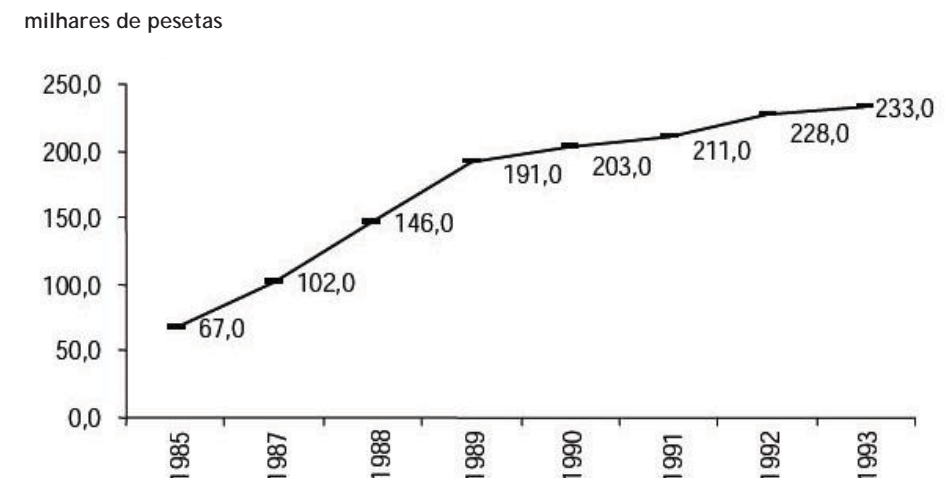


Gráfico 03: Evolução dos preços de imóveis novos em Barcelona (IPEA, 2008).

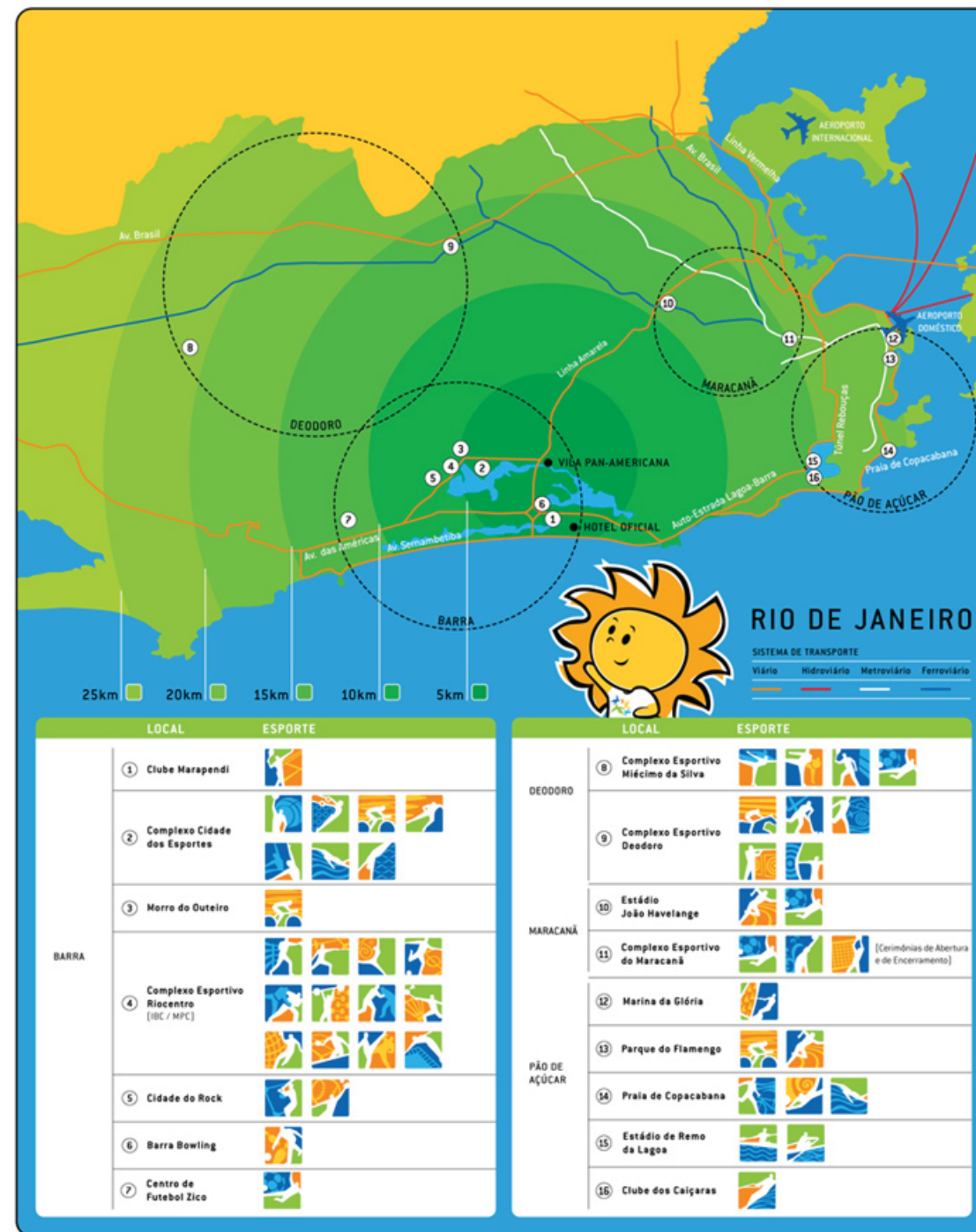
Figura 1: Mapa Oficial dos Jogos Pan-americanos. Observe-se a grande concentração das competições na Barra da Tijuca. Fonte: Relatório Oficial dos XV Jogos Pan-americanos. Disponível em www.rio2007.org.br

já que algumas instalações esportivas que serviram ao PAN 2007 serão reutilizadas.

Os principais investimentos relacionados aos jogos foram direcionados para quatro áreas da cidade: a) Zona Sul (Copacabana, Flamengo, Lagoa, Glória); b) Deodoro - Campo Grande; c) Maracanã - Engenho de Dentro e; d) Barra da Tijuca, bairro que recebeu a grande maioria dos recursos, pois abrigou mais da metade das modalidades olímpicas, além da Vila Pan-americana. Vale frisar que, excetuando-se as duas últimas áreas citadas, todas as demais já possuíam boa parte dos equipamentos necessários para o evento. Consequentemente, foi também no Engenho de Dentro, região do subúrbio com ocupação consolidada e escolhida como alvo de um processo de “revitalização”, além da Barra da Tijuca, onde ocorreram os maiores impactos físicos e, logo, os mais agudos conflitos territoriais. Nestes, estavam envolvidos, basicamente, os interesses de acumulação do capital turístico-imobiliário, com seus aliados da Prefeitura, e populações de baixa renda tradicionalmente habitantes daquelas áreas próximas aos focos de intervenção empresarial e governamental, articulados com alguns movimentos sociais.

A escolha da Barra da Tijuca como principal foco de investimentos esteve relacionada com as perspectivas de ganhos do capital imobiliário naquela região, pois a mesma já vinha há algumas décadas sendo caracterizada por empreendimentos voltados a um mercado de maior poder aquisitivo e dominado por um pequeno grupo de proprietários e incorporadores. No entanto, ao longo do mesmo período, o bairro e seus arredores registraram um aumento no número de favelas existentes. Assim, a presença de tensões entre empreendedores imobiliários e comunidades carentes já era notada antes mesmo do evento. Porém, o imperativo de novos produtos diretamente ligados aos Jogos Pan-americanos acirrou estes conflitos, principalmente em função de proprietários e incorporadores enxergarem na existência de tais favelas um empecilho aos seus objetivos de acumulação, já que a proximidade de suas mercadorias a esta parcela da população tende a desvalorizá-las. Com isso, todo um processo marcado por coerções e violências que tinham como alvo o desalojamento destas comunidades se desenrolou durante os anos que antecederam as competições.

Dentre as favelas parcialmente removidas estão a do Arroio Pavuna, que teve 67 famílias despejadas, cujas indenizações foram pagas com cheques da Construtora Carvalho Hosken; a do Canal do Cortado, que teve pelo menos 50 residências demolidas e indenizações pagas pela construtora Rio-Polimix; e a do Canal do Anil, onde 61 casas foram condenadas



pela Prefeitura, todas vizinhas à Vila Pan-americana. Percebe-se que as residências removidas se encontram próximas a empreendimentos imobiliários e, embora tenham contado com recursos de agentes privados para o pagamento de indenizações às famílias impactadas – entre R\$ 3 e R\$15 mil –, foram oficialmente tidas como ações do Governo Municipal, mais especificamente da Secretaria Municipal de Habitação, e legitimadas por alegações de risco ambiental oferecido por aquelas habitações mais humildes. É evidente, contudo, que, caso este argumento fosse verdadeiro, a construção de condomínios de luxo nas proximidades também não poderia ser permitida. Na

verdade, fica claro que o problema vislumbrado pelos planejadores consistia na prevista depreciação que o valor dos novos imóveis sofreria com a chamada “poluição visual” produzida pelas comunidades carentes. Até mesmo um assessor do CREA-RJ assume que a prefeitura “ignora o código florestal...e só o põe em prática quando é para o pobre...” (Jornal do Brasil, 2007, p. 3).

Segundo o aposentado Jovino Germano Pinto, de 71 anos, que residiu no Arroio Pavuna por 15 anos, o processo de remoção “foi tão rápido, que não deu para fazer nada”. O depoimento deste ex-morador é elucidativo quanto aos métodos utilizados pelo governo municipal para as remoções na região:

“...eles chamaram a gente na Secretaria de Habitação e disseram: ‘se vocês quiserem aceitar, tudo bem; se não quiserem, vamos tirar do mesmo jeito’. Aí deram os cheques e 24 h para gente sair. Teve gente que não aceitou, mas a Guarda Civil entrou, tirou as coisas e derrubou as casas” (CHAVES;SALLES, 2006, p. 02).

Houve, ainda, o caso de duas comunidades ameaçadas de remoção, a qual não foi efetivada. A primeira delas foi a Vila Autódromo, vizinha ao Autódromo de Jacarepaguá, que já desde os anos 90 vinha sendo alvo de tentativas de desalojamento por parte do então prefeito César Maia. Porém, nem nesta época e nem mesmo antes do PAN 2007 estas investidas lograram êxito, pois um documento de concessão de uso daquelas terras a seus habitantes por 99 anos, fornecido pelo governo do Estado em 1994, fornecia bases legais para sua permanência. Além disso, sucessivas e incansáveis mobilizações de moradores junto a movimentos sociais, foram responsáveis por garantir

sua resistência e seus direitos à moradia, impedindo a implementação dos projetos de remoção.

Já a comunidade Belém-belém, situada no bairro do Engenho de Dentro e vizinha ao Estádio Olímpico João Havelange, viveu um período de impasses quanto ao seu destino ao longo dos preparativos para as competições, pois em alguns momentos havia rumores de que seria removida e em outros havia promessas de reurbanização e construção de moradias com melhores condições habitacionais. Mas nada disso aconteceu. Após longa espera, a comunidade recebeu da Prefeitura apenas um grande portão em sua entrada, de forma a “camuflá-la” na paisagem que seria disponibilizada aos frequentadores do estádio.

Outros conflitos, para além daqueles diretamente ligados ao direito à moradia, também ocorreram em função dos Jogos Pan-americanos. Os casos envolvendo usuários de instalações esportivas e culturais que corriam o risco de serem extintas ou alteradas e o poder público obtiveram especial visibilidade. Dentre eles, destacam-se os movimentos de moradores contra a transformação da Marina da Glória e do Estádio de Remo da Lagoa em complexos de lazer e entretenimento, em detrimento de suas funções desportivas originais. Em ambos os exemplos, as empresas que almejavam executar tais modificações, respectivamente a EBTE Engenharia e a Glenn Entertainment, conseguiram pleno apoio dos governos estadual e municipal para seus projetos. Assim, coube às associações, movimentos organizados e entidades representativas, como o Comitê Social do PAN, o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) e a Federação de Remo do Estado do Rio de Janeiro (FRERJ), a contraposição às referidas iniciativas. Através de ações movidas na justiça, esta resistência conseguiu frear, pelo menos momentaneamente, o explícito intuito por parte do poder público de beneficiar agentes privados. Situação análoga ocorreu com as tentativas de demolição do Museu do Trem, em Engenho de Dentro, em função da construção do Estádio João Havelange.

Por último, diversos problemas envolvendo o uso de recursos públicos para a construção de infraestrutura adequada aos jogos e sua posterior privatização também podem ser destacados. Além do orçamento do evento ter sido extrapolado em quase 1.000 % em relação à previsão inicial (OLIVEIRA, 2009), o que resultou na instalação de processos investigativos por parte do Tribunal de Contas da União, os investimentos foram em grande parte destinados a instalações esportivas, segurança e afins, enquanto setores cruciais, como o de transportes, foram alvo somente de medidas paliativas, visando apenas a operacionalização da logística do evento, sem deixar qualquer herança mais substantiva para a cidade. Dessa forma,

o legado foi quase em sua totalidade apropriado por entes privados, sem que a população pudesse usufruir das novas estruturas criadas.

Os exemplos mais gritantes são os do Estádio do “Engenhão”, obra mais cara dos jogos que foi poste-

tacado foi o verdadeiro “boicote” da Prefeitura no que tange às metas sociais prometidas em função do PAN, como o aumento do número de vagas em creches, a ampliação do número de veículos adaptados para portadores de deficiência na cidade, a urbanização de 50% das áreas de risco habitadas por população carente e até ações de reforestamento no município (PACS, 2007).

Assim, pode-se concluir que o PAN 2007 causou alguns impactos indesejados para parte da população local, embora os organizadores tenham tentado construir consensos quanto aos efeitos positivos de sua realização, através da publicidade oficial e de estudos encomendados que ressaltam a movimentação econômica decorrente dos jogos. Tal evento foi marcado por problemas como a extrapolação do orçamento inicialmente previsto em quase 1.000%, projetos ligados a metas sociais que jamais saíram do papel,

conflitos envolvendo desapropriações de população carente, inclusive com total desrespeito aos seus direitos (especialmente nas proximidades do bairro da Barra da Tijuca), e a baixíssima utilização popular do legado, o qual foi em grande medida privatizado, muito embora as instalações construídas tenham sido bancadas com recursos públicos.

Portanto, os Jogos Pan-americanos de 2007, evento antecessor da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016 no Rio de Janeiro, apresentaram um saldo bastante negativo para as comunidades de baixa renda presentes no entorno dos investimentos realizados. A população da cidade, num contexto mais amplo, também foi indiretamente prejudicada, pois, além do PAN 2007 não ter gerado quaisquer melhorias em setores mais precários como o saneamento básico, os transportes, a educação, a saúde, a assistência social e a habitação popular, todos tiveram que arcar com os inevitáveis transtornos urbanos de-

correntes de eventos do gênero. Na verdade, foi desperdiçada uma oportunidade única de melhor aplicação dos recursos disponibilizados em função dos jogos. Apenas pequenos grupos políticos e empresariais foram de fato beneficiados, sobretudo aqueles ligados aos setores imobiliário, da construção civil, e do entretenimento, cujos lucros foram otimizados graças à ampla utilização de dinheiro público para viabilizar seus projetos, possibilitada pelo indispensável aval e apoio dos entes governamentais.

Conclusões

A partir do histórico relatado sobre as principais consequências da realização dos Jogos Olímpicos de Verão em diversas cidades do mundo e dos Jogos Pan-americanos no Rio de Janeiro e da verificação de uma série de similaridades entre tais experiências, pode-se chegar a algumas conclusões importantes para se pensar na preparação do Brasil e do Rio de Janeiro para as Olimpíadas de 2016. A primeira delas é a de que os custos sociais, ambientais e econômicos são geralmente absorvidos pelas classes desfavorecidas. Comprovam tal fato os vários registros de violação dos direitos humanos e sociais das parcelas populacionais mais vulneráveis em praticamente todos os casos analisados. Resumidamente, as intervenções relacionadas aos mega-eventos esportivos têm desrespeitado os direitos à moradia adequada, ao acesso detalhado às informações sobre as ações do poder público, ao direito de ir e vir, à livre manifestação e à participação política nos processos de planejamento. Nesse contexto, os despejos forçados, particularmente, ganham destaque em função da violência e do contingente populacional envolvidos.

A segunda conclusão relevante é a de que os benefícios gerados pela realização destes grandes eventos têm sido assustadoramente mal-distribuídos entre os diferentes grupos e classes sociais. Enquanto as empresas da construção civil, de mídia, do turismo, do entretenimento, os especuladores imobiliários e as grandes corporações globais têm conseguido extrair crescentes lucros das oportunidades geradas por tais acontecimentos programados, de consumidores e de turistas, ampliando seus “territórios de consumo elitizado” (shoppings, casas de show, restaurantes, cinema, etc), segmentos como os sem-teto, vendedores ambulantes, profissionais do sexo e moradores de comunidades carentes têm sido duramente penalizados através de suas respectivas criminalizações e remoções de áreas turísticas e de alta valorização imobiliária nas cidades-sede ao longo das últimas décadas.

A terceira conclusão é a de que o Estado vem desempenhando papel central neste quadro, garantindo

as violações de direitos e a má distribuição de benefícios e custos citados, através de suas ações. Isso normalmente envolve a destinação de grandes quantias de dinheiro público para projetos de preparação para os eventos, como a construção de infraestrutura de esportes, hotelaria, transportes, moradia e entretenimento, muitas vezes acompanhada da extrapolação de orçamentos; a alteração de leis para a viabilização de obras, às vezes aliada ao deliberado desrespeito às leis vigentes; e a ausência de transparência e de procedimentos democráticos nas ações estatais.

Tais conclusões, oriundas da análise dos registros verificados, aliadas a outras recomendações já feitas por entidades competentes, como a Relatoria Especial Sobre Moradia Adequada da ONU (ROLNIK, 2010), o Centro Pelo Direito à Moradia e Contra Despejos (COHRE, 2007) e a Rede Pelo Direito à Moradia e à Terra na Índia (HLRN, 2010), permitem a construção de focos e linhas de ação que tenham como objetivo minimizar a ocorrência de tais impactos na versão brasileira das Olimpíadas e dos demais mega-eventos. Estas devem se concentrar, de uma forma geral, em:

- identificar a origem, o destino e a quantidade de gastos públicos realizados, permitindo, inclusive, o maior conhecimento acerca do custo de oportunidade envolvido em relação a outros setores a princípio prioritários (saúde, educação, saneamento básico, mobilidade urbana, assistência social);
- exigir a existência de canais institucionais propícios à participação da sociedade civil e movimentos sociais nos processos de planejamento e nas decisões tomadas;
- buscar através de todas as formas legais disponíveis tanto o cumprimento da legislação nacional e internacional existente acerca dos direitos sociais e humanos violados (Declaração dos Direitos Humanos e Programa das Nações Unidas Para o Direito à Habitação da ONU; Pacto Internacional sobre os Direitos Econômicos, Sociais e Culturais; Constituição Federal de 1988 - arts. 1º, II e III, c/c 3º; Plano Diretor da cidade) quanto o respeito às diretrizes éticas das organizações envolvidas na promoção e organização dos eventos, como o COI, a FIFA e os patrocinadores;
- localizar as comunidades carentes ameaçadas de remoção e muni-las de informações acerca de seus direitos que possibilitem maior êxito de resistência e reversão das ameaças sofridas;
- exigir a preservação dos direitos daquelas comunidades já em processo de remoção, como indenizações justas e reassentamentos próximos às áreas originais;
- identificar o desrespeito às leis trabalhistas

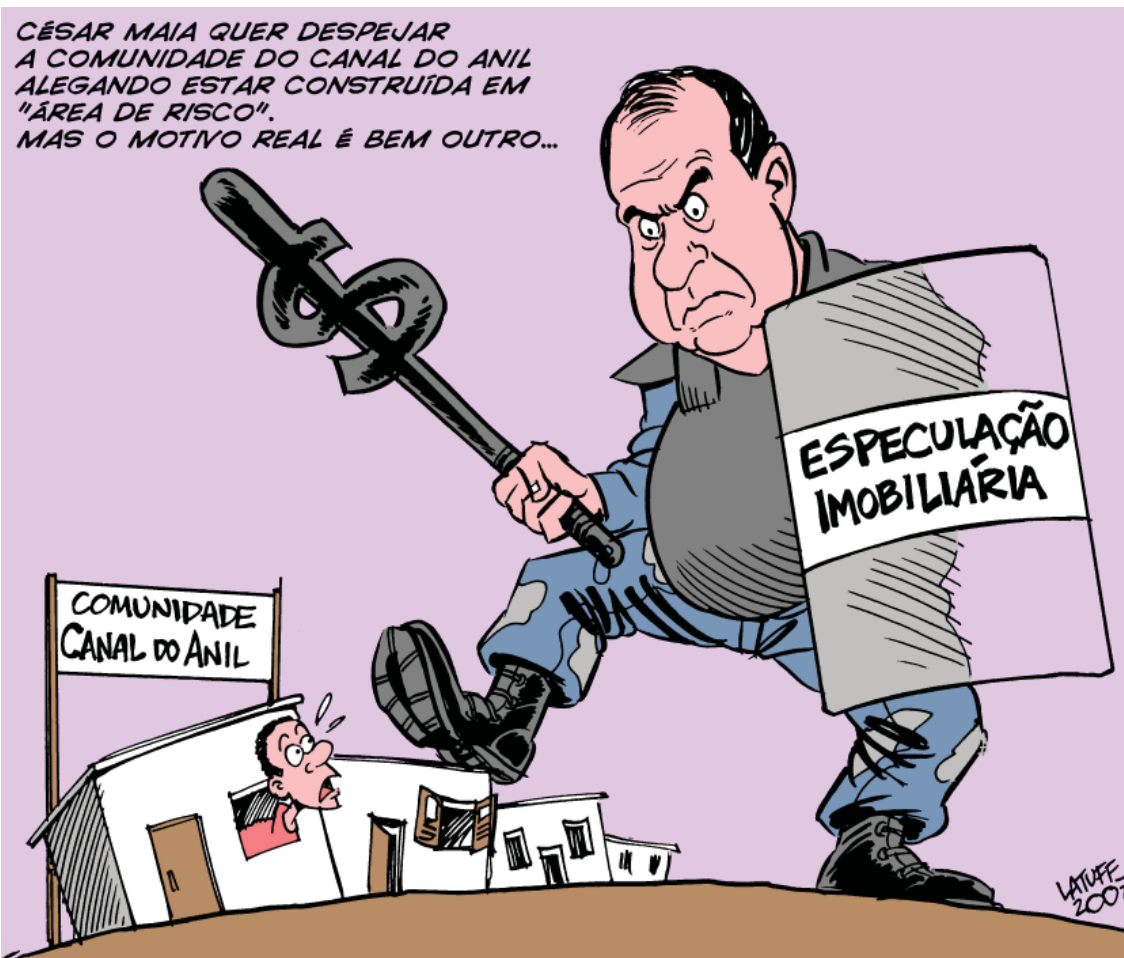


Figura 2: Charge de Latuff sobre a atuação da Prefeitura no Canal do Anil.

riormente repassada ao Clube Botafogo por preços módicos; da Arena Olímpica, concedida à empresa GL Eventos, a qual transformou o equipamento em uma casa de espetáculos voltada para a classe média alta; da Vila Pan-americana, que contou com empréstimos especiais, oriundos do Fundo de Amparo ao Trabalhador, e oferecida para um mercado de maior poder aquisitivo; e do Velódromo e do Parque Aquático Maria Lenk, concedidos por valores simbólicos ao Comitê Olímpico Brasileiro e logo em seguida fechados ao acesso público (OLIVEIRA, 2009). Vale lembrar, ainda, que havia um custo de oportunidade atrelado à realização do evento. Isto é, investimentos deixaram de ser feitos em áreas prioritárias como a saúde e a educação para que equipamentos esportivos fossem construídos. Mesmo assim, mais da metade das escolas municipais continuaram sem instalações adequadas para a prática de esportes de seus alunos (JORNAL OGLOBO, 2009). Outro agravante des-

relacionados às obras de preparação para os eventos, buscando viabilizar o máximo de suporte jurídico para que os trabalhadores lesados lutem pelos seus direitos;

- buscar mecanismos que garantam os direitos humanos e sociais dos grupos sujeitos às criminalizações (sem-teto, trabalhadores informais, profissionais do sexo);

- criar mobilização devidamente organizada e unificada dos diversos movimentos sociais, parlamentares, ONGs e entidades representativas envolvidos, de forma que os esforços nas diferentes frentes sejam somados, possibilitando maiores possibilidades de resultados efetivos;

- construir novos espaços midiáticos e buscar utilizar aqueles já existentes de forma a dar maior visibilidade às violações de direitos percebidas frente à sociedade civil como um todo;

- exigir que haja um plano de legado social e econômico claro e direcionado à maior parte da população, de modo que o mesmo não fique restrito a pequenos grupos.

Sem dúvida, tais medidas podem ser de grande valia para a minimização de impactos negativos e melhor distribuição de benefícios oriundos da “Rio 2016” e da Copa do Mundo. Há tempo para que algo neste sentido seja feito. Resta saber se a sociedade civil brasileira e carioca conseguirá se articular de forma concisa e objetiva em torno de tamanho desafio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CHAVES, Igor; SALLES, Marcelo. Projeto urbano para a burguesia porca. *Jornal A Nova Democracia*. Disponível em: http://www.anovademocracia.com.br/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=396. Acessado em 05 de janeiro de 2010.
- COHRE – CENTRE ON HOUSING RIGHTS AND EVICTIONS. Fair play for housing rights. Suíça: COHRE, 2007. Disponível em www.cohre.org/mega-events. Acessado em novembro de 2009
- CRUZ, Rita de Cássia. Política de turismo e território. 3 ed. – São Paulo : Contexto, 2002
- FIPE - FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA. Impactos sócio-econômicos dos Jogos Pan-americanos Rio 2007. Brasília: Ministério dos Esportes, 2009.
- GOLDEN GOAL SPORTS VENTURE. Calculando o impacto de mega-eventos esportivos. Di-

stribuível em: http://www.goldengoal.com.br/br/downloads/Retorno_Jogos_Olimpicos.pdf.

Acessado em dez 2009.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: edições Loyola, 1993.

_____. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In *Espaço & Debates*, São Paulo, n. 39, p.48-64, 1996.

HOUSING AND LAND RIGHTS NETWORK (HLRN). *The 2010 Commonwealth Games: Whose Wealth? Whose Commons?* Nova Delhi, 2010.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Leitura Econômica dos Jogos Olímpicos: financiamento, organização e resultados*. IPEA, 2008.

JORNAL DO BRASIL. Prefeitura derruba casas no anil. Rio de Janeiro, 2 ago 2007. Seção Barra.

JORNAL O GLOBO. Escolas Públicas não tem sequer uma quadra de esportes. 2009. Disponível em <http://oglobo.globo.com/rio/rio2016/mat/2009/10/10/na-cidade-sede-dos-jogos-olimpicos-45-das-escolas-publicas-nao-tem-sequer-uma-quadra-de-esportes-768006155.asp>. Acessado em 08 de Janeiro de 2010

LUCHIARI, Maria Tereza D. P. O lugar no mundo contemporâneo: turismo e urbanização em Ubatuba-SP. (Tese Doutorado). Campinas-SP: Unicamp, 1999.

MASCARENHAS, Gilmar. Cenários contemporâneos da urbanização turística. *Caderno Virtual do Turismo*, 2004. Disponível em: www.ivt-rj.net/caderno/anteriores/14/mascarenhas/mascarenhas.3htm. Acessado em 02 de outubro de 2008.

MELO, Erick S. O. de. Da privatização da paisagem às tentativas de homogeneização do território: políticas públicas e conflitos na urbanização turística de Cabo Frio. 171 p. Dissertação (Mestrado) – IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

MELO, Erick S. O.; GAFFNEY, Christopher. Mega-eventos esportivos: reestruturação urbana para quem? *Revista Proposta*. Rio de Janeiro: FASE, 2010.

MULLINS, P. Tourism Urbanization, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 15, n.3, pp.326-342, 1991.

OLIVEIRA, Alberto de. O emprego, a economia e a transparência nos grandes projetos urbanos. *Anais do Congresso da LASA (Associação de Estudos Latino-americanos)* – 11 a 14 de julho de

2009. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ.

PACS – Instituto de Políticas Alternativas para o Cone Sul. *Relatório de Atividades 2007*. Rio de Janeiro, 2007.

ROLNIK, Raquel. *Informe da Relatora Especial sobre moradia adequada como elemento integrante do direito a um nível de vida adequado e sobre o direito de não discriminação a este respeito*. *Revista Proposta*. Rio de Janeiro: FASE, 2010.

RUBIO, K. Os jogos olímpicos e a transformação

das cidades: os custos sociais de um megaevento. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (85). Disponível em <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-85.htm>. Acessado em fevereiro de 2010.

SLOB, Bart; WILDE, Joseph. *Turismo e sustentabilidade no Brasil: A cadeia de valor do turismo em Porto de Galinhas, nordeste do Brasil*. Rio de Janeiro: CICLO, 2008) ■

Luiz Raphael Teixeira da Silva

Traços de um novo perfil

demográfico na Região Metropolitana de Fortaleza-CE

Resumo

O estudo faz uma análise geográfica comparativa da efervescência da religiosidade contemporânea, a partir da perspectiva de territorialidades religiosas na escala da Metrópole Fortaleza, considerando estratégias do Santuário de Nossa Senhora da Assunção e do Ministério Canaã da Assembléia de Deus, que têm provocado mudanças no espaço urbano metropolitano, ocupando o espaço laico da metrópole com espetáculos religiosos, frutos da mudança no perfil religioso da população. Tal mudança pode ser comprovada através de análises comparativas dos Censos demográficos do IBGE de 1991 e 2000 e de dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares - POF. Elucida-se o processo de resignificação dos dois grupos religiosos na formação de um espaço de práticas sacro-profanas, processo este capaz de influenciar o planejamento urbano dos espaços de vulnerabilidade da Metrópole Fortaleza.

Palavras-chave: Religiosidade, Festa, Espetáculo, Territorialidade.

Abstract

The study makes a comparative geographical analysis of the excitement of contemporary religiosity from the religious perspective of territoriality in the scale of the Metropolis Fortaleza, considering strategies of the Shrine of Our Queen of Assumption and the Assembly of God Canaan Ministry that have caused changes in urban space underground. Occupying the space of the secular metropolis with religious spectacles, fruits of the change in the religious profile of the population. This change can be demonstrated through comparative analysis of Census demographic "IBGE" 1991 and 2000 and data from the Consumer Expenditure Survey - "POF". Elucidating the process of redefinition of the two religious groups in the formation of an area of practice sacro-profane able to influence the planning of urban spaces of vulnerability of the Metropolis Fortaleza.

Key-words: Religiosity, Party, Entertainment, Territoriality.

Raphael Teixeira

é Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Ceará, pesquisando territorialidades religiosas e espetáculos religiosos no espaço metropolitano.

rageografia@yahoo.com.br

Artigo submetido em 14/08/2010.

Razões da Mudança Dentro do Contexto Brasileiro

Iniciamos este trabalho anunciando seu caráter instigador, pois os dados estatísticos que dispomos se nos apresentam como parciais, porém anunciadores do que poderemos constatar de forma mais consolidada a partir da análise dos dados do Censo Demográfico de 2010. Entendemos que as estratégias de expansão e conquista de novos territórios e de territorialidades religiosas nos espaços metropolitanos são mais complexas do que podemos manifestar neste momento, pois tais dinâmicas e estratégias começaram a tomar forma e gerar mudanças na estrutura demográfica de nosso país há pouco mais de duas décadas. Como afirma Jacob [et al] (2003):

Até os anos 1980, o perfil religioso da população brasileira pouco se altera: a religião católica mantém a sua supremacia herdada da época colonial. Entre 1970 e 1980, nenhuma mudança significativa aparece nos recenseamentos. Pode-se notar, no máximo, a duplicação do número de pessoas que se declaram sem religião, que passa de 0,8% a 1,6%, mas isso é tão pouco expressivo que se poderia perguntar se não se trataria de uma flutuação aleatória (p.33).

Entretanto, quando nos detemos na análise da religiosidade contemporânea, percebemos que a mesma

se apresenta de forma muito atuante na produção e reprodução do espaço geográfico metropolitano brasileiro. Nestas duas últimas décadas (1990 e 2000), nota-se uma significativa mudança no quadro religioso, com a ascensão de grupos religiosos e a inserção de práticas religiosas massivas, que até bem pouco tempo não provocavam grandes transformações socioespaciais.

Hoje, grupos e práticas religiosas já aparecem figurando como personagens principais de muitas cenas que dinamizam a sociedade e ressignificam espaços metropolitanos, mediante diversas estratégias de mobilização social.

Observando este novo cenário religioso metropolitano que se apresenta na contemporaneidade, realizamos o estudo das estratégias e dinâmicas de dois grupos religiosos cristãos, entretanto, com confissões de fé diferentes. Assim, foi possível constatar que apesar das diferenças doutrinárias entre católicos e evangélicos, atualmente existe dentro dessas religiões grupos que desenvolvem estratégias e dinâmicas que os põem num mesmo patamar de vivência, prática social e estabelecimento de novas territorialidades.

Um traço notório dessas semelhanças está no forte adensamento de espaços simbólicos pertencentes aos dois grupos, que se utilizam deles para demarcar territórios, quer sejam eles fixos, como grandes

Tabela 1 - Igreja Católica por país. Fonte: *Annuario Statisticum Ecclesiae*. Disponível no site: pt.wikipedia.org. Acessado: 01 de Maio de 2010

Ranking	País	População total (2005)	Total de católicos	% de católicos
	Mundo	6 442 583 922	1 068 368 942	16,68%
1º	Brasil	186 112 794	136 979 016	73,6%
2º	México	108 700 000	83 155 500	76,5%
3º	Filipinas	87 857 473	71 076 695	80,9%
4º	Estados Unidos da América	295 734 134	70 976 192	24%
5º	Itália	59 102 112	53 191 900	90%
6º	França	60 656 178	50 344 627	83%
7º	Espanha	44 708 462	42 025 954	94%
8º	Colômbia	42 954 279	38 658 851	90%
9º	Argentina	39 537 943	36 374 907	92%
10º	Polônia	38 635 144	34 694 359	89,8%

Tabela 2 - Igreja Católica por país (ordenada em números percentuais). Fonte: *Annuario Statisticum Ecclesiae*. Disponível no site: pt.wikipedia.org. Acessado: 01 de Maio de 2010

Ranking	País	População total (2005)	Total de católicos	% de católicos
1º	Vaticano	921	921	100%
2º	Honduras	7 335 204	7 115 147	97%
3º	Malta	400 214	368 000	95,34%
4º	Venezuela	25 375 281	24 157 267	95%
5º	Equador	13 363 593	12 695 413	95%
6º	Bolívia	8 857 870	8 857 870	95%
7º	República Dominicana	9 105 034	8 649 782	95%
8º	San Marino	29 251	29 230	95%
9º	Espanha	44 708 462	42 025 954	94%
36º	Brasil	186 112 794	136 979 016	73,6%

templos religiosos, espaços de devoção, monumentos religiosos, entre outros; quer sejam eles em fluxos, como as caminhadas, as cruzadas, as festas no espaço público, entre outros.

O Brasil é comumente reconhecido como “o maior país católico do mundo”. Mas esse título só pode ser atribuído mediante uma análise, exclusivamente, de números absolutos (Tabela 1). Alguns autores atribuem tal dado ao tipo de colonização a qual foi submetido e ao fato de ter sido colonizado por um país católico durante o período da Contra-Reforma¹ (DECOL, 2001). Quando o Brasil é analisado em números percentuais, se desloca para uma posição bem distante, 36º lugar (Tabela 2).

Desse modo, podemos afirmar que, em termos absolutos, a população católica do Brasil continua crescendo. Entretanto, a principal mudança que deve ser considerada é o fato do catolicismo estar crescendo em um ritmo inferior ao crescimento natural do país, como registra o Atlas da Filiação Religiosa e Indicadores Sociais no Brasil (2003):

De fato, o aumento do número de católicos, observado entre 1991 e 2000, de um pouco mais de 3 milhões de pessoas, esconde, na realidade, um diferencial de crescimento negativo de mais de 16 milhões, se o crescimento dos católicos tivesse se dado no mesmo ritmo que o da população brasileira, ao longo desse período. (Jacob [et al], 2003, p.15)

Em 1991, contava com mais de 122 milhões de fiéis. No ano 2000, houve um relativo aumento, chegando a mais de 125 milhões de brasileiros que se declaravam católicos (romanos, ortodoxos e brasileiros).

Enquanto isso, o número de evangélicos mais que duplicou em números absolutos e percentuais, no mesmo período. Contava, em 1991, com uma população de mais de 13 milhões de convertidos, saltando em 2000 para mais de 26 milhões de adeptos dessa confissão religiosa.

Em 1991, os católicos representavam 83,3% da população. No ano 2000, era de apenas 73,9% o número de brasileiros fiéis ao catolicismo. Já o percentual de evangélicos aumentou de 9,0% para 15,6% da população, no mesmo período, segundo seus respectivos censos (Tabela 3), fato que nos faz ressaltar que é justamente o mesmo período em que o núme-

ro de evangélicos pentecostais passa o número dos denominados pelo IBGE de evangélicos de missão². Outra constatação importante para elucidarmos essa dinâmica é o fato de ser um período subsequente ao que os sociólogos denominam de Terceira Onda ou Neopentecostalismo.

Tabela 3 - População do Brasil de acordo com a religião em números percentuais

Religião	1970	1980	1991	2000
Catolicismo	91,8	89,0	83,3	73,9
Protestantismo	5,2	6,6	9,0	15,6
Sem religião	0,8	1,6	4,7	7,4
Espiritismo		0,7	1,1	1,3
Religiões afro-brasileiras		0,6	0,4	0,3
Outras religiões		1,3	1,4	1,8

Fonte: Censos Demográficos do IBGE (1970, 1980, 1991 e 2000).

Trata-se do pentecostalismo metropolitano (PASSOS, 2000), ou seja, uma religiosidade moderna e essencialmente massiva. A terceira onda pentecostal se mostrou capaz de incorporar as dinâmicas e estratégias mercadológicas das metrópoles contemporâneas que servem eficientemente para manutenção do ciclo de produção capitalista que a sustenta.

Outro grupo, não menos importante, que tem crescido nos dados censitários brasileiros é o de pessoas sem religião. O acompanhamento dos resultados dos dados do IBGE nos mostra que desde a década de 1960, quando essa categoria foi incluída, os percentuais só têm crescido, sendo submetido a uma diferença de 0,8% da população, em 1970 para 7,4% no Censo de 2000.

Os sem religião são indivíduos desvinculados de qualquer instituição religiosa. Dessa forma, é válido ressaltar a afirmação que Jacob (2003, p.115) faz sobre essa parcela da população brasileira: “o fato de um indivíduo se declarar sem religião não significa [...] que ele seja ateu”. Deixando implícito que essa parcela da população, vista em outros momentos como descrente, atéia ou incrédula é formada por um público que é potencialmente influenciável por novas e ousadas estratégias que os grupos religiosos contemporâneos estejam dispostos a perpetrar. Esses indivíduos são reconhecidos por expressarem sua religiosidade através de uma reinterpretção dos discursos religiosos, uma visão distinta do valor das festas e espetáculos de fé, uma forma desinstitucionalizada de religiosidade.

¹ Foi um movimento de reação católica contra o avanço protestante no século XVI, que deu uma forte ênfase à moralização do clero e possibilitou a reorganização das estruturas administrativas da Igreja.

² Nova designação do Censo do IBGE para o Protestante Tradicional. Representam cerca de 5% da população brasileira: os Batistas são o grupo mais proeminente, seguidos pelos Adventistas e pelos Luteranos.

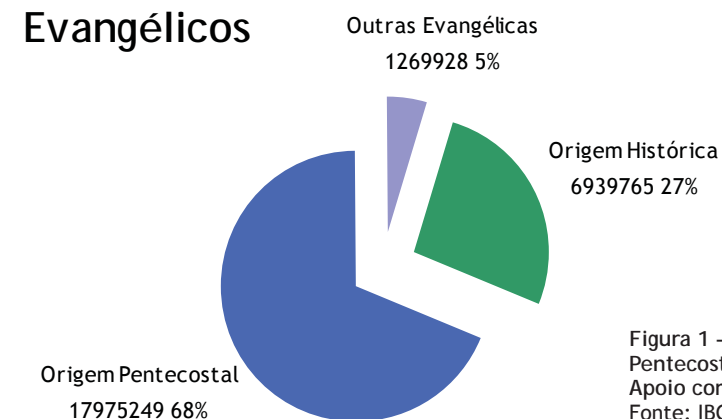
Quanto aos fatores que tentam explicar a diminuição percentual dos católicos no Brasil, temos uma grande intensificação da pluralidade e diversidade de ofertas do capital simbólico. Associado a isso, temos também a intensificação da urbanização a partir da década de 1980, que contribuiu significativamente para a diversificação religiosa e, conseqüentemente, ao enfraquecimento do poder simbólico hegemônico do catolicismo no País, pois como diz Passos (2000):

Se, no passado, as cidades nasciam dos deuses enquanto eles estruturavam o mundo como eixo e centro, hoje os deuses nascem na cidade como pontos sagrados dentro do grande espaço profano. No entanto, o mapa de suas habitações é tão amplo e tão complexo quanto a metrópole. A dialética entre espaço urbanizado e sacralizado, ou melhor, entre urbanização e sacralização, parece ser a grande problemática da sociologia da religião em nossos dias, de modernidade em desconstrução e de visibilização sempre maior do fenômeno religioso em suas múltiplas expressões. (p.1)

Essa modificação no perfil religioso pode ser percebida no país todo, sendo mais notável em algumas regiões, enquanto em outras se percebe uma resistência do grupo hegemônico. Entre esses espaços de resistência está o Nordeste, onde ainda se percebe materialmente e estatisticamente uma grande resistência a essa diversidade religiosa, que pouco a pouco tem sido rompida pelas dinâmicas territoriais contemporâneas, como podemos constatar com os dados censitários de 1991 e 2000.

Hoje, o Brasil tem mais de 26 milhões de evangélicos distribuídos entre pentecostais e neopentecostais, históricos e outras igrejas (Figura 1). Sendo reconhecido, também, como “o maior país evangélico pentecostal do mundo”, segundo um estudo realizado pelo Seminário de Teologia Gordon-Conwell, nos Estados Unidos, lugar onde se iniciou esse movimento religioso. O Brasil tem nos pentecostais a grande maioria de seus evangélicos (Folha de S.Paulo, 29/01/2007).

Evangélicos



O fato que católicos tenham declinado em números relativos é ainda mais notável quando se leva em conta que este grupo está mais concentrado nas zonas rurais da região Nordeste do que outros grupos. Como essas áreas registram altas taxas de crescimento vegetativo, seria de se esperar que católicos crescessem mais rapidamente, se a dinâmica dos diferentes grupos religiosos dependesse apenas do crescimento vegetativo. Claro, isto não acontece, porque há estratégias e dinâmicas que fazem o máximo para converter católicos para outros grupos ou para o grupo dos sem-religião.

Os cinco estados com a menor porcentagem de evangélicos do Brasil são do Nordeste: Rio Grande do Norte (10,6%), Paraíba (10,4%), Ceará (10,1%), Alagoas (9,4%) e Sergipe (7,9%). Contudo, a região Nordeste possui a maior taxa de crescimento anual (8,67%), superior à taxa nacional (7,42%).

Em contraponto, é a região mais católica do Brasil, tendo em sua circunscrição os cinco Estados mais católicos do Brasil, numa razão quase inversamente proporcional de dados: Piauí (90,53%), Sergipe (89,40%), Ceará (86,70%), Paraíba (85,27%) e Maranhão (84,42%).

Numa escala mais aproximada ainda, conseguimos perceber como essa dinâmica hegemônica católica rebate sobre o território cearense. Vê-se que a Igreja Católica vem mantendo sua influência em quase todo o estado, sobretudo na Região Metropolitana do Cariri - RMC, Sertão Central, Inhamuns e na Região Norte. Nessas áreas, os católicos representam mais de 90% da população. Áreas estas correspondentes a Santuários oficiais ou populares, onde o catolicismo popular é vivenciado de forma mais intensa (OLIVEIRA, 2007).

Na Região Metropolitana do Cariri - RMC, temos o Santuário Diocesano de Nossa Senhora das Dores, construído por Padre Cícero praticamente no mesmo lugar onde ele encontrou uma capela, quando chegou a Juazeiro do Norte para iniciar sua carreira religiosa e política de sucesso.

Figura 1 - Gráfico do número e percentual de Pentecostais no Brasil, produzido pelo Ministério de Apoio com Informação. Maio de 2010. Fonte: IBGE, Censo demográfico 2000.

O início das obras de construção do Santuário data do ano de 1875, mas ainda hoje é o maior ponto de concentração religiosa de todo o Nordeste brasileiro. Por isso, desde o dia 15 de setembro de 2008, a igreja de Nossa Senhora das Dores, em Juazeiro do Norte, recebe o título de Basílica Menor³.

No Sertão Central, em Quixadá, encontra-se o Santuário Nossa Senhora Imaculada Rainha do Sertão, um espaço sagrado que atrai devotos de todos os lugares do País. Para chegar ao Santuário, que fica a cerca de doze quilômetros do centro de Quixadá, o visitante percorre uma estreita e sinuosa estrada de pedra. No caminho, imagens em tamanho natural representam as 14 estações da Via-Sacra (OLIVEIRA, 2006).

Na região dos Inhamuns encontramos uma gruta localizada no Distrito de Planalto, em Arneiroz. Nesse local, a escrava Marciana, que morreu vítima de castigos, foi enterrada. Ela é considerada pela fé do povo como “A Santa Marciana”. O santuário é uma homenagem da comunidade à “Santa”. O local é visitado por pessoas da região e de todo o Estado (MENDES, 2008).

Na Região Norte, encontramos o Santuário de Nossa Senhora de Fátima da Serra Grande, em São Benedito, distante 348 quilômetros de Fortaleza. É um complexo religioso formado por templo principal para 1.500 pessoas, 3 capelas, hotel, restaurante, trilha do rosário e demais serviços afins (SOUZA, 2009).

Mas os territórios fiéis ao catolicismo não se limitam, no entanto, ao reduto sertanejo ou interiorano (JACOB [et al], 2003. p.15), sendo a Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, uma pequena parcela do litoral e um trecho da Região dos Inhamuns, os espaços onde há somente uma ínfima perda ou diminuição do poder simbólico da igreja. Nessas áreas, os católicos representam cerca de 85% da população.

³ Título honorífico concedido pelo Papa a igrejas que são consideradas importantes pela veneração que lhe devotam os cristãos, pela sua transcendência histórica ou pela beleza artística de sua arquitetura e decoração.

Católicos x Evangélicos: embates por novos territórios na metrópole

No âmbito metropolitano fortalezense, a dinâmica da diversidade religiosa acaba por se apresentar de uma forma mais intensa. As políticas institucionais e os enfrentamentos simbólicos acabam por gerar uma maior “tensão” entre o poder simbólico hegemônico e o capital simbólico emergente, fazendo com que a materialidade e a fluidez do sagrado sejam as formas mais claras e possíveis de se analisar o fenômeno religioso metropolitano e as possíveis mudanças do perfil religioso na contemporaneidade.

Fortaleza conta com uma população de mais de 2 milhões de pessoas, sendo sua grande maioria de católicos (Tabela 4). De acordo com dados publicados pelo “Anuário Católico do Brasil – 2009-2010”, com base na “Pesquisa de Orçamentos Familiares – POF 2002/2003”, feita pelo IBGE, Fortaleza está entre as cinco capitais brasileiras com maior número de católicos do Brasil (Tabela 5).

Tabela 4 - População por confissão religiosa

Município	UF	População	% Católica	% Evangélica
Fortaleza	CE	2 141 402	78,56	12,58

Fonte: Censo demográfico de 2000

Tabela 5 - Católicos nas capitais

Estado	% Estado	Capital	% Capital
Piauí	90,53	Teresina	86,09
Sergipe	89,40	Aracaju	85,33
Ceará	86,70	Fortaleza	77,92
Santa Catarina	83,80	Florianópolis	77,92
Paraíba	85,27	João Pessoa	77,49
Tocantins	79,83	Palmas	77,10

Fonte: “Anuário Católico do Brasil - 2009-2010” do Centro de Estatísticas Religiosas e Indicadores Sociais - CERIS

Enquanto isso, os últimos censos demográficos realizados pelo IBGE (1991 e 2000), demonstram um forte crescimento da população evangélica em Fortaleza (Tabela 6). Qualificamos esse crescimento como forte devido à taxa de crescimento desse grupo ter sido, significativamente, maior do que a taxa de crescimento natural da população. Nesse quadro de crescimento estão inclusos evangélicos pentecostais e históricos, sendo válido ressaltar que a maior responsabilidade por esse aumento pesou sobre as políticas expansionistas e inovadoras do pentecostalismo contemporâneo. Isso fica claro até mesmo pelo número de denominações de confissão pentecostal que compõem esse quadro de crescimento na cidade.

Tabela 6 - Crescimento Evangélico em Fortaleza

Município	UF	% Evangélicos em 1991	% Evangélicos em 2000	TCA da população 1991 a 2000	TCA dos evangélicos 1991 a 2000
Fortaleza	CE	6,1	12,6	2,1	10,8

Fonte: Censos Demográficos do IBGE (1991 e 2000)

Mas essas variações estatísticas não ocorrem somente nos dados demográficos, antes elas se materializam no espaço metropolitano através do grande número de templos religiosos que podem ser vistos atualmente na Capital.

No caso do catolicismo, essa espacialização não se dá apenas no sentido de templos paroquiais, mas um grande número de comunidades paroquianas e comunidades religiosas, principalmente aquelas integrantes dos diversos grupos carismáticos católicos, integram o cenário de conquista metropolitano. Além disso, há um grande número de espaços devocionais de natureza efêmera, como no caso de espaços ocupados regularmente pelas festas e espetáculos católicos na metrópole.

Hoje, Fortaleza conta com 61 templos paroquiais e santuários, de acordo com o “Anuário Católico do Brasil – 2009-2010”, cada um desses tendo integrado a sua circunscrição eclesial dezenas de comunidades religiosas capelas e alguns espaços devocionais. Alguns desses espaços ainda não obtiveram um reconhecimento oficial por parte da Igreja, dificultando, consideravelmente, fazermos um levantamento exato desses dados, mas nos dando a possibilidade de refletirmos sobre as políticas contemporâneas de expansão desse catolicismo moderno.

Nesse catolicismo moderno, as reuniões de oração, as novenas coletivas, os movimentos religiosos dos leigos, entre outros, transcendem a idéia de domínio institucional e burocrático que envolve o catolicismo apostólico romano. Nota-se uma tentativa de suprir as carências espirituais do “maior país católico do mundo” e dar resposta à necessidade, cada vez maior, do estreitamento das distâncias físicas e relacionais que durante tanto tempo caracterizaram a Igreja Católica no Brasil.

Sendo o catolicismo, uma religião estatal, no período pré-república, este não precisava se preocupar em estar próximo das necessidades do povo. Antes, confundia as políticas públicas com as ações institucionais religiosas. Atualmente, destituída de sua parceria legal com o Estado devido o princípio constitucional de laicidade ao qual o Brasil está submetido, e vivendo um período de embate pela manutenção do poder que ainda lhe resta - poder simbólico - essa “catolicidade” precisou se aproximar de seus fiéis e, também, gritar ao mundo que está tão viva e pulsante como sempre esteve.

Assim, as residências e casas de formação de institutos masculinos e femininos que demarcam uma presença católica no espaço da cidade formam um contingente de 178 institutos de vida consagrada e sociedades de vida apostólica, construídas com diferentes carismas e variadas missões, bem como diversas intencionalidades. Além dessas, ainda existem, pelo menos, mais dois institutos seculares do movimento das novas comunidades e seis espaços dedicados a formação do clero secular e do laicato.

No que se refere a igrejas evangélicas, os dados são bem mais complexos de serem coletados. Pois, como se trata de um fenômeno relativamente novo e baseado em inúmeras cisões, emancipações e dissidências, os dados nos parecem ser muito voláteis e imprecisos. Portanto, as explicações que se seguem estão calcadas em dados preliminares, que só poderão ser comprovados a partir do Censo de 2010.

O número de templos evangélicos cresce por toda a cidade, evidenciando e possibilitando uma mudança pelo menos paisagística no perfil religioso de Fortaleza. A estrutura descentralizada, os constantes embates internos, a concorrência por território e público auxiliam o rápido e intenso surgimento de novas igrejas dessa confissão de fé.

Tal expansão pode ser percebida visualmente na cidade, pois as arquiteturas dedicadas à construção ou instalação dessas instituições religiosas são as mais variadas possíveis. Elas vão desde os grandes templos dedicados a congregar os fiéis em rotineiros espetáculos de fé, até mesmo aquelas sedes menores que abrigam os grupos recém-criados ou que têm uma caracterização doutrinária mais conservadora.

Esses templos comumente são construídos a partir de residências, pois a sua expansão e manutenção está diretamente ligada com a proximidade entre o homem religioso contemporâneo e seu espaço de devoção. Muitos dos imóveis estão no nome de pessoas físicas, sendo assim o endereço e a quantidade dessas “instituições” religiosas não possíveis de serem resgatados por dados oficiais do poder público. A Secretaria de Finanças do Município (Sefin), só dispunha, em 2009, de 54 imóveis registrados como igrejas, mesmo sendo um reconhecimento que lhes garante a isenção no pagamento do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU).

Algumas vezes, antigas lojas e antigos galpões passam a integrar o cenário religioso metropolitano, ge-

Figura 2 - Mapa do trajeto percorrido pela Caminhada com Maria

ralmente ocupados por grupos que estão em ritmo de crescimento mais consolidado e que não se importam tanto com espaços dedicados ao caráter educacional que permeia a formação religiosa desses sujeitos.

Tais informações e um levantamento mais específico fazem com que a “Federação das Igrejas Evangélicas do Estado do Ceará - FIEECE” possa estimar que haja no território da cidade cerca de 3.500 templos evangélicos. Sendo as igrejas Assembléia de Deus, Universal do Reino de Deus e Batista que lideram, em termos percentuais e absolutos, a quantidade de fiéis na cidade, dados esses manifestados com base nas projeções demográficas do Ministério de Apoio com Informação - MAI.

Nossa Senhora da Assunção e Ministério Canaã: instituindo a periferia como centro

Ao analisarmos os mapas construídos para representar as estratégias e dinâmicas dos dois grupos religiosos estudados de forma mais aprofundada, nos deparamos com alguns dados que, numericamente, se apresentaram como quase imperceptíveis. Porém, quando vimos a representação cartográfica desses dados, nos deparamos com situações diversas e com prováveis elucidações.

A Caminhada com Maria é uma festa promovida pela Arquidiocese de Fortaleza e pelo Santuário de Nossa Senhora da Assunção. Tal festa mantém um caráter extremamente centralizador do poder diocesano. Entretanto, ao associarem o poder simbólico da Arquidiocese e o mito da padroeira, encontraremos uma descentralização política e espacial na ordem normal do espaço urbano.

As paróquias, as comunidades, as instituições e movimentos religiosos de todo o estado recebem um convite do centro de poder do catolicismo metropolitano para se integrarem à festa da padroeira de Fortaleza, que se realiza, prioritariamente, na periferia da região Oeste e Litorânea da cidade.

É justamente nessa área e com o auxílio do poder simbólico da Igreja que se institui uma nova centralidade, já que se torna palco e cenário anualmente presente no santuário para servir de força de atração e aglutinação. Essas novas centralidades expressam uma possível saturação dos centros tradicionais de irradiação e uma abertura para novos caminhos e empreendimentos desse poder simbólico nas áreas periféricas.

Tradicionalmente, as ações católicas, que estavam associadas ao poder do Estado, se orientavam numa direção periferia-centro. Hoje, com um sentido parcial de distanciamento entre essas duas instituições,

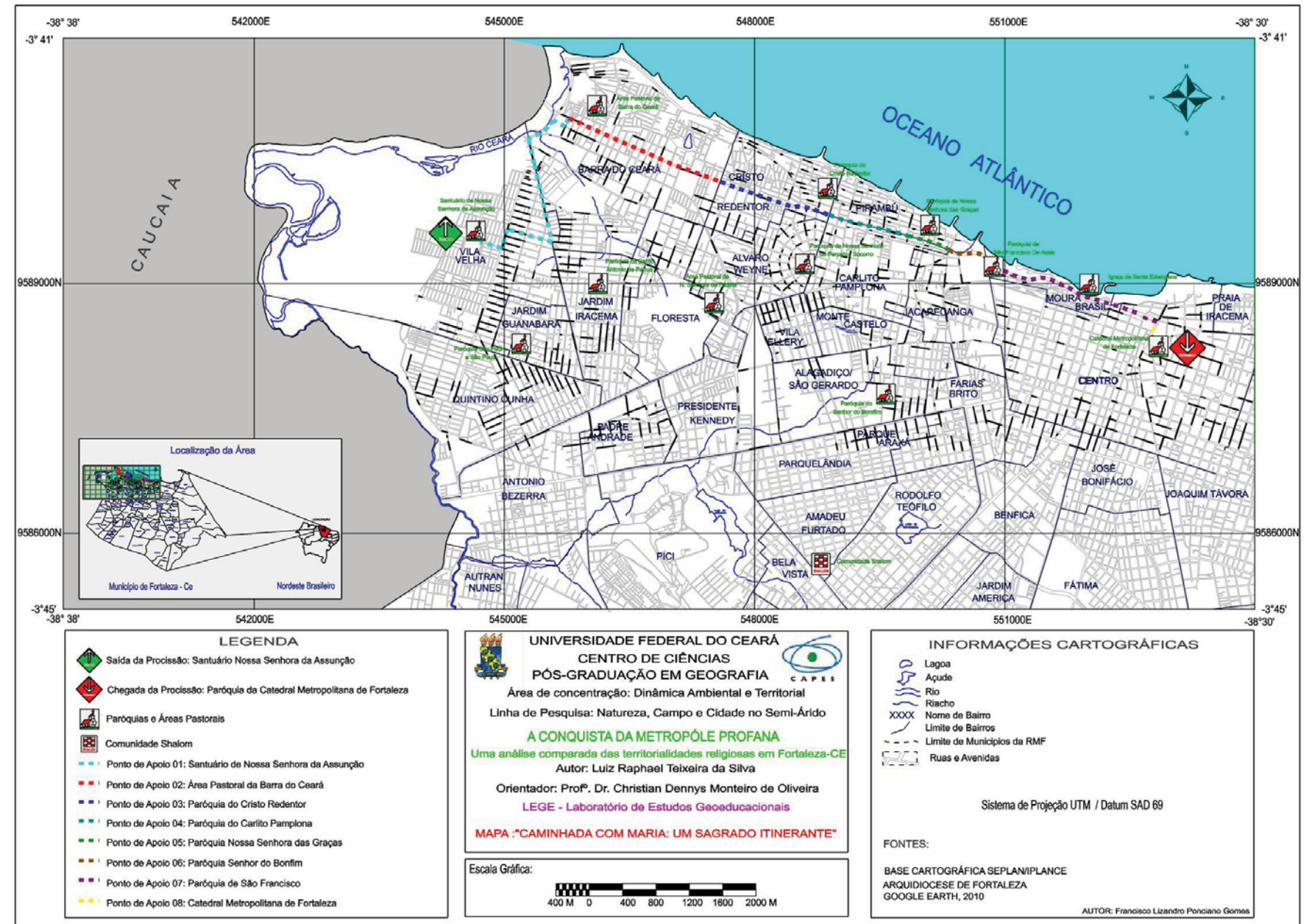
Estado e Igreja, as manifestações católicas necessitaram se readaptar para serem percebidas nos diversos espaços da cidade como pontos sagrados dentro do grande espaço profano. No entanto, o mapa de uma dessas ações mostra que tais dinâmicas contêm uma dimensão de análise e elucidação muito ampla e vorazmente complexa (Figura 2). Isso porque a dialética entre espaço urbanizado e sacralizado ocorre numa dimensão territorial simbólica que se apresenta como uma grande problemática da religiosidade contemporânea, por acarretar em uma desconstrução da modernidade e uma sensível mediação do fenômeno religioso em suas múltiplas expressões.

Já no caso do Ministério Canaã, o dado que mais nos chamou atenção foi a circunscrição restrita de desenvolvimento material de templos desse ministério, apenas na periferia sul e oeste da cidade, áreas onde há um predomínio de uma população de baixa renda.

Entretanto, sempre fez-se a opção de estabelecer suas instalações nas áreas centrais dessas periferias, em grandes avenidas ou no entorno destas, oferecendo aos seus fiéis a possibilidade de acesso facilitado às frequentes programações e eventos promovidos. Também possibilitou-se à comunidade local uma maior visibilidade da existência de uma sede desse ministério dentro de seus espaços de convivência.

Podemos ver no mapa do Ministério Canaã (Figura 3) que as igrejas pentecostais se fortalecem na periferia, devido suas estratégias e dinâmicas de ação social que, algumas vezes, ocupam ou substituem o Estado. Além disso, há o fato de se constituírem como espaços públicos de lazer, entretenimento e cultura, atendendo essa população desassistida de políticas públicas eficientes na área.

Com efeito, tal presença gera um sentido de proximidade que se apresenta como vital para o fortalecimento das relações entre o capital simbólico dessa instituição e os sujeitos sociais que aderiram a ele, fazendo com que a adesão ao catolicismo e as suas políticas religiosas tenham uma menor influência nestes



espaços metropolitanos. Isso vai de encontro aos dados do estudo “Retratos da Religião no Brasil”⁴, que afirma existir uma presença católica menor nas periferias metropolitanas (65,18%), enquanto os grupos de confissão evangélica obtêm uma maior aceitação (20,72%).

De acordo com a compilação de dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) 2003, do IBGE, os evangélicos pentecostais, de uma forma geral, apresentam uma renda familiar per capita de R\$ 1.496, valor 30% menor do que a dos católicos que têm grande parte de suas relações religiosas ainda

voltadas aos espaços centrais da metrópole.

Assim, a metrópole parece ser composta por uma infinidade de espaços dedicados à diversidade religiosa. Instaurando um “dissenso simbólico”, no qual o sagrado se espacializa difusamente pelo espaço profano, requalificando espaços e transformando territórios através de fronteiras cada vez mais instáveis, gerando um contra-senso com a ideia de profanação total do espaço ou produção desencantada do espaço (PASSOS, 2000).

Na metrópole, os espaços sagrados se mostram onipresentes do centro à periferia, mesmo sendo estabelecidos por diferentes denominações religiosas. Trata-se de uma construção coletiva ou individual pelas grandes estratégias espetaculares e as inúmeras festividades religiosas que nos são ofertadas.

⁴ Estudo feito pela Fundação Getúlio Vargas - FGV, em 2005. Para acesso aos dados completos da pesquisa ver <http://www4.fgv.br/cps/simulador/site%5Freligiosos2/>.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos afirmar, com base em nosso trabalho empírico e em nossas entrevistas, que os dois grupos religiosos sacralizam os espaços profanos da metrópole durante os momentos festivos, mas essa estratégia estando associada ao discurso religioso, aos espetáculos de fé nos seus fixos e à uma contribuição estrutural do poder público, produz uma religiosidade permanentemente atuante que organiza eficientemente o processo de mobilização social que já é percebido através do quadro de análise das mudanças no perfil religioso de Fortaleza.

Essa mudança pode estar ocorrendo, algumas vezes, através de uma dualidade em que, por um lado ofende a constituição e por outro é respaldada por ela, pois as estratégias contemporâneas da religiosidade estabelecem essas novas territorialidades, suplantando o princípio constitucional de laicidade, fazendo políticas de aproximação entre o Estado e a Religião, que legitimam e subsidiam suas práticas massivas.

Por outro lado, essa mesma constituição dá-lhes o livre direito de manifestação de suas ideologias religiosas. E por se tratarem de manifestações massivas, o Estado precisa subsidiar seus eventos como uma forma de garantir a manutenção da ordem social.

Quando examinamos a dimensão espetacular que envolve o Santuário de Nossa Senhora da Assunção e a consolidação do Ministério Canaã, vimos que seus símbolos e ritos espetaculares, não são por acaso. Entendemos que estes grupos religiosos visam uma maior capacidade de mobilização social e um maior respaldo político nas dinâmicas socioespaciais metropolitanas que sejam condizentes com a representatividade demográfica dos mesmos na dinâmica populacional metropolitana, mesmo que os números, nesse momento, se apresentem com certa timidez para comprovarmos categoricamente uma radical mudança do perfil religioso de Fortaleza, algo que, provavel-

mente, será melhor comprovado com a coleta de dados do Censo de 2010.

Encerramos essas considerações finais com a idéia de que os resultados qualitativos desse trabalho são mais uma forma de contribuição para elucidarmos o fenômeno religioso Brasileiro contemporâneo. Entendendo que a relevância dos resultados obtidos para a comunidade científica e para a sociedade como um todo estão postos a partir do fato de que a religiosidade contemporânea estudada na presente pesquisa não é uma manifestação sobrenatural de fé, nem é dirigida por um governo profético iluminado. Antes, o que vemos é uma série de estratégias e metodologias criteriosamente estudadas, que visam uma ampliação do poder simbólico dessas instituições sobre os sujeitos sociais, logo, sobre o produzir e reproduzir a Metrópole.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIVROS:

CERIS-CRB-CNBB. Anuário Católico do Brasil – 2009. São Paulo. Promocat. 2009.

DECOL, René. “Imigração internacional e mudança religiosa no Brasil”. Comunicação apresentada na Conferência Geral sobre População, Salvador, 2001.

JACOB, Cesar Romero... [et al]. Atlas da filiação religiosa e indicadores sociais no Brasil. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio; São Paulo: Edições Loyola, 2003

OLIVEIRA, Christian Denny Monteiro de. A GEOGRAFIA DAS FESTAS DO INTERIOR: Mediações Culturais entre Religiosidade, Turismo e Educação. In: SILVA, J. Borzacchiello da (Org.) ; DANTAS, E. W. C. (Org.) ; ZANELLA, E. (Org.) ; MEIRELES, A. J. A. (Org.). (Org.). Litoral e Sertão, natureza e sociedade no nordeste brasileiro. 1. ed. 1 ed. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006, v. 1, p. 61-77.

PASSOS, João Décio. Teogonias Urbanas: os pentecostais na passagem do rural ao urbano. São Paulo Perspec. [online]. 2000, vol.14, n.4, pp. 120-128.

SOUZA, José Arilson Xavier de. A Resignificação Religiosa do Turismo Regional: um estudo geográfico-cultural do Santuário de Fátima da Serra Grande. 2009. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

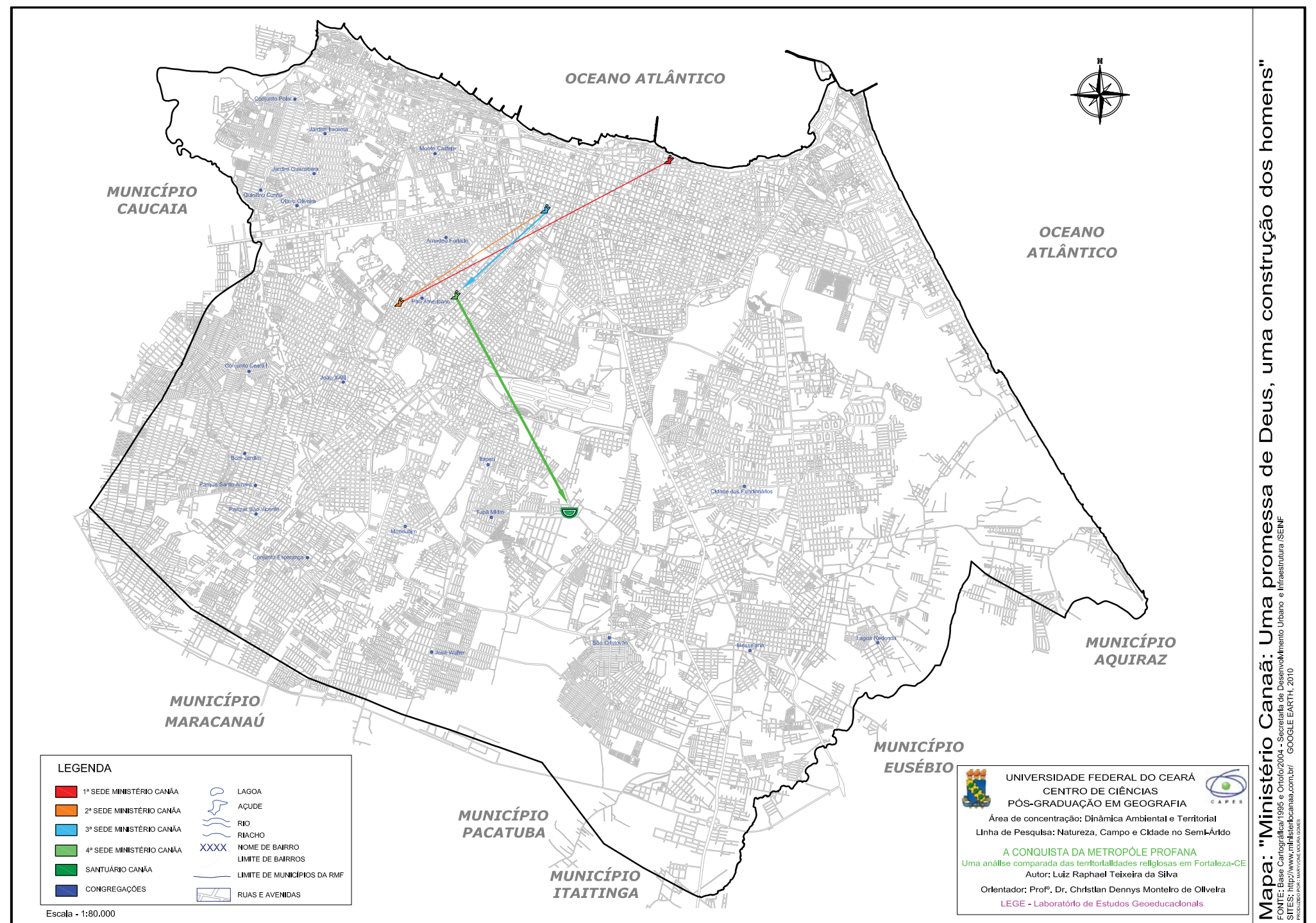


Figura 3 - Mapa do trajeto do estabelecimento da sede do Ministério Canaã e a localização de suas congregações no espaço da Metrópole Fortaleza.

REVISTAS E/OU PERIÓDICOS:

MENDES, E. S. . Performance e comunicação popular: o embate cultural em torno de Santa Marciana do Planalto. In: XXXI Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, 2008, Natal. Anais do XXXI Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, Intercom/UFRN/Uern/UnP/Fatern. São Paulo : Intercom, 2008.

OLIVEIRA, Christian Denny Monteiro de. FESTAS POPULARES RELIGIOSAS E SUAS DINÂMICAS ESPACIAIS. Mercator, v. 11, p. 23-32, 2007.

BIBLIOGRAFIA "DIGITAL":

Annuario Statisticum Ecclesiae. Disponível no site: pt.wikipedia.org. Acessado: 01 de Maio de 2010.

Ministério de Apoio com Informação. Disponível no site: www.mai.org.br. Acessado: 01 de Maio de 2010.

Retratos da Religião no Brasil. Disponível no site: www4.fgv.br/cps/simulador/site%5FReligiosos2. Acessado: 01 de Maio de 2010. ■

Mapa: "Ministério Canaã: Uma promessa de Deus, uma construção dos homens" FONTE: Base Cartográfica 1986 e 2004. Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura SEINF. SITES: <http://www.ministeriocanaa.com.br> GOOGLE EARTH, 2010. REALIZADO POR: LUIZ RAFAEL TEIXEIRA DA SILVA

Jean Carlos Gomes Camargo

Medos na cidade e/ou da cidade

uma avaliação sobre medos urbanos e processos de segregação sócio-espacial na cidade de Brasília

Resumo

Este artigo faz uma análise dos medos urbanos entre moradores de Brasília (Plano Piloto) a partir de uma abordagem que conjuga sociologia urbana a uma perspectiva afinada com a sociologia psicológica. Objetivei saber se os medos se articulam a um padrão de comportamento e interação social e se formas de classificação reiteram a segregação socioespacial. A partir de entrevistas semiestruturadas, busquei captar sensações, valores e práticas, seguindo a lógica de classificação dos entrevistados. O espaço urbano de todo DF oferece o quadrante para julgamentos classificatórios. As classificações de espaços precedem e orientam representações relacionadas a medos. Os moradores materializam as causas de seus medos em determinados espaços e indivíduos considerados perigosos. A pesquisa evidenciou como as experiências cidadãs dos brasilienses participam da configuração dos medos urbanos.

Palavras-chave: Brasília, medos urbanos, insegurança, desigualdades sociais, segregação sócio-espacial.

Abstract

This paper presents an analysis of urban fears among residents of Brasília (Plano Piloto), departing from the approach that combines the urban sociology with a perspective of analysis of psychological sociology. I aim to understand how the fears are linked to patterns of behavior and social interaction, and how forms of classifications legitimize the social and territorial segregation in Federal District. I used as research procedures semi-structured interviews in order to apprehend sensations, values, behaviors, and practices based on discourses of individuals. The urban space of all Federal District offers quadrant for their judgments. The classifications of spaces precede and guide the representations related fears. Residents project the causes of their fears on certain areas and individuals considered dangerous. The research showed that the urban experience participating in the setting of urban fears of “brasilienses”.

Key-words: Brasília, urban fears, insecurity, social inequalities, social and territorial segregation.

Jean Carlos Gomes Camargo

é Mestre em Sociologia pela Universidade de Brasília (UnB). Também é editor da Revista *Senso Comum* a qual ajudou fundar no ano 2005. Atua, principalmente, nas áreas de estudos urbanos, violência, desigualdades sociais e teoria sociológica.

A construção de Brasília representou o esforço modernizador da sociedade brasileira e ficou conhecida como realização da vontade de um presidente (Juscelino Kubitschek) e do projeto urbano de um urbanista (Lucio Costa) e de um arquiteto (Oscar Niemeyer). A construção da cidade tornou-se referência no mundo por ser a reprodução quase integral do projeto original de Lucio Costa. Isso faz do Plano Piloto de Brasília uma exceção entre a maioria dos projetos arquitetônicos no mundo que, ou ficaram no papel ou foram radicalmente alterados durante ou antes mesmo da execução.

O Plano Piloto de Brasília, que no ano 2010 completou 50 anos de sua inauguração, continua emblemático. Consiste num caso exemplar de uma cidade planejada e concebida em conformidade com os meios arquitetônicos dos anos 1950. A “Carta de Atenas”¹ serviu de inspiração aos projetos arquitetônicos daquela década.

Brasília², desde sua construção, tem colocado o espaço do Distrito Federal em contínua evolução. A chegada de novos habitantes em direção à Brasília foi sempre uma rotina. Todavia, como seu espaço foi “engessado” para expansão urbana, restaram apenas as cidades-satélites e as áreas ainda desocupadas nos seus arredores para a ação do capital especulativo imobiliário. No Distrito Federal, salta aos olhos o contraste entre o perfeito planejamento urbano de Brasília (Plano Piloto) e a desordem urbana das cidades-satélites, bem como das cidades do entorno do DF.

As cidades-satélites e as cidades do Entorno cresceram (e continuam a crescer) de forma desordenada para que fosse preservado o Plano Piloto, espaço que se restringe cada vez mais a um grupo com maior volume de capital econômico e cultural. Os moradores com baixo volume desses capitais têm sido empurrados para além das margens do Plano Piloto. Muitos desses migram de espaços deprimidos de outras regiões do país para o Planalto Central, lá chegando com pouca qualificação. Como a especulação imobiliária

¹ Essa Carta foi produzida no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna no ano 1933. Segundo reza a Carta, as cidades não deveriam ser pensadas isoladamente, como um ponto no território. Tal concepção priorizava a integração do meio físico e social, e as funções de habitar, de trabalhar e de divertir.

² A denominação “Brasília” oficialmente se refere ao chamado Plano Piloto original, desenhado por Lucio Costa, e que corresponde a uma das Regiões Administrativas (conhecidas popularmente como cidades-satélites). Dado o poder de monopolização simbólica que detém por ser a sede do poder estatal da nação, Brasília, segundo Brasilmar Nunes (2004), absorve a referência ao Distrito Federal no seu conjunto, conhecido pelos brasileiros, simplesmente, como “Brasília”. Neste artigo adoto a denominação oficial de Brasília: Plano Piloto.

tem elevado o preço do metro quadrado do solo do DF, muitos desses moradores não conseguem sustentar-se nas cidades-satélites e menos ainda no Plano Piloto, já que ambos espaços estão dominados pelos especuladores imobiliários. Por isso, acabam sendo obrigados a fixar residência nas cidades do Entorno do Distrito Federal.

A imagem da cidade de Brasília (Plano Piloto) possui poder de atrair indivíduos de várias regiões do país, os quais majoritariamente não conseguem, todavia, morar nela. Como se observa, a imagem de Brasília atrai migrantes, mas sua dinâmica urbana os empurra para além de suas margens.

O Plano Piloto de Brasília é onde habita uma parcela importante do funcionalismo público federal e do próprio Governo do Distrito Federal, especialmente seus escalões superiores. Isso caracteriza a área como espaço socialmente homogêneo, ou, pelo menos, com um grau de homogeneidade acima da média das demais cidades brasileiras.

É capital deixar claro que neste artigo buscarei discutir qual a relação na cidade de Brasília entre os sentimentos de indiferença e medos urbanos e o processo de segregação socioespacial. Buscarei, portanto, verificar se a dimensão da insegurança e medos na cidade de Brasília, constitutiva do comportamento e do padrão de interação social, produz formas de classificação relacionadas à segregação sócio-territorial na cidade. Há também o questionamento de que se homogeneidade social do espaço urbano também provoca sensações de medos, de insegurança e segregação sócio-espacial.

Com relação à segregação sócio-espacial na cidade de Brasília, o geógrafo Aldo Paviani (1997) já havia observado no traçado de Lucio Costa para a construção do Plano Piloto, embora não explicitamente, um projeto de exclusão socioespacial da população pobre que escolheria Brasília como destino. A segregação no território se processou já com os habitantes nos canteiros de obras que se espalhavam em favelas em volta da cidade em construção. Os habitantes iam sendo transferidos pelo poder público para outras áreas, resultando no surgimento das primeiras cidades-satélites como Taguatinga, que foi criada no ano 1958. A partir dos anos 1960, o Governo foi obrigado a preparar outras localidades, como Ceilândia, Sobradinho e Gama, para moradores que estavam excluídos do projeto de Lucio Costa para Brasília.

O sociólogo urbano Brasilmar Nunes (1997) e o geógrafo Aldo Paviani (1997) observaram que o desenho urbanístico construído para Brasília contribuiu mais para afastar do que para aproximar as pessoas e gerou barreiras simbólicas nas superquadras, suscitando indefinições entre espaço público e espaço privado. Brasília tornou-se uma cidade com

um padrão de cidade-jardim com altíssimos custos de manutenção que elevam sobremaneira o preço também dos imóveis. Esse padrão urbanístico restringe os processos cotidianos de interação social urbana e consolida-a como uma cidade elitista e exclusivista, características que seriam reforçadas com a criação de um “museu vivo” a partir do tombamento da cidade como Patrimônio da Humanidade pelos organismos internacionais e nacionais (UNESCO e IPHAN) no ano 1987.

Suponho que esse modelo urbanístico dificulta a interação social, alimenta o individualismo e a restrição do contato e faz de Brasília um espaço, por excelência, para o exercício da atitude blasé simmeliana. A partir da organização do espaço urbano e do estilo de vida urbano em Brasília, buscamos compreender como são configurados os medos urbanos e como esses se refletem na classificação dos espaços da cidade e dos indivíduos.

Quando se fala de “medos urbanos”, é comum encontrarmos no discurso midiático e no discurso do senso comum o suposto segundo o qual o fenômeno da violência é a causa mor desses “medos”. Todavia, esse tipo de relação causal obscurece processos sociológicos mais amplos de formação da subjetividade e do comportamento cidadão brasileiro e de sua tensão contemporânea potencialmente transformadora. Aqui, buscarei demonstrar que os medos urbanos possuem uma composição representacional complexa e heterogênea.

Tentarei, portanto, esclarecer que o medo da violência urbana não é a única chave de explicação para o distanciamento entre as pessoas na cidade de Brasília. Os medos urbanos estão contextualizados em processos urbanos mais amplos como o planejamento do espaço e sua transformação pelos agentes, o processo migratório, a formação do espaço social e espaço simbólico, bem como a consolidação do *ethos* do agente metropolitano.

No que tange os medos urbanos, a antropóloga Reguillo (2008) chama a atenção para o fato de que, embora quem sente medo não saiba ao certo de onde vêm tais sensações, representam-nas e atribuem-lhes causa. A autora observa que os medos dos indivíduos são sempre consequência de alguma causa. Há causador ou causadores dos medos na cidade. Embasados nessa crença, os indivíduos exigem que alguém “pague o pato”. Para a autora, os medos não podem ser entendidos de forma unívoca e monocausal. Trata-se de sensações silenciosas, porém, atuantes na vida da cidade. São paixões politicamente canalizadas que colocam em tensão as fronteiras políticas e geográficas. É preciso pensar que os medos também produzem representações e participam da dinâmica de classifi-

cação de espaços e pessoas, como poderemos notar mais adiante.

Em Brasília não é diferente. Embora os brasilienses do Plano Piloto não saibam de onde surgem seus medos, procuram encontrar a qualquer custo uma causa para eles. Toda a insegurança percebida tende a ser associada a certos atores que são pensados como responsáveis pela deterioração social e pelo caos urbano. Os medos de um espaço ou de indivíduos que frequentam ou habitam determinados lugares da cidade são tomados como mote para a construção de muralhas reais e simbólicas que permitem separar espaços para conter os indivíduos classificados como perigosos.

Nossa pesquisa está assentada sobre o suposto de Durkheim e Mauss (1999) segundo o qual classificar é inerente ao indivíduo social. Conforme nos demonstram os dois sociólogos, classificar faz parte da vida humana e está presente em todas as sociedades. A classificação tem como objetivo fazer compreender e tornar inteligíveis as relações humanas. Com base no suposto desses autores clássicos, penso que classificar faz parte da dinâmica de categorização e segregação do espaço urbano e das pessoas que o habitam. Parece-nos que os processos de segregação socioespacial são acompanhados por classificações de espaços e de indivíduos.

A investigação sobre medos urbanos se pauta na lógica classificatória dos espaços urbanos e seus desdobramentos. Segundo nossa perspectiva, a desigualdade social, matriz social das classificações, fornece o modelo para as operações classificatórias e o espaço urbano é mobilizado como o plano sobre o qual as classificações operam. Os medos urbanos são pensados como afetos que mediam as classificações, sentimentos ou sensações de distância e proximidade, manifestados pelos indivíduos com relação a grupos ou “outros” indivíduos. Os medos, como afetos, são elementos das classificações humanas.

Por fim, vale salientar que “medos urbanos” denotam sensações de medo que os indivíduos tendem a relacionar à vida na cidade. Medos cujas causas são reputadas à cidade e ao futuro incerto da vida nela. Essa definição é pautada na percepção dos indivíduos que veem a cidade, ou muitos de seus espaços, como lugar de perigo. Os “medos urbanos” são aventados como uma sensação típica do cotidiano das grandes cidades contemporâneas. Esses afetos mediam as classificações e buscam justificar o distanciamento e isolamento de indivíduos e grupos como meios de se livrar das incertezas. Com essa definição baseada na percepção dos indivíduos, ampliamos o tema dos “medos” para fenômenos urbanos diversos, que não se restringem à violência urbana.

Os Medos e as Operações Classificatórias

Buscamos apreender a maneira pela qual as sensações de medo participam das operações classificatórias. Notou-se que o espaço urbano de Brasília e das cidades-satélites oferece o quadrante sobre o qual se operam as classificações de nossos entrevistados³.

Para o brasiliense do Plano Piloto, falar de Brasília é falar de um local amplo, plano, calmo, mas, ao mesmo tempo, uma cidade “sem vida” por não serem vistas pessoas com frequência e por serem restritas as possibilidades de interação social. Narrar sobre sua cidade os enche de sensações, muitas das quais são ambíguas e contraditórias. Brasília é vista como um lugar onde se vive bem, mas também onde não há vida urbana intensa.

A Brasília da fala dos moradores do Plano é uma cidade na qual os indivíduos cuidam da aparência e são reconhecidos pelo alinhamento de suas vestimentas. Um indivíduo “mal vestido” e “mal cheiroso” costuma ser classificado fora do espaço e do *ethos* da cidade.

Há uma reivindicação contínua à propriedade da cidade. Replicam em seus discursos a proposta original do Plano Piloto enquanto uma cidade administrativa projetada e construída “para o funcionário público”. Por outro lado, as cidades-satélites atenderiam a função específica de dormitório.

Brasília é considerada uma cidade muito atípica. A falta de esquinas na cidade, por exemplo, é várias vezes questionada. Os habitantes de Brasília ressaltam o isolamento dos indivíduos. Para eles, as pessoas costumam fazer amizades certas e dificilmente se abrem para interação com “estranhos”. As dificuldades de interação no espaço do Plano Piloto são sentidas com mais intensidade pelos moradores mais jovens, que se queixam de, à noite, observar sua cidade muito vazia, sem “vida noturna” dinâmica. Ressentem-se da falta de locais de sociabilidade.

³ Durante a pesquisa, como método de procedimento, foram utilizadas entrevistas semiestruturadas para captar a subjetividade dos entrevistados sobre o assunto em estudo. Realizaram-se as entrevistas com utilização de gravador digital ao mesmo tempo em que eram feitas anotações de punho. Depois de transcritas e digitalizadas, as entrevistas foram codificadas no software de análise qualitativa AQUAD. No total, 21 indivíduos, pertencentes a quatro grupos etários, foram entrevistados (todos moradores do Plano Piloto: 10 da Asa Sul e 11 da Asa Norte). São eles: Jovens de 16 a 30 anos de idade (4 indivíduos do sexo masculino e 3 do feminino), adultos-jovens de 31 a 40 anos (2 do sexo masculino e 2 do feminino), adultos de 41 a 60 anos (4 do sexo masculino e 4 do sexo feminino) e idosos com mais 60 anos (1 de cada sexo). Como se pode observar, são 11 indivíduos com menos de quarenta anos e 10 indivíduos com mais de quarenta anos de idade.

Os habitantes que provieram de grandes centros urbanos para morar no Plano compartilham dessa sensação. Questionam a falta de vida urbana mais intensa, de atividades culturais e ressaltam, sobretudo, a sensação de cidade vazia durante os finais de semana e feriados. As leis que procuram resguardar o projeto original de Lucio Costa são sentidas e representadas, por esses entrevistados, como de teor “militarista”: onde impera um espaço rigorosamente normatizado. Observam Brasília como uma cidade “sem estilo”, sem forma cultural definida ou características que singularizariam sua população, como um sotaque.

Pudemos notar que os habitantes não possuem a mesma vivência e experiência de Brasília. Aqueles que se originam de cidades do interior dos estados brasileiros ou mesmo das cidades-satélites do próprio DF demonstram-se satisfeitos com as atividades e serviços que o Plano Piloto oferece. Para esses, a cidade oferece diversão e lazer satisfatórios. E vão além. Apologizam Brasília em seus discursos: os restaurantes de Brasília são melhores; os Shoppings, as rodovias e as pistas são considerados mais limpos do que de outras cidades.

Brasilmar Nunes (2004) já havia evidenciado que há moradores de origens diversas que chegam à Brasília carregando padrões morais de sociabilidade adquiridos principalmente no interior das relações familiares ampliadas dos seus lugares de origens. Em Brasília, o ambiente social regula esses padrões de outra maneira:

A centralidade do trabalho que justificaria a vinda para Brasília (Plano Piloto) à diferença daqueles que são atraídos, sobretudo, pela terra e a ausência de socializações não mercantis terminam por acentuar o individualismo e o isolamento das pessoas” (Ibid, p.157).

O Plano Piloto foi concebido e organizado com preocupação principal no desenho urbanístico e menos nas relações sociais. Isso, com efeito, terminou por restringir ou privilegiar contatos entre pessoas que trabalham na mesma repartição administrativa ou que têm padrões sócio-culturais próximos. O local de trabalho tornou-se o lugar público preferencial de socialização. Talvez, por isso, haja tão explicitamente uma valorização do diploma universitário, do emprego público e de morar no Plano Piloto. Esses são evocados pelos entrevistados como distintivos de privilégio, marcas de distinção que caracterizam a autoapresentação de seus habitantes.

Para Nunes (2004), um processo de “aspepsia do Plano Piloto” surge dessas valorizações. A aspepsia, uma limpeza moral⁴ do Plano, traduz-se em um de-

⁴ Entre o espaço de Brasília (Plano Piloto) e do DF existe

sejo por ordem e regularidade. O Plano se desdobra como um reduto homogêneo e privilegiado, onde tudo funciona regularmente conforme o planejamento e as leis da cidade. Por isso, tudo o que destoia da moldura urbana funcional passa a incomodar seus habitantes. Por exemplo, as cidades-satélites⁵.

De fato, a qualidade de vida urbana no Plano Piloto atinge os parâmetros de países de primeiro mundo; nas cidades-satélites (incluem-se aí toda RIDE/DF⁶), a perspectiva é menos promissora. O fato é que as cidades-satélites e as cidades do Entorno estão longe de incorporarem o “planejamento urbano” do Plano Piloto em seus anseios urbanísticos. Intensifica ainda mais o contraste entre crescimento desordenado das cidades-satélites e das cidades do Entorno e o planejamento rigoroso do Plano Piloto. Esse contraste não é senão uma das marcas das desigualdades sociais e da segregação socioespacial.

Antônimo de Plano Piloto

Com base em nossas pesquisas de campo, pudemos observar que as “cidades-satélites” são classificadas em referência a representações opostas às do Plano Piloto⁷.

uma classificação moralmente orientada. A assepsia no Plano Piloto relega práticas que não são moralmente aceitas no Plano, como prostituição. Atualmente (ano 2010) já se podem encontrar “pontos de prostituição” nas quadras 513 e 213 Sul. No entanto, os espaços, por excelência, dessas práticas são identificados nas cidades-satélites.

⁵ Cabe lembrar que as primeiras cidades-satélites do Distrito Federal, embora não constassem no projeto original de Lucio Costa, são contemporâneas da construção do Plano Piloto de Brasília. Foi durante a gestação de Brasília que, conforme destacou Paviani (2009), começou a surgir na Nova Capital um polinucleamento urbano, periferação e segregação sócio-espacial. Naquele período, o governo deflagraria um interminável processo de criação de cidades-satélites. Todas tinham como objetivo blindar o Plano Piloto de ocupações ilegais, irregulares e informais, como favelas ou “invasões”. Na opinião de Paviani, a intenção de valorizar o Plano Piloto e de mantê-lo elitizado construiria, ao mesmo tempo, um espaço desvalorizado, estigmatizado no entorno de Brasília, destinado à população de baixa renda. Uma cidade para trabalhadores operários da construção civil com baixa qualificação e poucos anos de estudo formal. Instaurava-se uma contradição entre o Plano Piloto e as cidades-satélites.

⁶ RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno) abrange 57.169 Km², território do Distrito Federal e de mais dois estados, Goiás e Minas Gerais. São 22 municípios, sendo 19 municípios do estado de Goiás e 3 municípios de Minas Gerais. A população total é de 3.200.000 habitantes, sendo 2.189.789 residentes no Distrito Federal em 2007. Concentra um grupo composto por indivíduos de renda média e, sobretudo baixa, polarizadas pelo Distrito Federal em questões de mercado de trabalho e de acesso a equipamentos coletivos urbanos (educação e saúde principalmente).

⁷ No entanto, é capital ressaltar que do ponto de vista de um

Nossa pesquisa de campo demonstra que há uma fronteira simbólica entre Brasília, cidade que abriga uma sociedade considerada mais “civilizada”, e suas margens. Essas classificações também procuram homogeneizar e universalizar as cidades-satélites e todos seus habitantes como “mais pobres”. São referidas como um bloco homogêneo sob a designação genérica “cidades-satélites”, sem menções, muitas vezes, às particularidades e nomes específicos.

Ao se referirem às cidades-satélites, os entrevistados pensam em lugar habitado por “pessoa de baixa renda”, em “transporte público”, e/ou no “Restaurante do Cidadão⁸”. São referências pejorativas, como as do Restaurante Comunitário e do transporte público, que ressaltam uma suposta incapacidade de alguns indivíduos cuidarem de si, sem auxílio de outrem. Imaginam-se cidades-satélites como um grande “subúrbio” no qual existem muitos moradores de rua e vendedores ambulantes, e do qual saem “pedintes” que circularão no espaço do Plano tocando campanhas nos prédios para pedir dinheiro ou comida.

Segundo as representações dos moradores do Plano, “cidade-satélite” e periferia são sinônimas. Se o Plano representa a expressão maior do planejamento “perfeito”, as cidades-satélites, alheias a essa lógica, foram avaliadas como espaços urbanos “defeituosos”. Por não seguirem um planejamento urbano racional moderno também, as cidades-satélites terminam por serem vistas como lugares nos quais predominam “incivilidades”.

Genericamente, nas considerações dos entrevistados, Samambaia e Gama têm título de cidades ame-drontadoras, mas também Planaltina e Itapoá, áreas sobre as quais se recebe regularmente notícias de violências (assassinatos, brigas de gangues etc). Esse trecho da fala de um jovem estudante universitário corrobora tais considerações:

Conversando com algum colega de sala que mora no Plano e no Lago Sul que nunca saiu desse meio, cê fala assim (sic): “vamos lá na Ceilândia? vamos no Samambaia?” O cara fica: “nossa! Não pode ir lá não! É muito perigoso!”. Então, quer dizer que a

morador de uma cidade-satélite esse espaço costuma ser valorizado como um espaço vivido. Embora, muitas vezes, reconheça que sua cidade tenha problemas urbanos e déficits que o Plano Piloto não tem, o habitante de uma cidade-satélite classifica seu espaço como único, imbuído de emoções de valores positivos. Vale a pena conferir: NUNES (2007) e Sousa (2008).

⁸ Restaurante do cidadão ou Restaurante Comunitário foi criado no ano 2001 pelo Governo do DF com objetivo de comercializar refeições com preços acessíveis à população de baixa renda. Até o final do ano 2009, existiam nove unidades. Todas localizadas em cidades onde habitam famílias de baixa renda: Samambaia, Ceilândia, Santa Maria, São Sebastião, Paranoá, Recanto das Emas, Planaltina, Itapoá e Estrutural.

pessoa cria uma imagem muito distorcida daquele lugar, ela acha que lá é um campo de guerra. Você tem situações mais perigosas lá assim por causa da criminalidade um pouco mais alta. Mas não é um campo de guerra, né!? (Entrevista 07).

Embora, as cidades-satélites não façam parte de seus cotidianos, os espaços delas são continuamente representados pelos moradores do Plano. São lugares míticos para muitos deles que só as “conhecem” por meio de jornais impressos, rádios ou televisão. Poucos habitantes do Plano Piloto precisam viajar até uma cidade-satélite em busca de algum serviço ou atividade de lazer. Já os moradores das cidades-satélites vivem situação oposta, pois a maioria é obrigada a ir até o Plano para trabalhar, para se divertir ou fazer compras. Se os espaços das Satélites são pouco procurados pelos habitantes do Plano, os espaços das cidades do Entorno do DF são ainda muito menos explorados. Os lugares dessas últimas são desconhecidos, temidos. Amedrontam o morador do Plano cuja ideia é de que ali têm muitos “lugares perigosos” e “pessoas perigosas”.

É importante salientar, contudo, que essas classificações acerca das cidades-satélites, como também das cidades do Entorno do DF, não devem ser medidas espacialmente a partir de escala de distância apenas. Porque se trata de uma distância classificatória respaldada nas diferenças sociais e culturais. Ao serem tomadas como lugares inseguros e perigosos, essas cidades constituem elementos através dos quais os moradores do Brasília expressam seus medos.

Os Medos na Cidade de Brasília

Os indivíduos que habitam o Plano Piloto materializam as causas de seus medos urbanos em determinados espaços ou indivíduos considerados ame-drontadores ou perigosos. A imprevisibilidade e a heterogeneidade do espaço causam horror ou uma imediata rejeição dos habitantes do Plano cujo estilo de vida é marcado pela premeditação, planejamento, organização, normatização, homogeneidade social dos espaços onde se socializam (que são basicamente os locais de trabalho e de moradia).

Notamos que as classificações de espaços (como “cidades pobres”, lugares “desorganizados”, “violentos”, “sujos”) refletem na maneira como os indivíduos, que habitam espaços de pobreza ou transitam nesses lugares, são classificados. No entanto, tais classificações não são estanques, mas bem dinâmicas. Se no CONIC, por exemplo, à noite, frequentarem pessoas de classe popular, migrantes ou “pessoas perigosas”, logo o CONIC, à noite, será classificado como espaço da imprevisibilidade e, por isso, perigoso.

Conforme pudemos notar, a partir da pesquisa de campo, um aglomerado de indivíduos em um determinado espaço citadino fazendo uso de droga consegue transformar as representações do espaço físico (que de seguro pode se transformar em um “lugar perigoso”). Esse mesmo modelo de interpretação pode ser usado para entender por que as quadras “213” e “513 Sul” são classificadas, no período noturno, como “lugares perigosos”. É tomando por base os frequentadores dos espaços citadinos que os entrevistados adjetivam o espaço como seguro ou perigoso. Esse trecho da fala de um entrevistado corrobora nosso argumento:

Agora na W3 tornou um lugar perigoso justamente por causa daquelas mulheres [prostitutas]. Porque se encontra de tudo! É o cara da droga, é o ladrão! E dentro desse espaço encontram elementos que são assassinos em potenciais. Só falta acionar um último ‘bip’ para disparar sua potencialidade. (entrevista 01).

É interessante notar como vários espaços elitizados da cidade podem também receber distintas adjetivações. São classificados como espaços amedrontadores na medida em que indivíduos socialmente desviantes os frequentam. Embora sejam espaços elitizados em virtude também de sua centralidade, são, sobretudo, espaços públicos por onde circulam muitos indivíduos de classes populares, os quais são percebidos como “estranhos”, mas também confundidos, por vezes, como “pessoas perigosas”.

Para a Esplanada dos Ministérios, por exemplo, há representações muito distintas conforme o dia da semana, da hora ou de quem a frequente. Os brasilienses relatam ter medo de frequentar a Esplanada em eventos promovidos pelo poder público. Porque são durante esses episódios que, segundo eles, o “povão” ou uma “multidão” de indivíduos de classes populares estarão ali.

São, portanto, gangues, “mendigos reunidos”, “povão”, “multidão” e “aglomerações”, atrelados a uma sensação de abandono estatal do espaço físico, que, em especial, provocam nos moradores do Plano sensações de medo na cidade.

Há uma observação interessante acerca do *habitus* do brasiliense. O trabalho, atividade civilizadora e moralizante, é exageradamente valorizado em seus discursos. A oração “estou ocupado” é pronunciada não apenas nos contextos de trabalho. Em função disso, como se pode esperar, a ociosidade passa a ser reputada como potencialmente perigosa. Em vários momentos, nossa entrevista de campo observou nos entrevistados uma demonstração de incômodo e intolerância com relação a indivíduos que, segundo eles, estão “à toa” (sem “fazer nada”) no Setor Comer-

cial Sul ou nas proximidades do Conic.

Essa classificação moral de espaços e indivíduos também se relaciona à assepsia do Plano Piloto, cuja proposta é garantir que o mesmo, principalmente nos dias úteis, seja um espaço para o trabalho e não para diversões. Em função dessa assepsia, as representações sociais são de que as cidades-satélites deveriam abrigar algumas atividades de lazer e os indivíduos avessos à rotina de trabalho. Nota-se que aquilo que não se relaciona ao trabalho burocrático incomoda significativamente o morador do Brasília, provocando especialmente uma sensação de desconforto nos pioneiros da cidade. Aqueles que habitam o Plano desde os anos 1960 questionam a diversidade e quantidade de transeuntes na Esplanada dos Ministérios e nos demais espaços da cidade. Salientam que, nos últimos anos, têm ocorrido muitas manifestações de “Sem-Terra” e circulado muitos “desocupados” na Esplanada dos Ministérios. Defendem que tais indivíduos tumultuam e atrapalham o trânsito da cidade. Segundo seus relatos, “antigamente” a Esplanada era um espaço tranquilo e seguro. O advérbio de tempo “antigamente” não deixa de fazer referência ao período de Regime Militar (1964-1984) que se instalou no país poucos anos depois da inauguração da Nova Capital Federal. Período em que manifestantes públicos eram presos e torturados. E mesmo com o fim oficial da Ditadura Militar, a movimentação na Esplanada permaneceu tímida até o início dos anos 1990⁹.

O que queremos demonstrar é que esse perfil de indivíduo perigoso e ameaçador é continuamente construído. A falta de propriedade, de trabalho (ou trabalho de baixa remuneração) e a impossibilidade de consumo são os principais materiais para a construção daquele perfil. Indivíduos com “déficits” são, portanto, capazes de transformar qualquer indivíduo em “estranho” na cidade.

Nossa pesquisa de campo evidencia que a vida na cidade parece despertar desejos por consumo em indivíduos de várias classes sociais. Segundo a lógica de classificação, esse desejo de consumir pode transformar o comportamento dos indivíduos. Essa visão de cidade que perverte os indivíduos se torna mais clara nas representações sobre o “migrante”. Os migrantes quando chegam à Brasília são adjetivados como “bons” e provocam sensações de compaixão e benevolência nos moradores do Plano. Todavia, a vida urbana cria ideais de consumo, de ambições, que

o morador do Plano julga ser alheio ao estilo de vida anterior dos migrantes.

Há uma rejeição implícita com relação à chegada de indivíduos de classes populares à cidade de Brasília. Os entrevistados demonstram um receio, muito sutil, de perder benefícios para aqueles imigrantes que chegam à cidade sem garantia de emprego e de possibilidade de consumo. Esses são percebidos, sobretudo, como quem está num estado de miséria e prostração no qual artigos básicos de sobrevivência, como comida, remédio ou roupas, superam a necessidade de emprego. A figura do migrante é retratada como de alguém no limiar da sobrevivência.

O migrante pobre também encarna a figura do “estranho”, pois seu lugar classificatório, de acordo com as representações dos brasilienses, não é a cidade, mas o campo. O espaço dele é na lavoura, na horta, no mundo social rural. Em Brasília, muitas vezes, são classificados como “incivilizados” por não se manterem sozinhos economicamente e por dependerem de políticas públicas governamentais. Políticas que, segundo os entrevistados, são financiadas por eles através dos impostos que eles pagam ao governo. Questionam que, por causa disso, essas contribuições nunca retornam em forma de benefícios para quem verdadeiramente os pagou.

Os Medos da Cidade

Embora Claval (1981) defendera que a cidade é uma organização destinada a maximizar a interação social e Park (1979), que o ar da cidade liberta o homem, nossa pesquisa de campo aponta outros sentidos.

A cidade, de acordo com nossa pesquisa de campo, é um espaço que corrompe os indivíduos. A maioria dos entrevistados acredita idilicamente que é a vida interiorana de uma fazenda que liberta e inocenta o homem. Acreditam que a vida na zona rural exige pouca ambição. Nela, seus habitantes vivem felizes, já que não têm necessidade de competir continuamente com “seus vizinhos”. O “homem” interiorano, quando está no seu local de origem, é classificado como “bom” e “humilde”.

Isso passará por um processo de inversão na medida em que o indivíduo resolver migrar para a cidade grande. Nossa pesquisa de campo evidencia que a cidade grande tem o poder de subtrair os adjetivos positivos e incitar ambição, cobiça e inveja naqueles que vierem a habitá-la. Os desejos do homem camponês tendem paulatinamente a aumentar, segundo a lógica de nosso entrevistado, porque, quando os indivíduos vivem em cidade conseguem comparar mais facilmente sua vida com a dos citadinos. Para o morador do Plano Piloto, isso é considerado um

problema, porque considera que, numa cidade como Brasília, “não tem espaço para todo mundo”.

Perguntamos aos entrevistados em que lugares se sentiriam protegidos desses “outros” “ambiciosos”, “cobiçadores” ou “invejosos”, enfim, onde se sentiriam livres de medos urbanos.

O espaço privado da residência é aquele que confere maior sensação de segurança nos moradores do Plano Piloto. Os parques ecológicos urbanos também são sentidos como lugares muitos seguros no período em que a luz solar predomina no céu. Além dos parques ecológicos da cidade, a “fazenda e/ou sítio” foram frequentemente relatados como espaços, fora da esfera privada, onde se pode viver destemido.

A escolha por esses espaços é aqui interpretada como “medo da cidade”. Porém não apenas da cidade física, mas principalmente da cidade conceituada por Wirth (1979) como núcleo relativamente grande, denso e permanente, de indivíduos socialmente heterogêneos. Medo da “cidade” é senão um receio da heterogeneidade, de conviver com as diferenças.

Nota-se que na cidade, o camponês, além de, por vezes, ser classificado como “estranho”, corre, principalmente, o risco de ser transformado em “pessoa perigosa”. Sennett (1979) em suas análises sobre a sociedade contemporânea evidenciou que, num sistema social como o nosso que valoriza egoísmo, indiferença e civildade, aqueles indivíduos que não conseguem cuidar de si individualmente passam por um processo de estigmatização. Para o autor, civildade significa cuidar de si individualmente, sem se constituir em fardo aos outros.

Agora, no que tange às representações sobre migrantes, para os moradores do Plano, o migrante não é aquele indivíduo, muitas vezes, forçado a mudar pela instabilidade no local de origem, pela falta de emprego. Mas sim aquele “que veio de fora prá cá”, que vem atrás de “algo melhor”. Um indivíduo de outro lugar que chega disposto a consumir uma cidade que já “tem dono”. Os termos relatados pelos brasilienses referem-se direta ou indiretamente a um indivíduo que depende de outrem para sobreviver, por isso se torna em mais um “incivilizado” na cidade de Brasília.

Considerações Finais: os Medos na e da Cidade

Então, quais são as sensações de andar pelas ruas de cidades contemporâneas como Brasília? Penso que, não raras vezes, as cidades contemporâneas têm sido, cada vez mais, identificadas como espaços de medo, espaços inseguros. Os medos urbanos (que podem ser resumidos como “medo na cidade” e “medo da

cidade”) são aventados como uma sensação típica do cotidiano das grandes cidades contemporâneas.

A recorrência de representações de medo no imaginário dos indivíduos citadinos poderia nos convencer de que essas cidades transformaram-se em espaços amedrontadores. As representações que se fazem da metrópole contemporânea quase sempre são anexadas ao fenômeno da violência urbana. O conflito e a violência considerada muitas vezes incontrolável, passaram a caracterizar nossas metrópoles. As cidades, que foram originalmente construídas para garantir segurança a seus habitantes, hoje são, cada vez mais, percebidas como espaços de imprevisibilidade, de perigo. Tais fenômenos contemporâneos estimulam a pensar que, talvez, os sentimentos de medos podem também incitar a segregação-exclusão no espaço citadino.

No início deste século, tem-se frequentemente defendido um imperativo de se proteger a todo o custo, combinado a um desejo nostálgico de retorno à vida em comunidade tradicional ou a uma “cidadela” medieval. Para Pechman e Kuster (2007), a cidadela era fortificada e, por isso, servia como uma máquina de guerra. Para os autores, como os habitantes da cidadela medieval não reconheciam o pacto, buscavam ordem e segurança a partir da construção de fortificações. Na opinião dos dois pesquisadores, “muradas, controladas, vigiadas por sentinelas, aquelas cidadelas muitas vezes nos pareceu, hoje, um modelo a retornar, perante o imaginário de que vivemos num caos urbano.” (Idem, p.597).

Penso que a nostalgia do passado representa a vida rural, a vida em contato com a natureza, como sinônimo de liberdade que coincidiria com a “fuga” da cidade. Os indivíduos do Plano Piloto de Brasília reverenciam os elementos da natureza, cultuam a natureza, ou seja, evocam um ideal de vida feliz e segura nos parques ecológicos, na fazenda, no campo ou em condomínios horizontais fechados.

Todavia, não há uma história real derivada da zona rural, porque a maioria dos nossos entrevistados não vivenciou profundamente tal mundo social. Em suas memórias estão histórias dos espaços em que viveram: o urbano, onde a vida corre riscos e, por isso, enseja medos.

Se nos reportarmos ao filósofo Espinosa através de Chauí (1987), notaremos que o medo nasce da tristeza. É um afeto original que enfraquece o ânimo e deixa o indivíduo ontologicamente inseguro. Porém, os indivíduos, em sociedade, não costumam viver apenas tristes e inseguros em função dos seus medos. Precisam ter esperança de que em algum lugar ou momento viverão felizes e seguros. Os indivíduos não sobrevivem sem esperança.

⁹ Cumpre lembrar que a partir do movimento estudantil “caras-pintadas”, a Esplanada começou a assumir a função de espaço de manifestações. Esse movimento ocorreu durante o ano 1992, quando os estudantes queriam a renúncia do Presidente da República, acusado de corrupção.

A sensação de segurança deriva, sobretudo, da esperança e os indivíduos citadinos precisam sentir-se seguros em algum lugar. Isso pode ser originário da construção de um mundo social idílico, identificado com o campo, em estreita oposição à vida urbana.

A esperança gera segurança porque os indivíduos se imaginam em um espaço considerado passado como se este estivesse no tempo presente. Podem desconhecer, na maioria das vezes, a experiência real de uma vida na zona rural. Porém, ideiam para si a ficção contemplativa de viver em contato constante com a natureza, onde o estilo de vida seria oposto àquele do indivíduo blasé na cidade grande observado pelo sociólogo Georg Simmel (1979): que exige muita energia, calculabilidade, pontualidade do relógio e calendário estável e pessoal.

Será que há sinceramente um desejo de retorno ao estilo de vida camponês? Porque essa nostalgia da vida do campo não corresponde à realidade dos fatos. São para as cidades que os indivíduos continuam marchando¹⁰.

Desde seu início, os indivíduos iam para as cidades em busca de um ideal de liberdade e para viverem protegidos dos perigos da natureza. Aquela nostalgia vai de encontro com a opinião de um dos clássicos da sociologia. Para Durkheim (1970), sempre que os indivíduos precisaram escolher entre depender da natureza e da sociedade, sempre opinaram por esta última. Para ele, não é possível negar a vida em sociedade, sem negar a própria humanidade.

A verdade é que a vida na cidade sempre pareceu permitir mais conquistas do que a vida no campo, conforme nos mostra o historiador inglês Edward Thompson (1998). No final do século XIX, os camponeses perceberam que os protestos na cidade a respeito dos direitos comuns eram frequentemente mais grandiosos e visíveis do que no campo.

Todavia, deve haver algum momento da história na qual essa nostalgia da vida no campo surge ou na

qual as impressões positivas da vida na cidade começam a perder força. Poderíamos especular que essa passagem esteja no final do século XIX, no qual o sistema burguês, com a industrialização, começava oprimir severamente as classes operárias. Friedrich Engels (2008) já havia observado esse mundo urbano. Considerou-o como miserável e degradante. Também criticou o modo desumano pelo qual o sistema econômico e social passara a explorar a classe operária. Na opinião dele, ao invés de realizar um sonho de liberdade na cidade, o trabalhador se tornara em escravo com vida miserável.

Durante o século XIX, foram frequentes as investidas de escritores para dentro dos indivíduos. Nesse contexto, vários literatos do movimento romântico já faziam, através de suas obras, culto à natureza. No Brasil, procuravam, em um passado indígena, não só a gênese de uma cultura naturalmente brasileira, mas estavam atrás também de um ambiente natural, de um “mundo social” cujo sinônimo seria “ambiente divino, puro e seguro”.

Não obstante, essa breve discussão especulativa não dá subsídio para formularmos uma explicação genérica para as causas dos medos urbanos. O que está ao nosso alcance é que as grandes cidades contemporâneas têm se transformando no sonho oposto de Le Corbusier, cuja utopia arquitetônica negava confusão e caos da desordem e do espontâneo.

De acordo com o sociólogo urbano Brasilmar Nunes (2009), o que tem prevalecido nas grandes cidades é exatamente a estética do caos e a lógica da desordem como expressão do urbano. Ao menos é isso que vem defendendo a arquiteta-urbanista Paola Jacques (2003), ou seja, uma lógica erva/rizoma, um sistema de pensamento descentralizado, cultura instável, sem modelo, nem imagem precisa. Cidades rizomáticas, para as quais o importante é o processo, o próprio movimento, o germinar, o crescimento, o ímpeto. Segundo a urbanista, faz-se necessário pensar outra lógica para as cidades que não sejam a lógica conservadora de museificação. Refletir, por exemplo, não sobre a preservação da arquitetura da cidade, nem sobre seu urbanismo, mas sobre seu próprio movimento, através de seus atores.

A proposta da autora coloca em evidência problemas não previstos pelos desenhos na prancheta de Lucio Costa, ao projetar Brasília. O urbanista priorizou no Plano Piloto mais a arquitetura e o urbanismo do que as interações sociais. Todavia, o Plano Piloto já foi transformado em um “museu vivo” a partir do tombamento da cidade no ano 1987. Isso parece incomodar alguns moradores que frequentemente apontam uma característica autoritária do desenho urbano da cidade.

Dentro de um espaço urbano, marcado pela premeditação, planejamento, organização, normatização, homogeneidade social dos espaços onde se socializam, que são basicamente os locais de trabalho e de moradia, não é de se estranhar que os moradores do Plano Piloto sintam horror da imprevisibilidade e heterogeneidade social por serem opostos ao estilo de vida ao qual estão acostumados. Os moradores manifestam restrição a determinados grupos (em especial migrantes pobres e indivíduos de classes populares) fazerem uso da cidade enquanto espaço público, agindo em função do desejo de privatização de determinadas áreas da cidade.

Vale a pena salientar também que o uso da reserva diante dos “outros” (de “estranhos”), aspecto do comportamento *blasé* simmeliana, nos pareceu um meio que permite ao brasiliense não só poupar energia para usá-la egoisticamente, mas também sustentar a hierarquia do espaço e, por conseguinte, a segregação/exclusão de indivíduos e grupos.

Observamos que a segregação social é, portanto, subsidiada por operações classificatórias. Os brasilienses do Plano Piloto tomam por base os espaços descritivos do espaço físico e social de sua cidade para classificar a cidade dos “outros” (cidades-satélites), como também os próprios “outros” (os habitantes delas). Usam formas de classificação que acabam induzindo a segregação sócio-espacial no território do DF como também de toda RIDE/DF, a tal ponto que poderemos considerar o endereço de cada morador como indicativo do lugar social dos indivíduos, o que corrobora a tese de Pinçon (2000) quando defende que o espaço urbano expressa simbolicamente o espaço social.

BIBLIOGRAFIA

- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO DISTRITO FEDERAL/Companhia de Planejamento do Distrito Federal – Brasília: CODEPLAN, 1977-2007.
- CHAUÍ, Marilena. Sobre o Medo. In: CARDOSO, Sérgio; et al. Os Sentidos da Paixão. São Paulo: Cia das Letras, 1987.
- CLAVAL, Paul. La logique des villes: Essai d'urbanologie. Paris: LITEC, 1981.
- DURKHEIM, Émile, MAUSS, Marcel. Algumas Formas Primitivas de Classificação: Contribuição para o estudo das representações coletivas. In: Ensaio de Sociologia. SP: Ed. Perspectiva, 1999.
- DURKHEIM, Émile. Sociologia e Filosofia. Rio de Janeiro, São Paulo: Ed. Forense, 1970.
- ENGELS, Friedrich. A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. São Paulo: Boi Tempo, 2008.
- JACQUES, Paola B. Estética da Ginga: A arquitetura

das favelas através da obra de Hélio Oiticica. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

NUNES, Brasilmar. Brasília: A construção do cotidiano. Brasília, Paralelo 15, 1997.

_____. Brasília: A Fantasia Corporificada. Brasília: Paralelo 15, 2004.

_____. Cidade vivida e cidade planejada: encontro da teoria com a pesquisa. In: XXX Congresso da SBS. Rio de Janeiro: Paper apresentado na mesa redonda “Visões da cidade: percursos teóricos e dinâmicas de pesquisa”, 2009.

_____. Consumo e Identidade no Meio Juvenil: considerações a partir de uma área popular no Distrito Federal. In: Sociedade e Estado. Brasília: UnB. V. 22, n. 3, p. 593-620, 2007.

PARK, Ezra Robert. A Cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio G. (Org.). O Fenômeno Urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

PAVIANI, Aldo. Brasília: Cidade e Capital. In: NUNES, Brasilmar Ferreira (org.). Brasília: A Construção do Cotidiano. Brasília: Paralelo 15, 1997.

_____. Demandas sociais e ocupação do espaço urbano. O caso de Brasília, DF. In: Cadernos Metrópoles 21. São Paulo: EDUC, 2009.

PECHMAN, R. M., KUSTER, E. Da ordem. Da cidade. Da literatura: personagens à beira do “ruim do mundo”. Sociedade e Estado. Brasília: Dep. De Sociologia UnB. V. 22, nº 3, p. 593-620, 2007.

PINÇON, M., PINÇON-CHARLOT, M. La ville des sociologues. In: La ville et L'urbain l'état des savoirs. Paris: Éditions la découverte, 2000.

REGUILLO, R. Sociabilidad, Inseguridad y Miedos: Trilogía para pensar La ciudad. Alteridades. Revista da UNIDADE IZT APALAPA. México: Univ. Autónoma Metropolitana, Dep. de Antropología, V.18(36), p.63-74, 2008.

SENNETT, Richard. La Fin de la culture publique. In: Les Tyrannies de L'intimité. Paris: Éditions du Seuil, 1979.

SIMMEL, Georg. A Metrópole e a Vida Mental. In: VELHO, Otávio G. (Org.). O Fenômeno Urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

SOUSA, Sérgio. Autonomia, Representação Política e Descentralização no DF: o caso de Taguatinga. Brasília: UnB, Dep. de Sociologia, 2008, monografia.

THOMPSON, Edward Palmer. Costumes em Comum. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio (org.). O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1979. ■

¹⁰ As taxas geométricas de crescimento populacional no Distrito Federal (DF), por exemplo, desde a inauguração de Brasília no ano 1960, têm permanecido bem acima da média nacional. O recenseamento do IBGE no ano 2000 observou uma taxa de incremento populacional no DF de 2,82%, o que fica 72% acima da média brasileira (1,64%). A Codeplan (2007) notou, a partir dos dados censitários do IBGE para o ano 2000, que os municípios que fazem parte da RIDE/DF sofriam um crescimento populacional de aproximadamente 4%, taxa bem acima da média nacional. Os destaques foram as médias dos municípios goianos Águas Lindas de Goiás cuja taxa geométrica de crescimento populacional foi de 14,52% e Luziânia, que apresentou uma taxa média de incremento populacional de 7,23%. Há outros exemplos significativos como: Padre Bernardo (6,25%), Planaltina de Goiás (5,92%), Valparaíso de Goiás (5,91%), Novo Gama (5,32%), Cidade Ocidental (5,06%) e Cristalina (5%).

Claudine Haroche

A construção do sentido

na vida da cidade: novos modos de percepção

Passados mais de cem anos dos primeiros estudos sociológicos sobre a vida nas metrópoles e a construção das subjetivações que advêm dela, quais questões poderíamos apontar como ainda pertinentes?

Eu penso que uma questão crucial sobre as cidades de hoje é a questão do fluxo. O fluxo é um elemento que se impõe na vida das grandes cidades e uma das suas questões persistentes. Um dos autores que se interessam sobre isso de uma forma bastante pertinente é Paul Virílio, que trata, com um olhar contemporâneo, da velocidade e da aceleração que a vida nas metrópoles constrói nos que dela participam.

Em 1903, Georg Simmel escreveu um dos textos mais conhecidos sobre as consequências que a vida nas grandes cidades teria para a vida psíquica dos que dela compartilham. Hoje em dia, quais são os autores que estão gravitando em torno desta questão e quais os pontos levantados por eles? Ao fazer essa pergunta, penso inicialmente em nomes como os de Christopher Lasch, que trata do narcisismo a partir da

segunda metade do século XX, e de Zygmunt Bauman, que se detém sobre esse processo contemporâneo que ele nomeia como 'liquefação'. Você concorda com as abordagens defendidas por estes autores e quais outros você apontaria?

Eu acredito que uma das questões para Bauman é tentar inserir as idéias de Marx dentro do pensamento contemporâneo. Podemos perceber claramente que as suas teorias são fundamentalmente marcadas por Marx, em especial ao seu diagnóstico sobre uma **volatilidade permanente**. Portanto, eu acho que um confronto entre o pensamento de Marx, Simmel e Bauman pode ser interessante para nos determos sobre essa questão. Além disso, não podemos nos esquecer que o pensamento de Simmel foi bastante marcado por Bergson, e que este tentou 'abrir a porta', através da via fenomenológica, para a questão da economia psíquica da modernidade. Estamos falando, na verdade, da condição para o exercício da sensorialidade e efeitos psíquicos da vida nas cidades. De um lado, po-

Claudine Haroche

é socióloga, diretora de pesquisa do Centre National de Recherche Scientifique (CNRS) na França, e membro do Centre Edgar Morin, na École des Hautes Études en Sciences Sociales. Tem diversos livros publicados no Brasil, dentre eles 'Fazer dizer, querer dizer' (São Paulo: Hucitec, 1992) e 'Da palavra ao gesto' (Campinas: Papyrus, 1998). Seu último livro lançado aqui é 'A condição sensível: formas e maneiras de sentir no ocidente' (Rio de Janeiro: Contracapa, 2008). É exatamente sobre o tema deste último livro que se concentra esta entrevista, tentando explorar um pouco mais a respeito das maneiras através das quais a vida nas grandes cidades influencia as formas contemporâneas de percepção.

clharoche@aol.com

deríamos apontar Simmel e Kracauer, que trataram dessa questão em seu início. Mais à frente, teremos Michel De Certeau, Richard Sennett e Virílio, ou mesmo Ivan Illich. E Lasch é certamente uma figura central nesse processo, já que ele percebeu as consequências deste imbricamento de fenômenos, no qual se somam a cotidianidade no espaço urbano e o indivíduo. Em outras palavras, ele percebeu a condição e seus efeitos, detendo-se sobre as formas de individualismo egoísta sobre as quais Tocqueville havia escrito em relação à América. Tocqueville não chegou a se deter sobre estes efeitos, apenas os entreviu. E Lasch é quem vai tratar destas consequências, em especial, do isolamento e do narcisismo. E de outro lado, Zygmunt Bauman, com a liquefação.

Os elementos apontados por estes autores são condições fundamentais para pensar nos efeitos psíquicos da vida nas metrópoles hoje. E essas condições derivam de uma aceleração que tem por efeito o apagamento dos limites. Não há mais limites, porque estamos na era da ilimitação. As condições de existência na metrópole contemporânea determinam efeitos psíquicos que subvertem o esquema que foi pensado por Freud, e que dividia a psique humana entre 'ego', 'superego' e 'id'. Atualmente, podemos afirmar que não há mais superego, há apenas ego e id. O superego seria a limitação. Como as relações com estes elementos de limitação foram profundamente modificadas – ou seja, a relação com a família, com a figura do pai, com o papel das instituições, tudo isso vai passar por um processo de 'apagamento' – também acontece uma profunda modificação nestes limites. Quando nós falamos dos efeitos psíquicos da vida contemporânea, não podemos escapar de tratar da desestruturação que ela causou no esquema pensado por Freud no início do século XX. Na verdade, eu não estou mesmo certa se o que temos é uma desestruturação, ou, pura e simplesmente, um apagamento. De qualquer maneira, o esquema de Freud, que era 'ego', 'superego' e 'id' está transformado: hoje em dia, há um apagamento deste 'superego', que passou por um movimento do interior do indivíduo para o exterior. Vários autores trabalharam sobre este tema no contemporâneo. Podemos lembrar de Robert Castel, Cornelius Castoriadis e Pierre Legendre.

Quando nós falamos dos efeitos psíquicos da vida contemporânea, não podemos escapar de tratar da desestruturação que ela causou no esquema pensado por Freud no início do século XX.

Nós falamos então destes efeitos de ruptura causados pela vida contemporânea. E a continuidade? Quais são os pontos nos quais podemos percebê-la?

Eu penso que a questão da necessidade de continuidade é fundamental. Nós precisamos encontrá-la. É essencial encontrar o que nos nutre e o que nos estrutura dentro desta ruptura. E essa é uma questão de cada indivíduo e, em última instância, para o social. É necessário colocar algumas questões de outra maneira, na verdade, já que **não podemos viver dentro de uma acumulação de instantes**. E cada um vai encontrar o seu repertório pessoal que lhe permita distinguir onde está a sua possibilidade de construção desta continuidade. Tal construção é fortemente influenciada pelas maneiras que encontramos para constituir um imaginário coletivo, por exemplo. As representações culturais sobre a vida urbana são fundamentais nesse aspecto. O cinema, por exemplo, é um dos fortes lugares onde podemos encontrar esta possibilidade de desenvolvimento de um eixo que permita o aparecimento de novas formas de repertório que nos possibilite a estruturação de uma maneira coletiva de convívio.

Eu penso que a questão da necessidade de continuidade é fundamental. Nós precisamos encontrá-la. É essencial encontrar o que nos nutre e o que nos estrutura dentro desta ruptura. E essa é uma questão de cada indivíduo e, em última instância, para o social.

E como é constituído isso na vida urbana atualmente? Ou seja, se pensamos em uma atualização das teorias de Simmel colocadas hoje, pode ser interessante tentar entender como podemos pensar, neste momento contemporâneo, essa maneira através da qual a vida urbana influencia nossa psique. E, no sentido contrário, de que maneira isso também vai ter influências na constituição da vida urbana do século XXI.

Eu acredito que há um elemento crucial a respeito desta questão que é o seguinte: da mesma maneira como temos a necessidade das 'paradas' no pensamento – porque não se pode pensar dentro do fluxo contínuo de sensações – também é absolutamente necessário

A uma topografia física corresponde uma outra, psicológica. E é essa que nos interessa. Isso leva ao raciocínio que à cada cidade vai corresponder um certo 'tipo' psíquico, constituído pelo espaço físico desta cidade.

pensar na necessidade das paradas na cidade. Se você olha para as teorias de Sennett e Bauman, eles estão preocupados com a fuidez e a passividade dos indivíduos. E, a partir disso, eles constroem as suas teorias sobre a vida moderna e suas conseqüências sobre este indivíduo. O que precisa ser dito é que o espaço das cidades tem um papel fundamental neste panorama, já que ele pode favorecer - ou não - a que se possa deter o pensamento. Então, como podemos pensar nestes momentos de 'parada' no espaço da cidade? Estes momentos podem tomar a forma de pequenos cafés, bancos de praça, cinemas. Eu acredito que há um elemento crucial a respeito desta questão que é o seguinte: da mesma maneira como temos a necessidade das 'paradas' no pensamento - porque não se pode pensar dentro do fluxo contínuo de sensações - também é absolutamente necessário pensar na necessidade das paradas na cidade. Se você olha para as teorias de Sennett e Bauman, eles estão preocupados com a fuidez e a passividade dos indivíduos. E, a partir disso, eles constroem as suas teorias sobre a vida moderna e suas conseqüências sobre este indivíduo. O que precisa ser dito é que o espaço das cidades tem um papel fundamental neste panorama, já que ele pode favorecer - ou não - a que se possa deter o pensamento. Então, como podemos pensar nestes momentos de 'parada' no espaço da cidade? Estes momentos podem tomar a forma de pequenos cafés, bancos de praça, cinemas de baixo preço, etc... Lugares onde possamos nos aproximar e haja a possibilidade do encontro com o outro. Porque quando pensamos que o mais comum a ser feito pelas pessoas nos seus momentos de lazer é se fechar em casa em frente a um aparelho de TV, entendemos melhor essa sensação de separação uns dos outros que nos acompanha. É certo que há, nos espaços da cidade hoje, esse tipo de local que eu estou chamando de 'paradas', mas eles são voltados apenas para uma certa camada de pessoas: no Rio vamos encontrar, por exemplo, museus e cinemas, mas direcionados para uma pequena parcela da população. Ou seja, são sempre os mesmos que se encontram. E é indispensável que se amplie o acesso a estes locais, utilizando os elementos da própria cidade. Ainda no Rio, vocês têm as 'Escolas de Samba', por exemplo,

que podem ser lugares riquíssimos nesta construção de um convívio possível. Mas para que isso aconteça, é necessário misturar as pessoas: em lugares diferentes, pessoas diferentes, pertencentes a diversas camadas sociais.

De fato, poderíamos pensar na maneira como a morfologia da cidade influencia a vida que acontece nesta cidade. Dito de outra maneira, como a maneira que o espaço físico da cidade nos impulsiona a determinados comportamentos e nos dificulta a adotar outros.

Sim, exatamente. Isso é muito bem colocado por Halbwachs nas suas teorias sobre a topografia das cidades. A uma topografia física corresponde uma outra, psicológica. E é essa que nos interessa. Isso leva ao raciocínio que à cada cidade vai corresponder um certo 'tipo' psíquico, constituído pelo espaço físico desta cidade. Podemos citar como um exemplo desta dinâmica, os shoppings, que, na minha opinião, são lugares atroz. Não têm a escala humana e não foram pensados para o encontro, apenas para o consumo.

E no caso do Brasil? Você que tem um olhar de fora para o país, mas que o conhece bem, como pensa as suas possibilidades e potências dentro deste aspecto?

No caso do Brasil, o que se mostra de forma bastante clara é que vocês têm uma riqueza afetiva espetacular. De um lado, claro, há a violência, mas, do outro, há uma doçura que é muito peculiar ao brasileiro. É isso que eu chamo de riqueza afetiva. É necessário misturar as três riquezas: a afetiva, a material e a intelectual. Isso não é uma 'utopia ingênua' como pode parecer à princípio. Na verdade, é utópico, mas se trata de uma utopia inteligente, uma utopia 'possível'. O Brasil tem essa riqueza extraordinária que são as favelas. De um lado, são lugares de pobreza, claro, mas, de outro, são lugares onde floresce uma enorme criatividade. E esta precisa ser aproveitada! Ou seja, no caso do Brasil, não se trata apenas de levar as pessoas que moram nas favelas para as ruas da cidade, mas também de levar as pessoas da cidade para a favela, para que elas possam entrar em contato e perder o medo umas das outras.

E essa pode ser uma questão de como as iniciativas públicas incentivam que esse tipo de encontro entre as diferentes camadas da população aconteça. Olhando Paris, por exemplo, há algo

que me chama bastante atenção. Nós temos muitas oportunidades, na cidade, para que as pessoas possam se encontrar: há a 'Noite dos museus', a 'Noite branca', a 'Noite da música', etc... E isso é ótimo! Podemos passar a noite inteira nas ruas e ver muitas pessoas circulando à pé pelo espaço público e enchendo os cafés. Mas as pessoas que vemos nestes eventos são ainda as pessoas de um determinado segmento social. Os RERs², por exemplo, param de funcionar à meia-noite. E é este transporte que permite o acesso das pessoas da periferia ao centro da cidade. Os metrô, que continuam operando até mais tarde, atendem apenas a quem mora dentro do anel periférico. Ou seja, há uma contradição entre um discurso do encontro e da inclusão, e a prática adotada.

Sim, essa sua observação é muito pertinente e percebemos aí uma estratégia dos administradores. As coisas são feitas, mas não para todo mundo, já que as pessoas têm medo umas das outras. Então, os eventos são pensados sob essa ótica da inclusão, mas as estratégias adotadas não são, na verdade, inclusivas. A questão que podemos nos colocar é: como sair do 'duplo discurso'? E é exatamente aí que é necessário trabalhar sobre a questão do medo. O medo do contato com o outro. Porque isso causa mesmo a **perda do sentido de estar na cidade**, de constituir a vida da cidade.

Para fecharmos a nossa conversa, gostaria de retomar, em outras palavras, um questionamento que você se faz em seu último livro: 'é possível, face aos fluxos sensoriais contínuos, experimentar sensações verdadeiras, ou este 'sentir' se transforma apenas em mais um estímulo dentro deste fluxo?'. Como você vê essa questão atualmente? Ou seja, neste panorama no qual estamos todos inseridos dentro

¹ Iniciativas culturais promovidas todo ano pela Prefeitura de Paris que acontecem em diversos pontos espalhados pelo espaço público e duram ao longo de toda a noite, incentivando o movimento das pessoas pela cidade.

² *Réseau express régional*, um sistema de trens urbanos que atravessa Paris, cobrindo a região fora do anel periférico e integrando-se ao sistema de metrô que atende à área central da cidade.

deste fluxo incessante, será que experimentamos, em paralelo a isso, um empobrecimento da nossa capacidade de sentir?

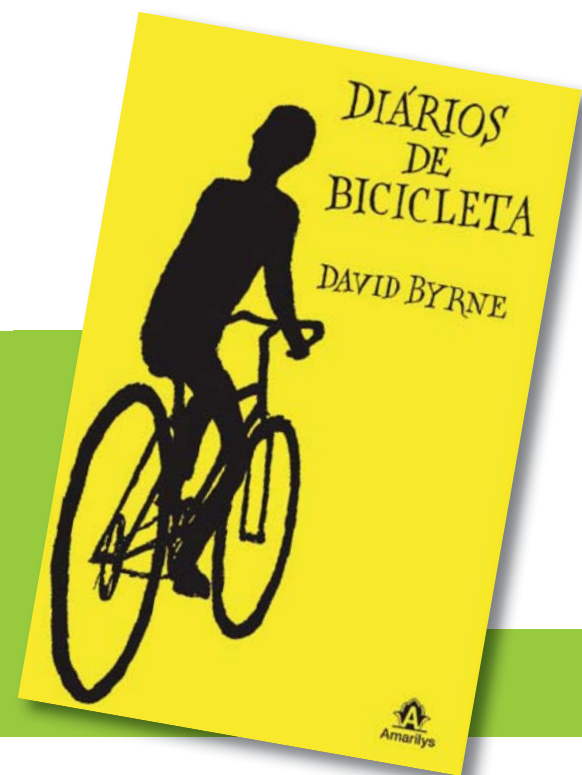
Como se dá a questão da sensibilidade, como podemos sentir, imersos no fluxo? Ou o indivíduo se adapta a este fluxo e se entrega a ele, com essa entrega - e é isso que evoca Deleuze em seu último texto, *'Post Scriptum'* - podendo ser colocada em cena com este sujeito experimentando sensações de velocidade e aceleração; ou o indivíduo lança mão de alguma maneira de resistir a este fluxo, de subtrair-se, alterando seu ritmo através de atividades que o permitam, seja desacelerar, seja frear - ou mesmo parar -, seja desviar-se. Isso pode ser experimentado através das maneiras de se comportar, de pensar, que sejam independentes deste fluxo. Tentando, então, responder à sua pergunta, eu poderia dizer que nós supomos um ser humano que possui um aparelho psíquico no sentido daquele no qual Freud distingue um 'ego', um 'superego' e um 'id', e que apresenta uma certa unidade, uma certa estabilidade, uma determinada continuidade. Nós podemos ainda imaginar que os efeitos produzidos pela presença dos fluxos permanentes e acelerados nas telas, por exemplo, vão ter o efeito de transformar profundamente esta psique, que passará a ser, a partir de então, constituída por uma sucessão de sensações, por instantes sem profundidade, podendo então conduzir rumo a construções psíquicas

O Brasil tem essa riqueza extraordinária que são as favelas. De um lado, são lugares de pobreza, claro, mas, de outro, são lugares onde floresce uma enorme criatividade. E esta precisa ser aproveitada!

cas inéditas das quais nós não podemos ter nenhuma idéia. Poderíamos, enfim, pensar na pertinência das teorias do objeto, como as desenvolvidas por Winnicott, que poderiam nos incitar a apreender nestes objetos e espaços transitórios um caminho através do qual compreender as ligações entre o real e o virtual, os modos de construção de um psiquismo no qual o 'ego' seria concebido menos dentro daquela perspectiva da limitação encarnada pelo pai que através de uma relação criadora ao objeto, atingida através do jogo que põe em cena a dinâmica existente entre o real e o outro. ■

Juciano Martins Rodrigues

Viajando pelo mundo urbano na bicicleta de David Byrne



No início do século XX, havia somente 16 cidades com mais de um milhão de habitantes no mundo e a maioria ficava em países capitalistas avançados. Já no ano 2000, mais de 500 cidades haviam chegado a esse patamar, enquanto algumas ultrapassavam 20 milhões. Só no Brasil, atualmente, somam-se 14 cidades com mais de 1 milhão de habitantes. Uma delas, São Paulo, passa da casa dos 11 milhões e outra, o Rio de Janeiro, superou o patamar de 6 milhões. Além disso, são cidades que polarizam outras, conformando grandes regiões urbanas. A metrópole de São Paulo, com 39 municípios, beira os 20 milhões de habitantes e a do Rio, com 20 municípios, ultrapassa os 11 milhões.

Enquanto essas e outras grandes cidades ao redor do mundo lutam contra problemas de tráfego que degradam a qualidade de vida urbana, o uso da bicicleta como meio de locomoção encontra pouca efetivação. Não faltam esforços por parte dos ciclistas que se

arriscam em meio ao tráfego massivo e agressivo das grandes cidades. Nas redes sociais na internet são muitos os movimentos organizados em torno da defesa e difusão da bicicleta como meio de transporte alternativo e ambientalmente limpo. Mas isto parece insuficiente. A sempre aclamada (e reclamada) vontade política é fundamental. Por outro lado, o uso da bicicleta tropeça nessas e em outras barreiras, como mostra David Byrne em seu último livro, *Diários de Bicicleta*, publicado no Brasil pela editora Manole através do selo Amarilis.

Byrne é do tipo inquieto, digamos. Músico, compositor, produtor musical, artista plástico e ciclista. Famoso por ter fundado a banda *Talking Heads*, ganhou além de diversos *Grammys*, o Oscar e o Globo de Ouro. Nascido na Escócia, foi criado nos alegóricos subúrbios de Baltimore. Em *Diários de Bicicleta*, manifesta agora seu lado escritor com uma reunião de textos sobre diversos lugares visitados por ele ao

Juciano Rodrigues

é mestre em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais pela Escola Nacional de Ciências Estatísticas (2006). Atualmente é doutorando do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB/UFRJ).

jucianom@gmail.com

BYRNE, David. *Diários de bicicleta*. São Paulo: Manole, 2009. 338p. ISBN: 9788520430071

longo dos anos, sempre na companhia de sua *mountain bike* dobrável.

Após esse parágrafo-parêntese mais que necessário para falar do autor, voltemos às bicicletas, ou melhor, ao livro. Se no mundo inteiro a bicicleta é o meio de transporte mais utilizado, como afirma logo na primeira frase do livro, no país de Byrne a situação é bem diferente. Nos EUA, não há uma utilização da bicicleta em massa e isso está longe de acontecer, como apontam especialistas. Além da reticência do homem médio norte-americano a esse meio de locomoção, a estrutura das cidades não lhe é favorável. E, como sabemos, as transformações na estrutura espacial experimentadas pelas cidades norte-americanas mantêm uma estreita ligação com o desenvolvimento dos meios de transporte.

Mas quem olha para o título e espera de *Diários* apenas um livro que faz apologia ao uso da bicicleta como meio de locomoção, surpreende-se com um interessante e curiosíssimo diário sobre a história, a música e a arte local e, claro, sobre sua maior ou menor simpatia das cidades a ela, a bicicleta. Não espere nenhuma pretensão científica ou acadêmica neste livro (ainda bem); há, porém, especulações nada desconsideráveis sobre as questões que envolvem as grandes cidades no mundo de hoje.

Baltimore, por exemplo, é mais que o lugar onde o autor escocês foi criado e deu as suas primeiras pedaladas. Com seus subúrbios “caretas, cativantes e perturbadores”, a cidade é um exemplo do tipo de planejamento experimentado pelas cidades norte-americanas. Cidades essas, segundo ele, na sua maioria, não simpáticas às bicicletas. E isso seria culpa de personagens como Le Corbusier e Robert Moses, que contribuíram para que as metrópoles se enchessem de vias expressas e cânions de concreto e, ao tentar explorar algumas dessas cidades, ele se diz frustrado. Descreve: “As diversas partes dessas cidades muitas vezes são “conectadas” - se é que se pode usar esse termo - principalmente por vias expressas, enormes e impressionantes laços de concreto que em geral massacram os bairros por onde passam e muitas vezes também as regiões que elas supostamente deveriam interligar” (pág. 20).

Byrne demonstra, também, sua preocupação com a queda do preço dos carros; o medo dele é de que muitos moradores da Índia e da China - países mais “bicicleterizados” do mundo - acabem se livrando rapidamente das suas bicicletas para se tornarem novos e elegantes motoristas modernos. Não tenho os números da Índia, nem da China, mas nas 15 maiores regiões metropolitanas brasileiras, a quantidade de carros nas ruas aumentou em 65% entre 2001 e

2010. Mais impressionante ainda, no caso de nossas metrópoles, é o aumento no número de motocicletas. Nessas 15 metrópoles, elas mais que triplicaram na última década. Definitivamente, parece que não estamos muito dispostos a pedalar por aí.

Quando descreve sua passagem por Buenos Aires, Byrne reflete sobre um fenômeno comum para nós que estudamos as cidades: a gentrificação que, neste caso, estaria ocorrendo com o bairro de Palermo. Para ele, esse processo é um poderoso desestímulo à criatividade, à medida que inclui a diminuição da mistura entre vários tipos de pessoas. Nas palavras do artista

“a criatividade floresce quando as pessoas estão ombro a ombro, quando elas se trombam em bares ou cafés e sentem um espírito de coletividade mais forte. Se tudo continuar como está, Nova York, ou Manhattan, irá acabar como Hong Kong ou Cingapura - um vasto e reluzente centro financeiro e comercial. A criatividade - uma qualidade indefinível que a China, por exemplo, deve invejar muito - será extinta em Nova York se os contatos sociais frequentes e aleatórios forem extintos” (pág. 146).

No capítulo sobre Sidney, ele estende suas impressões também sobre outras cidades australianas, como Melbourne, Perth e Adelaide. Na oportunidade, destaca a simpatia dessas cidades - exceto a cidade título do capítulo - à bicicleta, e isso teria um motivo: a chegada do planejador urbano Jan Gehl, cujos diagnósticos foram fundamentais para que os deslocamentos a pé ou de bicicleta aumentassem:

“Os relatórios e recomendações de Gehl para Melbourne, em 1993 e 2005 foram implantados e, como resultado, o centro da cidade todo se tornou um lugar mais habitável. Houve aumento de 83% no número de residentes nesta região. Isto significa que muitas pessoas agora vivem perto de onde trabalham ou estudam e, portanto, conseguem facilmente resolver a maior parte de suas necessidades de transporte com a bicicleta ou a pé. Parques foram criados, arcadas e becos foram revitalizados e brotaram cafés com espaço ao ar livre - aproximadamente 300 deles. Desnecessário dizer que mais ciclovias foram criadas em toda a cidade” (pág. 193).

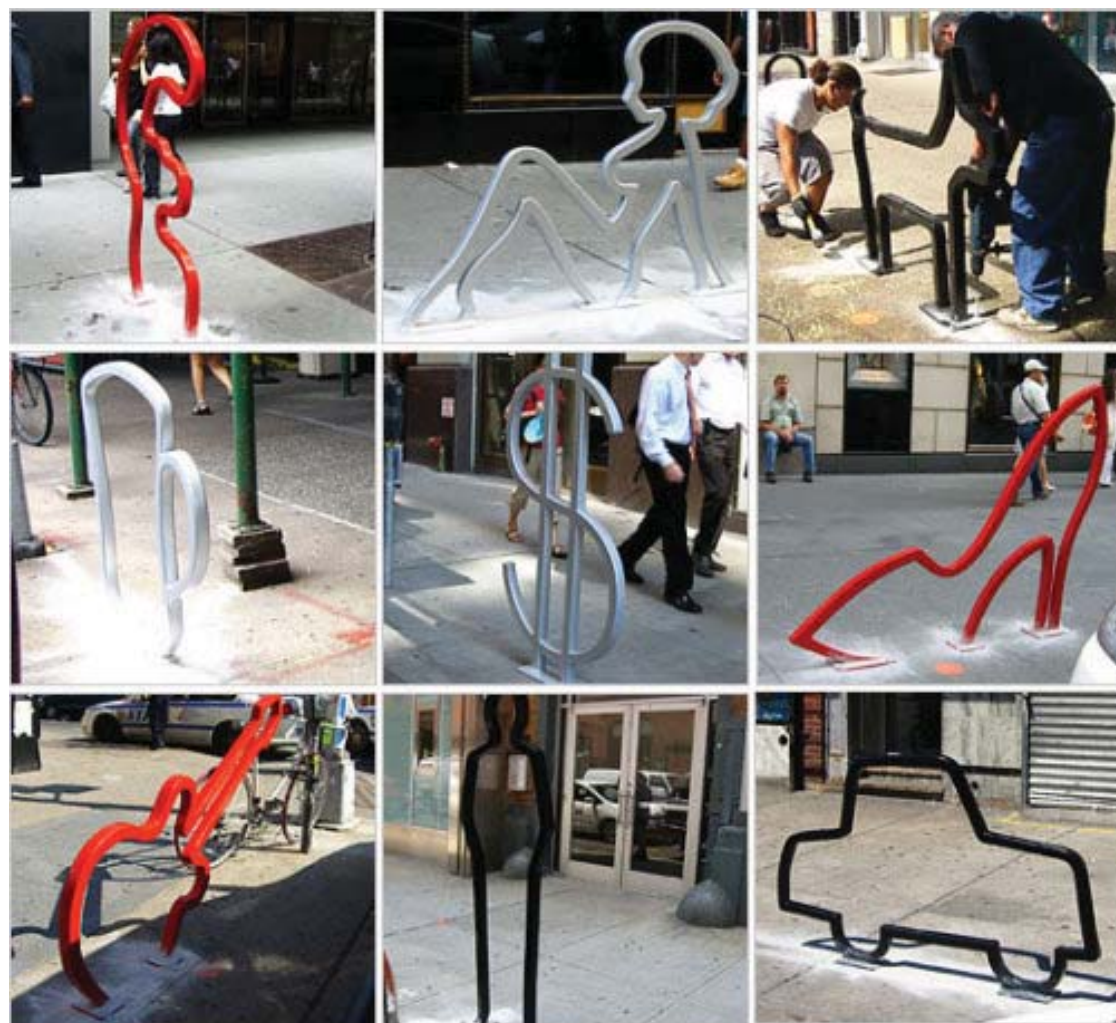


Figura1: Paraciclos, desenhados por David Byrne, implantados em Nova York.

É preciso dizer que o livro é, sim, narrado como um diário, mas é com essa narrativa de diário que ele consegue descrever todo o imbróglgio que envolve a realização de um festival de música eletrônica em Istambul e, ao mesmo tempo, de maneira bem detalhada e com sua visão peculiar, como é o trânsito nessa mesma cidade. É a partir daí que ele questiona: é difícil entender porque o centro de Istambul com seu agradável clima mediterrâneo ainda não adotou as bicicletas como meio de transporte. A não ser pelas colinas, eu só consigo pensar no estigma de status como a única explicação possível; é a sua resposta.

Byrne, artista, ciclista e crítico do planejamento urbano que constrói e reconstrói cidades para os automóveis, também é um crítico ferrenho da arquitetura suntuosa, da arquitetura dos grandes empreendimentos, estando ela

presente tanto em Manhattan, como em Istambul ou em Salvador. Em Manila, por exemplo, para onde ele viaja a fim de pedalar e de entender as influências da ex-primeira dama Imelda Marcos na produção cultural, prefere ficar no bairro menos chique em detrimento do bairro mais elegante, onde estão localizados os arranha-céus modernos, hotéis de luxo e *shopping centers* envidraçados e onde, com certeza, essa arquitetura se faz presente.

A(s) mensagens(s) contidas no livro Diários de Bicicleta, para utilizar uma linguagem dos músicos, devem se reverberar, transmitindo tanto a sua visão de artista sobre as belezas, as peculiaridades e, principalmente, os problemas das grandes cidades, quanto sua ode à utilização da bicicleta, que para ele é mais que um meio de locomoção ou de entretenimento, é uma janela para o mundo, cada vez mais urbano.

De um modo geral - e essa é uma das mensagens que fica -, David Byrne conclui que o ciclista não tem vez nas grandes cidades do mundo. Nesse contexto, pensar na bicicleta como objeto útil às (e nas) nossas cidades, deixando de lado a utopia de uma malha cicloviária total, é aceitar a fragmentação dos trajetos e lutar pela integração da bicicleta à rede de transportes públicos.

Por fim, não se pode deixar de mencionar uma das seções mais instigantes do livro que, por sua vez, não traz nenhuma palavra. Já no final, entre as páginas 327 e 331, Byrne reproduz uma série de desenhos, na verdade propostas, de paraciclos para a cidade de Nova York. A figura acima traz os desenhos já materializados nas calçadas da cidade.

Para aqueles que ao lerem o livro, se sentirem inspirados a sair pedalando por aí, não se esqueçam: usem capacete! ■

Eliana Kuster

Que tal um passeio

até a banca de revistas? As cidades nos quadrinhos: um lúdico convite à leitura do espaço urbano



O que arquitetos e desenhistas de histórias em quadrinhos têm em comum? Segundo Jean-Marc Thévenet, um dos organizadores da exposição *Archi & BD: la ville dessinée* (Arquitetura e Histórias em quadrinhos: a cidade desenhada), os dois profissionais apresentam a capacidade de serem os “sismógrafos de uma época” (THÉVENET, 2010, p.1), e de nos oferecerem as suas perspectivas – passada, presente e futura – do ambiente urbano. É sobre esse cruzamento de visões que se organiza essa mostra, na *Cité de l'architecture & du patrimoine*, em Paris: desvendando as diversas formas que os quadrinhos nos proporcionaram, ao longo de sua existência, visões sobre as cidades e sua arquitetura.

Composta por 350 obras concebidas por 150 artistas, entre desenhos originais, reproduções ampliadas de revistas, rascunhos de *story boards* e cadernos de registros de viagens, a exposição se organiza como um extenso corredor ao longo do qual podemos

ver, dispostos em uma linha temporal crescente, desde esboços feitos por Winsor McCay (1871-1934) para *Little Nemo* – que tinham por cenário os arranha-céus nova-iorquinos de 1900 –, até os megaprojetos futuristas que idealizam a Pequim do século XXI, passando por cenas urbanas concebidas por Will Eisner, Moebius, Stan Lee ou Frank Miller. Pontuando esta linha do tempo gráfica estão as três cidades mais representadas e simbólicas da relação entre o urbano e os quadrinhos: Nova York, Paris e Tóquio.

Vemos passar diante dos nossos olhos, memória e imaginação, as cidades e suas histórias: seu crescimento, suas utopias modernistas, os problemas – decorrentes de seu inchaço, que ocasionalmente demandaram intervenções dos poderes de super-heróis –

Eliana Kuster
é graduada em Arquitetura e Urbanismo (UFES), mestre em Estruturas Ambientais Urbanas (FAU/USP) e é doutoranda em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ).

elianakuster@bol.com.br

e, finalmente, seu desencantamento e suas distopias, que, por vezes, anteviam futuros desastrosos para esta que é a maior de todas as obras já concebidas e feitas pelo homem. Afinal, ainda segundo Thévenet, se há elementos que aproximam arquitetos-urbanistas e quadrinistas, também há entre eles diferenças fundamentais. Uma das principais: os desenhistas têm toda a liberdade de pensar os diversos futuros possíveis às cidades, enquanto os arquitetos trazem, por força da profissão, a obrigação de apresentar um resultado positivo, já que cabe prioritariamente a eles o desenvolvimento de propostas que nos seduzam para a manutenção de um futuro predominantemente urbano.

É através desta perspectiva que é interessante interpretar o material apresentado nesta exposição – e, de resto, também nas histórias em quadrinhos que nos são exibidas, dia após dia, nas bancas de jornal: como um diagnóstico do meio urbano totalmente descompromissado de resultados. O que temos ali é a cidade, são as diversas cidades nas quais nos habituamos a transitar todos os dias, vistas, porém, através de outro enfoque: por meio de olhos que, apesar de acostumados a elas, tentam vê-las através de um olhar de estranhamento, observando-as – e aos seus diversos temas – na busca de enredos de interesse, na anvisão dos futuros prováveis e dos desdobramentos



destes. Não seria exagero afirmar, como faz a própria exposição, que as histórias em quadrinhos são – junto com diversas outras representações culturais – um eficiente reflexo da sociedade de cada período, e uma poderosa lupa para detectar as principais questões com as quais ela se embate em épocas diversas.

Assim, do diálogo produzido através das muitas obras expostas, podemos verificar que, a cada momento histórico são temas diferentes que se colocam, e personagens diversos que são criados como resposta a estes. O desejo de crescimento urbano norte-americano do início do século XX será responsável pela gestação de *'Little Nemo'*, esse protótipo de super-herói (um anti-herói, na verdade, se considerarmos que *Nemo*, em latim, significa ninguém) que nos conduz através de imagens de grandeza e mudanças de escala das grandes metrópoles, com todas as suas ameaças (fossem estas representadas por casas que criavam pés e corriam atrás de Nemo ou ambientes caóticos e repletos de gente dos quais ele não conseguia encontrar a saída) para, ao final, invariavelmente descobriremos que se tratava de um pesadelo – com o personagem, literalmente, acordando ao cair da cama. Um pouco à frente de Nemo, a exposição vai se deter em um período no qual as grandes cidades já estão estabelecidas e apresentam os problemas típicos das metrópoles: a superpopulação, o aumento da violência, a sujeira nas ruas, a impessoalidade, a dificuldade do convívio. Boa parte destas questões já haviam sido detectadas pelo sociólogo alemão Georg Simmel (1858-1918) desde o início do século, e foram alvo das preocupações da principal corrente de sociologia urbana da época, a Escola de Chicago. É neste cenário que temos o nascimento de um dos super-heróis mais conhecidos: *Superman*. Criado em 1938, este tenta resolver os problemas que ameaçam uma cidade fictícia, *Metroplis* – cujo nome decorre da famosa cidade do filme realizado por Fritz Lang, segundo seus autores, Jerry Siegel e Joe Shuster. Estes eram, na verdade, os problemas apresentados por qualquer grande cidade no mundo, de grupos de *gangsters* à ondas de violência doméstica. Vivia-se em um período no qual parecia que o *way of life* americano seria eficaz na resolução de todo e qualquer problema criado pelo modo de vida urbano: *Superman* é o retrato deste raciocínio, e não está sozinho. É seguido de perto por um sem número de super-heróis que cumprem a mesma função: livrar as cidades dos elementos que comprometam tal modo de vida.

Prosseguimos acompanhando o percurso proposto pela mostra, e nos deparamos com uma cidade que já perdeu boa parte das ilusões a respeito da idealidade que se conferia ao devir da vida urbana. É na segunda metade do século XX que as propostas dos



urbanistas e os enredos dos quadrinhos se aproximam um do outro de forma mais perceptível, já demonstrando um certo esgotamento das formas com as quais as cidades haviam se conduzido até então. É deste período o famoso livro da jornalista Jane Jacobs (1916-2006), “Morte e vida das grandes cidades norte-americanas”, no qual ela faz pesadas críticas a todo o raciocínio modernista que havia conduzido o crescimento das cidades até os anos sessenta. A exposição nos convida a que nos detenhamos sobre as propostas futuristas do grupo de arquitetos *Archigram*, que tentava elaborar caminhos alternativos para os rumos a serem tomados pelas cidades, com as suas *Instant City*, *Walking City*, ou a *Plug-in City*, que, por vezes, podiam parecer, com suas características mutáveis e uso de alta tecnologia, mais fantasiosas que qualquer proposta apresentada pelos quadrinhos. A linguagem gráfica dos *comic books* passa a ser apropriada não apenas por estes grupos, mas também pelas artes plásticas, através de obras desenvolvidas por nomes como Andy Warhol (1928-1987) e Roy Lichtenstein (1923-1997), pertencentes ao movimento *Pop Art*, e também presentes na mostra.

Chegamos, por fim, ao final do século XX, e,

junto com ele, vem um sentimento de frustração e desconforto a respeito dos modos de vida urbano. Neste período, já não encontramos mais super-heróis salvadores, apenas pessoas comuns tentando lidar com o seu cotidiano, inseridas, muitas vezes, em um panorama distópico. As narrativas deixam de lado os grandes temas coletivos para se concentrarem nas pequenas rotinas e nos problemas existenciais individuais. As certezas caem por terra, e mesmo os antigos super-heróis, que continuam existindo, sofrem com questionamentos e dúvidas existenciais, que espelham estes tempos de profunda introspecção, ambiguidades e desencantamento. Essa situação parece se alterar a partir dos ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos. Há nos quadrinhos, subitamente, o ressurgimento da figura de um super-herói onipotente que será responsável por resolver os problemas das cidades, que passam a ser, sobretudo, os problemas causados pelo terrorismo. Um bom exemplo de tal fenômeno é o retorno de um antigo herói, o Homem de Ferro, que havia sido criado por Stan Lee em 1968. A exposição retrata a sua volta à cena urbana, já no século XXI, com seus super poderes alcançados graças à utilização de

tecnologia de ponta.

Por outro lado, há ainda uma outra vertente contemporânea das histórias em quadrinhos que toma um rumo no qual parece ser possível recuperar uma certa poética da vida urbana, desenvolvendo um olhar que procura esta poética em seus detalhes. Tal vertente se desenvolverá através de enredos que encontram seu cenário especialmente concentrado em bairros distantes do congestionamento dos grandes centros ainda dotados de um aspecto bucólico, em cidades pequenas, ou em mundos fictícios. Poderíamos arriscar afirmar que isso parece representar uma negação das formas através das quais a sociedade urbana se estruturou durante todo o século anterior.

Sabemos que uma das formas de manter aceso o desejo que anima o modo de vida urbano é alimentá-lo através da criação de imaginários que mostrem aos que dela compartilham um retrato do que essa vida pode e deve ser. Nesse sentido, como fruto dos desejos humanos, a vida nas cidades é nutrida por discursos que refletem as principais questões de cada período histórico, traçando um retrato dos limites, possibilidades, desejos e necessidades a cada época. A literatura foi, no século XIX e parte do século XX, uma das mais fortes linguagens a contribuir na construção deste discurso. A narrativa cinematográfica, que nasce profundamente ligada ao modo de vida urbano, e se nutre fortemente dos acontecimentos ocorridos nas cidades, vai, ao longo de todo o século XX e até os dias atuais, ser outra destas eficientes linguagens que irão servir para a interpretação da vida em sociedade. Essas representações culturais são, além de formas de lazer, poderosos meios através dos quais se promove a criação de imaginários que irão determinar, incentivar ou coibir comportamentos.

Imaginário; este termo tão simples e, ao mesmo tempo, tão complexo, já suscitou inúmeras definições. Cornelius Castoriadis, em uma tentativa de elucidá-lo, afirma que poderia ser chamado de imaginário aquilo responsável pela postulação de novas formas de determinação de realidades sociais. E o filósofo irá detalhar o papel a ser desempenhado por essas formas dizendo que elas

... fazem existir um mundo no qual esta sociedade se inscreve e ocupa um lugar. É por meio delas que a sociedade constitui um sistema de normas, de instituições no sentido mais amplo do termo, de valores, de orientações, de finalidades, tanto da vida coletiva como da vida individual. (CASTORIADIS, 2002, p. 183)

É nesse sentido, de criar um mundo no qual o social se vê passando a ocupar um lugar que lhe é conferido a partir da sua representação, que pode ser interessante nos debruçarmos sobre as cidades que encontramos nas histórias em quadrinhos: como uma das portas possíveis para a entrever este panorama que por vezes pode estar tão próximo de nós que a sua visão se torna obliterada se encarada diretamente. Uma das muitas maneiras de ver a sociedade, portanto, através da construção de mais um discurso que permita a sua interpretação.

A exposição chega ao final. Ao término do longo corredor no qual vimos passar todo um século interpretado por desenhos de diversos artistas, temos uma grande sala. Nela, confortáveis bancos nos incentivam a sentar e ler... histórias em quadrinhos! O mundo inteiro expresso em desenhos das mais diversas origens e estilos, nos convidando a descobri-lo através de um olhar que, por alguns momentos, pode se esquecer que é adulto e se permitir o prazer de uma lúdica experiência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CASTORIADIS, Cornelius. *As Encruzilhadas do Labirinto IV: a ascensão da insignificância*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2002.
- THÉVENET, Jean-Marc. Entrevue. In: *Archi & BD: la ville dessinée*. Paris: *Cité de l'architecture & du patrimoine*, 2010. ■

REALIZAÇÃO



APOIOS

