

19

ano 5 | dezembro 2014

@metropolis



Revista eletrônica de  
estudos urbanos  
e regionais

# revista eletrônica *e-metropolis*

ISSN 2177-2312

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

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.

É direcionada a alunos de pós-graduação de forma a priorizar trabalhos que garantam o caráter multidisciplinar e que proporcionem um meio democrático e ágil de acesso ao conhecimento, estimulando a discussão sobre os múltiplos aspectos na vida nas grandes cidades.

A *e-metropolis* é editada por alunos de pós-graduação de programas vinculados ao Observatório das Metrôpoles e conta com a colaboração de pesquisadores, estudiosos e interessados de diversas áreas que contribuam com a discussão sobre o espaço urbano de forma cada vez mais vasta e inclusiva.

A revista é apresentada através de uma página na internet e também disponibilizada em formato “pdf”, visando facilitar a impressão e leitura. Uma outra possibilidade é folhear a revista.

As edições são estruturadas 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 tratam da governança urbana, bem como resenhas de publicações que abordem os diversos aspectos do estudo das metrôpoles e que possam representar material de interesse ao nosso público leitor.

A partir da segunda edição da revista incluímos a seção ensaio fotográfico, uma tentativa de captar através de imagens a dinâmica da vida urbana. Nessa mesma direção, a seção especial - incorporada na quarta edição - é uma proposta de diálogo com o que acontece nas grandes cidades feita de forma mais livre e de maneira a explorar o cotidiano nas metrôpoles.

Os editores da revista *e-metropolis* acreditam que a produção acadêmica deve circular de forma mais ampla possível e estar ao alcance do maior número de pessoas, transcendendo os muros da universidade.

**Observatório das Metrôpoles**  
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@bservatoriodasmetrolopes.net

Website:  
www.emetropolis.net

## editor-chefe

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro

## editores

Ana Carolina Christóvão  
Carolina Zuccarelli  
Eliana Kuster  
Fernando Pinho  
Juciano Martins Rodrigues  
Patrícia Ramos Novaes  
Renata Brauner Ferreira  
Samuel Thomas Jaenisch

## assistente

Daphne Besen

## conselho editorial

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. 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)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Claudia Ribeiro Pfeiffer (IPPUR/UFRJ)  
Prof Dr. Emilio Pradilla Cobos (UAM do México)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Fania Fridman (IPPUR/UFRJ)  
Prof Dr. Frederico Araujo (IPPUR/UFRJ)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Héléne Rivière d'Arc (IHEAL)  
Prof Dr. Henri Acserald (IPPUR/UFRJ)  
Prof Dr. Hermes MagalhãesTavares (IPPUR/UFRJ)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Inaiá Maria Moreira Carvalho (UFB)  
Prof Dr. João Seixas (ICS)  
Prof Dr. Jorge Natal (IPPUR/UFRJ)  
Prof Dr. Jose Luis Coraggio (UNGS/Argentina)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Lúcia Maria Machado Bógus (FAU/USP)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Luciana Corrêa do Lago (IPPUR/UFRJ)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. 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)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Márcia Leite (PPCIS/UERJ)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Maria Julieta Nunes (IPPUR/UFRJ)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. 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)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Rosa Moura (IPARDES)  
Ms. Rosetta Mammarella (NERU/FEE)  
Prof Dr. Sergio de Azevedo (LESCE/UENF)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Simaia do Socorro Sales das Mercês (NAEA/UFPA)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Sol Garson (PPED/IE/UFRJ)  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Suzana Pasternak (FAU/USP)

# Editorial

nº 19 ▪ ano 5 | dezembro de 2014

**A**brimos a edição 19 da revista e-metropolis com a tradução inédita do artigo *Theses on Urbanization*, do professor norte-americano Neil Brenner, coordenador do *Urban Theory Lab*, da *Harvard Graduate of Design* e um dos principais estudiosos das questões urbanas na atualidade. Publicado originalmente na revista *Public Culture* e aqui traduzido sob o título de “Teses sobre Urbanização”, o artigo traz uma contribuição crítica sobre a problemática contemporânea da urbanização planetária. Trata-se de uma importante síntese das reflexões teóricas, conceituais e metodológicas de Brenner sobre as questões urbanas, que certamente trará contribuições para os estudos sobre o urbano contemporâneo no Brasil e na América Latina.

Seguimos com o artigo “Buscando apreender o comportamento recente das migrações internas”, de autoria de Antônio Tadeu Ribeiro de Oliveira, que toma como tema central as migrações, e procura analisar os deslocamentos que ocorreram nas últimas décadas no Brasil, sob uma ótica marxista, em especial da abordagem que trata do capitalismo dependente. Através da articulação entre evidências empíricas e o modelo explicativo proposto, o autor argumenta a favor de mudanças recentes nos processos de mobilidade interna e que essas poderiam ser explicadas ainda em função da divisão internacional do trabalho e dos lugares ocupados pelos países em desenvolvimento nesta configuração. Ou seja, os deslocamentos populacionais brasileiros estariam associados aos movimentos e processos em torno da

acumulação do capital, ao longo do tempo.

O segundo artigo, intitulado “O Novo Recife: Identidade, espaço, cultura e as tramas do processo de requalificação e gentrificação de sua área central”, discute as transformações que vêm atravessando as cidades contemporâneas nas últimas décadas, com foco nos processos socioespaciais de gentrificação, ligados à crescente homogeneização, fragmentação e hierarquização do espaço. Concentrando-se no exemplo da capital pernambucana, o texto analisa a recente produção de imagens simbólicas da cidade como estratégia identitária e valorativa do espaço urbano.

Em seguida apresentamos o artigo “Planejamento urbano e ideologia: uma análise do Plano Diretor do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro”, de Ticianne Ribeiro de Souza, que analisa o discurso governamental utilizado na defesa da construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Ao analisar o relatório final do Plano Diretor do Arco Metropolitano, a autora debate os aspectos econômico e socioambiental desse empreendimento, a partir do conceito de discurso ideológico tratado por Engels e Marx no livro “A ideologia alemã”.

Por fim temos o artigo “Conflitos socioambientais e a periferização do espaço: desafios ao planejamento regional no Estado do Rio de Janeiro”, de Marcos Dominguez, que questiona as políticas públicas implementadas pelo Estado Fluminense em relação ao planejamento regional e a organização produtiva do espaço, que teriam favorecido historicamen-

te o crescimento econômico a curto prazo (o que o autor denomina de “crescentismo”) em detrimento da justiça social e da qualidade de vida da população. O autor critica a defesa irrestrita da eficiência produtiva e do crescimento econômico vigentes nas ferramentas de gestão e de planejamento regional que vêm ocultando as diversas dinâmicas sociais e os conflitos territoriais, subjugando-os aos interesses econômicos privados e supralocais e levando as comunidades locais à uma precarização e a uma vulnerabilidade social cada vez maior.

Neste número contamos também com ensaio fotográfico “Concreto e Afetos: enquadramentos da região central da Cidade do Rio de Janeiro”, de Priscilla Xavier, que coloca em foco os prédios da região central da cidade do Rio de Janeiro. Inspirada no filme “Medianeiras: Buenos Aires da era do amor virtual” (2011), de Ricardo Taretto, a autora busca retratar as distinções, harmonias, formas, cores e, sobretudo, os afetos que animam a região central. E nossa edição encerra com a resenha intitulada “Neoliberalização e Governança Metropolitana: uma análise da reestruturação urbana de Toronto”, na qual João Carlos Carvalhaes dos Santos Monteiro analisa o livro “*Changing Toronto: governing urban neoliberalism*”, obra coletiva de Julie-Anne Boudreau, Roger Keil e Douglas Young. Para o autor, o livro proporciona um entendimento amplo dos desdobramentos da agenda neoliberal em cidades à margem das metrópoles estadunidenses e europeias.

Boa leitura a todos! ■



# Índice

nº 19 ▪ ano 5 | dezembro de 2014

## Capa

- 06** Teses sobre a urbanização  
*Theses on urbanization*  
Por Neil Brenner

## Artigos

- 27** Buscando apreender o comportamento recente das migrações internas  
*Understanding the recent internal migrations*  
Por Antônio Tadeu Ribeiro de Oliveira
- 38** “O Novo Recife”: identidade, espaço e cultura e as tramas do processo de requalificação e gentrificação de sua área central  
*“The New Recife”: identity, space, culture and the urban requalification & gentrification process plots in its central area*  
Por Alexandre Sabino do Nascimento

- 47** Planejamento urbano, conflitos e ideologia: uma análise do Plano Diretor do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro  
*Urban planning, conflicts and ideology: a review of Rio de Janeiro’s Metropolitan Ring Road Master Plan*  
Por Ticianne Ribeiro de Souza

- 59** Conflitos socioambientais e a periferização do espaço: desafios ao planejamento regional no Estado do Rio de Janeiro  
*Social environmental conflicts and peripheralization: challenges towards the regional planning in the state of Rio de Janeiro*  
Por Marcos Thimoteo Dominguez

## Ensaio

- 67** Concreto e afetos: enquadramentos da região central da Cidade do Rio de Janeiro  
*Concrete and affections: Rio de Janeiro’s central area frameworks*  
Por Priscilla Xavier

## Resenha

- 70** Neoliberalização e governança metropolitana: uma análise da reestruturação urbana de Toronto  
*Neoliberalization and metropolitan governance: an analysis about urban restructuring in Toronto*  
Por João Carlos Carvalhaes dos Santos Monteiro

## ficha técnica

Projeto gráfico e editoração eletrônica  
**Paula Sobrino**  
paulasobrino@gmail.com

Revisão  
**Aline Castilho**  
alinecastilho1@hotmail.com

A Ilustração de capa foi feita por **Sergi Arbusà**, formado em Belas Artes, especializado em escultura pela Universitat de Barcelona e pela Nottingham Trent University, Inglaterra. É fundador e criador do coletivo artístico Penique Productions. Trabalha como artista em diferentes meios e mora entre Barcelona e Rio de Janeiro.  
sergiarbusa@gmail.com | www.sergiarbusa.com



Neil Brenner

# Teses sobre a urbanização

No começo da década de 1970, um jovem sociólogo marxista chamado Manuel Castells (na época, exilado em Paris), iniciou sua intervenção, que logo se tornaria um clássico, *A Questão Urbana*, ao declarar seu “espanto” que debate a respeito dos “problemas urbanos” que estavam se tornando “um elemento essencial nas políticas de governos, nas preocupações da mídia de massa e, consequentemente, no dia-a-dia de grande parte da população” (1977 [1972]: 1). Para Castells, esse espanto surgiu da sua perspectiva marxista ortodoxa, que pressupunha que a preocupação pelas questões urbanas eram ideológicas. Acreditava que o verdadeiro motor da mudança social residia em outro lado, na ação da classe trabalhadora e a mobilização anti-imperialista. Sobre essa base, Castells procedeu a desconstruir aquilo que via como a “ideologia urbana” predominante sob o capitalis-

mo gerencial do pós-guerra: sua teoria levava a sério a construção social do fenômeno urbano no discurso acadêmico e político, mas em última instância associava essas representações com processos supostamente fundacionais, relacionados com o capitalismo e o papel do estado na reprodução da força laboral.

Quatro décadas depois da intervenção clássica de Castells, o discurso sobre as questões urbanas presente na primeira parte do século XXI pode provocar facilmente um assombro similar: não porque marcara as operações do capitalismo mas porque se tornou uma das meta-narrativas dominantes, por meio da qual se interpreta (tanto em meios acadêmicos quanto na

## Neil Brenner

é professor de Teoria Urbana na Harvard Graduate School of Design (GSD) e Coordenador do Urban Theory Lab. Sua pesquisa é focada nas dimensões teóricas, conceituais e metodológicas das questões urbanas. Mais sobre o Urban Theory Lab: <http://urbantheorylab.net>. Autor de “Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization”, recentemente publicado.

[nbrenner@gsd.harvard.edu](mailto:nbrenner@gsd.harvard.edu)

O artigo foi originalmente publicado no volume 25 do periódico *Public Culture*. “Theses on Urbanization”, *Public Culture*, 25, 1, 2013, 86-114. *Public Culture* 25:1 DOI 10.1215/08992363-1890477. Copyright 2013 by Duke University Press

Traduzido por  
Daphne Costa Besen.

esfera pública) nossa atual situação planetária. Hoje, a educação interdisciplinar avançada nas ciências sociais, planejamento e desenho está florescendo nas principais universidades, e os temas urbanos estão sendo debatidos energeticamente por historiadores, críticos literários e outros *experts* da área de humanas. Da mesma maneira, os cientistas físicos e computacionais e ecologistas, contribuem para o desenvolvimento dos estudos urbanos por meio de suas explorações de informações baseadas em satélites, análises geo-referenciadas e tecnologias de sistemas de informação geográfica (sigla em inglês: GIS), que oferecem perspectivas mais diferenciadas sobre as geografias da urbanização (Potere e Schneider 2007; Gamba e Herold 2009; Angel 2011). Alguns textos clássicos, como “Morte e vida das grandes cidades americanas” (1965) de Jane Jacobs e “Cidade de quartzo” (1991) de Mike Davis, seguem animando as discussões sobre urbanismo contemporâneo, e mais recente, livros populares sobre cidades, como “O triunfo da cidade” (2011) de Edward Glaeser, “Bem-vindos à revolução urbana” (2010) de Jeb Brugmann e “Quem é a sua cidade?” (2008) de Richard Florida, junto com documentários como “Urbanizado” (dir. Gary Hustwit; 2011) e “Megacidades” (dir. Michael Glawogger; 1998), são amplamente discutidos na esfera pública<sup>1</sup>. A Exposição Universal de 2010, celebrada em Shangai sob o lema “Uma melhor cidade, uma melhor vida”, e grandes museus, exposições, e bienais de Nova York, Veneza,

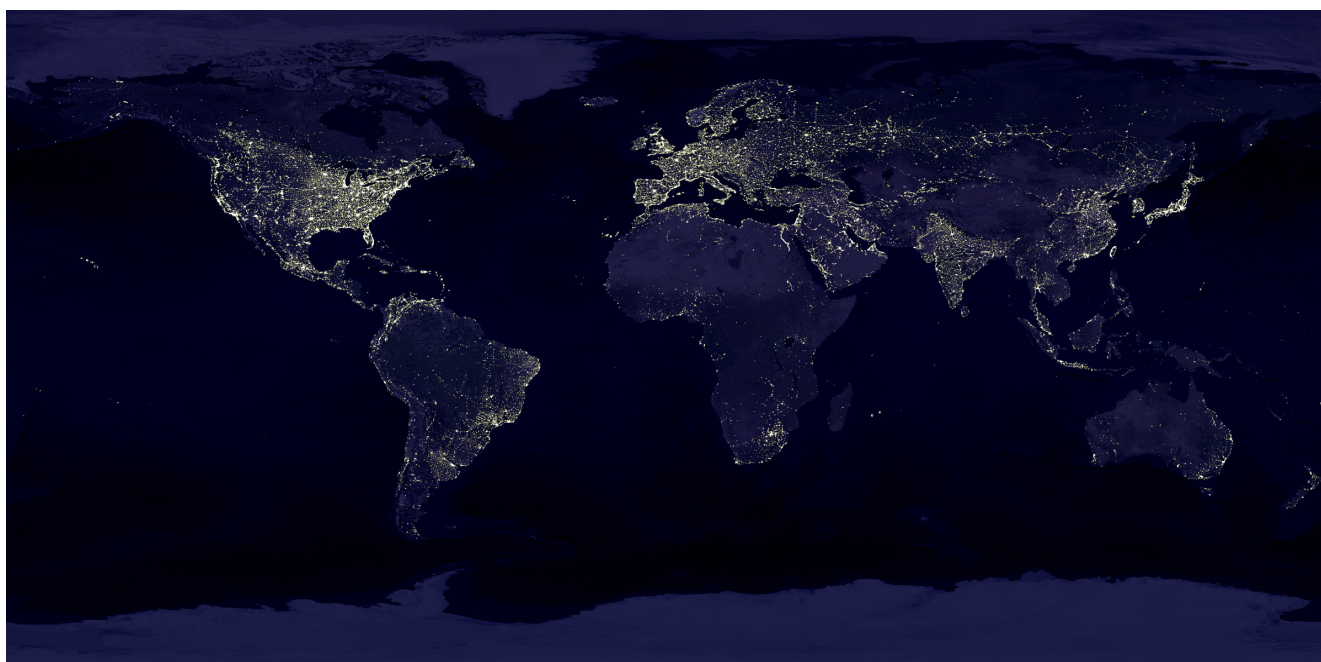
1 Para uma crítica mais forte de Florida 2008, Brugmann 2010 e Glaeser 2011, entre outros, ver Gleeson 2012.

Christchurch e Hong Kong dedicam grande atenção às questões da cultura urbana, desenho e desenvolvimento (Seijdel 2009; Kroeber 2012; Madden, forthcoming). O Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Urbanos (ONU-Habitat 1996) declarou o advento de uma “era urbana”, gerada pelo rápido crescimento da população mundial<sup>2</sup> nas cidades. Essa visão urbano-cêntrica do atual momento geo-histórico se popularizou por meio de uma série de conferências temáticas desenvolvidas em algumas das principais metrópoles do mundo, que foram organizadas e financiadas mediante uma iniciativa conjunta da *London School of Economics* e o *Deutsche Bank* (Burdett e Sudjic 2006). Até os debates sobre as mudanças climáticas e o futuro da biosfera estão sendo conectados com assuntos sobre a urbanização. Agora se reconhece que o entorno construído do planeta – em efeito, a infraestrutura sócio-material da urbanização – contribui diretamente para estabelecer transformações transcendentais na atmosfera, os hábitos bióticos, as superfícies do uso da terra e as condições oceânicas, o que produz consequências a longo prazo para o metabolismo das formas de vida humana e não-humanas (Luke 1997; Sayre 2010).

Essas reorientações intelectuais e culturais coincidem temporalmente com uma série de transformações espaciais, reposicionamentos institucionais e mobilizações sociais em larga escala, que têm intensificado o significado e a magnitude das condições urbanas.

2 Para uma contextualização histórica e crítica detalhada dessa proposição da ONU, ver Brenner e Schmid 2012a.

**Figura 1:** Como essa imagem de satélite com luzes à noite ilustra, as geografias da urbanização explodiram as barreiras das cidades, metrópoles, região e território: assumiram uma escala planetária.



Fonte: National Aeronautics and Space Administration (NASA).



Em primeiro lugar, as geografias da urbanização (concebidas durante muito tempo com respeito às populações densamente concentradas e aos entornos construídos das cidades) estão adquirindo morfologias novas e de maior envergadura, que perfuram, atravessam e fazem explodir a antiga divisão entre o urbano e o rural (ver figura 1). Como explicam Edward Soja e Miguel Kanai (2006: 58):

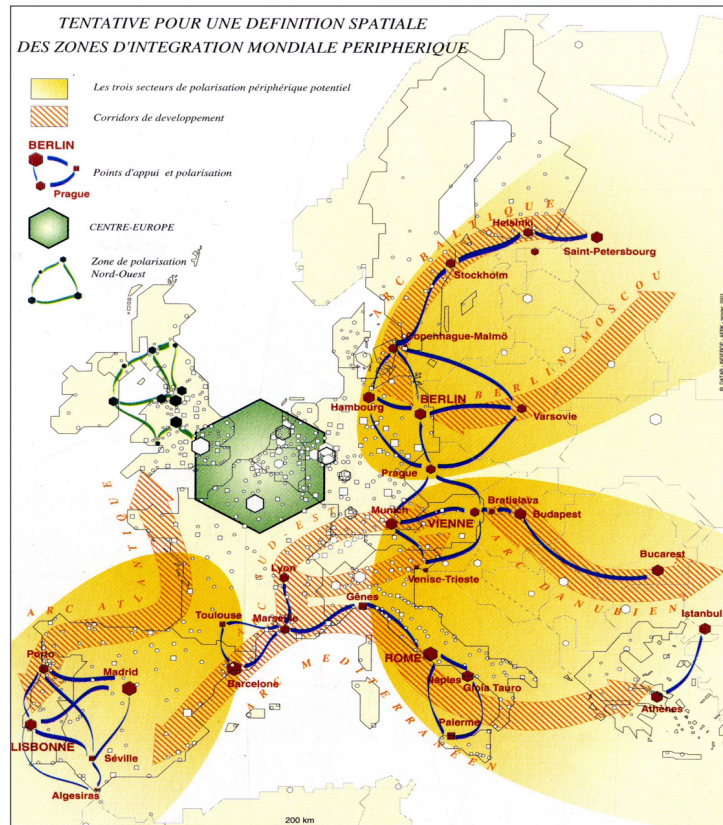
O urbanismo como modo de vida, circunscrito em outros tempos ao centro metropolitano histórico, se propagou externamente, criando densidades urbanas e novas cidades “externas” e “periféricas” onde antes havia subúrbios, campos verdes ou zonas rurais. Em algumas áreas, a urbanização se expandiu em escala regional, o que gerou galáxias urbanas gigantes, com tamanhos de população e graus de poli-centrismo que superam amplamente qualquer coisa imaginada há apenas algumas décadas (...). Em certos casos, as regiões metropolitanas se unem e formam conglomerados ainda maiores, como parte de um processo que poderia ser chamado de “urbanização regional estendida”.

Em segundo lugar, ao longo de cada uma das principais regiões econômicas do mundo, os respec-

tivos governos nacionais, estaduais e municipais têm impulsionado iniciativas políticas espacialmente seletivas para criar novas matrizes vinculadas a inversão de capitais transnacionais e o desenvolvimento urbano em vastas zonas de seus territórios (Ong 2000; Brenner 2004; Correa 2011; Park, Child Hill e Saito 2011). Essas estratégias públicas as vezes apontam para os núcleos metropolitanos tradicionais, mas também articulam amplas estruturas de acumulação e regulação espacial, que se organizam ao longo de corredores intercontinentais de transporte, grandes redes de infraestrutura, telecomunicações e energia, zonas de livre comércio, triângulos de crescimento transnacionais e regiões fronteiriças internacionais. Essa paisagem estendida de urbanização é agora um campo de força constituído por estratégias estatais regulatórias entrecruzadas, que têm sido desenhadas para territorializar, em longo prazo, investimentos de larga-escala no ambiente construído e para canalizar fluxos de matéria-prima, energia, produtos básicos, trabalho e capital por meio do espaço transnacional (ver figuras 2 e 3).

Um terceiro aspecto consiste em que, dentro desse tumulto mundial de reorganização sócio-espacial e regulatória, estão se cristalizando novos vetores de luta social urbana. Michael Hardt e Antonio Negri sugeriram recentemente que a metrópole contemporânea se converteu em um ponto de mobilização sócio-política, cujo papel é análogo ao que desempenhou a fábrica durante a época industrial. De acordo com esses filósofos, a cidade representa agora o “espaço do comum” (Hardt e Negri 2009: 250) e, por conseguinte, a base territorial para a ação coletiva sob as condições do capitalismo globalizador, os estados neoliberalizadores e o Império reconstituído. Em muitas regiões urbanas do planeta, a noção de direito à cidade (desenvolvida no final da década de 1960 por Henri Lefebvre) se transformou em um grito de combate para os movimentos sociais, as coalizões e os setores reformistas de tendências dominantes e radicais, assim como para diversas organizações não governamentais globais, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) e o Fórum Urbano Mundial (Harvey 2012; Mayer 2012; Merrifield 2012; Schmid 2012). Logo, o urbano já não é somente um local ou arena de conflitos políticos, mas se tornou um de seus principais interesses em disputa. Cada vez mais, a reorganização das condições urbanas aparece como um meio para modificar, em seu conjunto, as estruturas político-econômicas e as formações espaciais gerais do capitalismo mundial correspondentes a primeira parte do século XXI (ver figura 4).

Figura 2: Novas formas de planejamento espacial na União Europeia preveem uma infraestrutura integrada de extensão continental para transporte e comunicação - em efeito, uma matriz europeia de urbanização.



Fonte: INGEROP, Elaboration of a Long Term Polycentric Vision of the European Space Paris: Delegation pour l'Aménagement du Territoire et l'Action Régionale (DATAR), Dezembro de 2000.

Essas tendências são multifacetadas, voláteis e contraditórias, e suas importâncias acumuladas representam uma questão que sem dúvida está sujeita à interpretações e a um intenso debate. Embora, como mínimo, poderia se dizer que os espaços urbanos têm se tornado essenciais para a vida política, econômica, social e cultural, assim como para as condições socioambientais do mundo. Diversos campos da pesquisa social, a intervenção política e o discurso público sustentam agora que a configuração dos entornos urbanos/urbanizantes construídos e das respectivas instituições tem consequências significativas para o futuro do capitalismo, a política e, de fato, o ecossistema planetário em sua totalidade. Para aqueles que há muito tempo se preocupam com questões urbanas, seja na teoria, na pesquisa, ou na prática, esses são desenvolvimentos muito animadores. Mas também são acompanhados por novos desafios e perigos - por exemplo, a proliferação da confusão sobre a especificidade do urbano propriamente dito, tanto como uma categoria de análise para teoria e pesquisa social, quanto como categoria de prática na política e vida cotidiana<sup>3</sup>.



Ao final da década de 1930, o sociólogo urbano da Escola de Chicago, Louis Wirth (1969 [1937]) escreveu um artigo em que delineou os contornos analíticos do urbanismo com referência à uma tríade clássica de propriedades sociológicas – grande tamanho da população, alta densidade demográfica e elevados níveis de heterogeneidade demográfica. Para Wirth, a coexistência espacial dessas propriedades dentro das áreas urbanas distinguia essas zonas de qualquer outro tipo de assentamento e justificava a adoção de estratégias específicas – ferramentas de um campo diferente da sociologia urbana – para a pesquisa. Ao contrário, no começo do século XXI, o urbano

<sup>3</sup> A distinção entre categorias de análise e categorias de prática é desenvolvida por Rogers Brubaker e Frederick Cooper (2000). Para uma mediação poderosa sobre essas aplicações sobre as questões urbanas, ver Wachsmuth, e, em um contexto prévio, Sayer 1984.



**Figura 3:** Novas geografias transnacionais de intervenção estatal no processo urbano estão emergindo, como ilustrado nesse mapa de 2011 do projeto para a *Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA) Project Portfolio*.

parece ter se convertido na quintessência do signifi-  
ficante difuso: sem nenhuma claridade em matéria  
de parâmetros de definição, coerência morfológica  
ou rigor cartográfico, se usa para referenciar uma  
variedade aparentemente ilimitada de processos,  
transformações, trajetórias, potenciais e condições  
sócio-espaciais contemporâneas. Ash Amin e Nigel  
Thrift (2002: 1) descrevem essa situação da seguinte  
maneira:

A cidade está em todos os lados e em todas as coi-  
sas. Se o mundo urbanizado é agora uma cadeia de  
áreas metropolitanas conectadas por lugares/corre-  
dores de comunicação (aerportos e linhas aéreas,  
estações e ferrovias, estacionamentos e estradas,  
tele-portos e autopistas informáticas), então o que  
não é o urbano? É o povo, a aldeia, o campo? Tal-  
vez, mas apenas a um grau delimitado. As pegadas



da cidade estão em todos esses lugares, na forma daqueles que viajam diariamente para o trabalho, turistas, trabalho à distância, meios de comunicação e urbanização dos modos de vida. A divisão tradicional entre a cidade e o campo foi perfurada.

O processo emergente de urbanização estendida está produzindo uma estrutura variegada que, em lugar de concentrar-se em pontos nodais ou de circunscrever-se à regiões delimitadas, se tece agora de maneira desigual e com uma densidade cada vez maior em grandes extensões de todo o mundo. Resulta impossível entender adequadamente essa formação por meio dos conceitos tradicionais relacionados com a urbanidade, o metropolitanismo ou o esquema binário urbano/rural, que pressupõe uma separação espacial coerente dos distintos tipos de assentamentos. Tampouco se pode conseguir uma compreensão eficaz sobre a base de ideias mais recém-desenvolvidas em torno da cidade global(izadora), já que a maioria de suas variantes pressupõem uma limitação territorial das unidades urbanas, embora agora, entendidas como ligadas com outras cidades mediante redes transnacionais de capital, trabalho e infraestruturas de transporte/comunicação<sup>4</sup>. Paradoxalmente, no mesmo momento em que o urbano parece ter adquirido uma importância estratégica sem precedentes para um amplo arco de instituições, organizações, pesquisadores, atores e ativistas, o seu contorno se tornou escorregadio. A aparente ubiquidade da condição urbana contemporânea faz com que se pareça impossível definir.

Sob essas condições, o campo teórico herdado de Wirth, Castells e outros urbanistas importantes do século XX se encontram agora em um estado de desordem. Se o urbano já não pode ser entendido como um lugar particular – é dizer, como um tipo de assentamento discreto, distintivo e relativamente delimitado, onde prevalecem formas específicas de relações sociais – o que poderia então justificar a existência de um campo intelectual dedicado a sua investigação?



Na atualidade, o mundo dos estudos urbanos acadêmicos hospeda diversos “sintomas mórbidos”, que parecem significar a última entre uma longa sucessão de crises epistemológicas que têm periodicamente ri-cocheteado por meio do campo desde suas origens,

4 Ver Brenner e Schmid 2012a. “Cities” (2002) de Amin e Thrift desenvolve uma versão produtiva dessa crítica, embora seja orientada em direção a um caminho metodológico diferente do que o desenvolvido aqui.

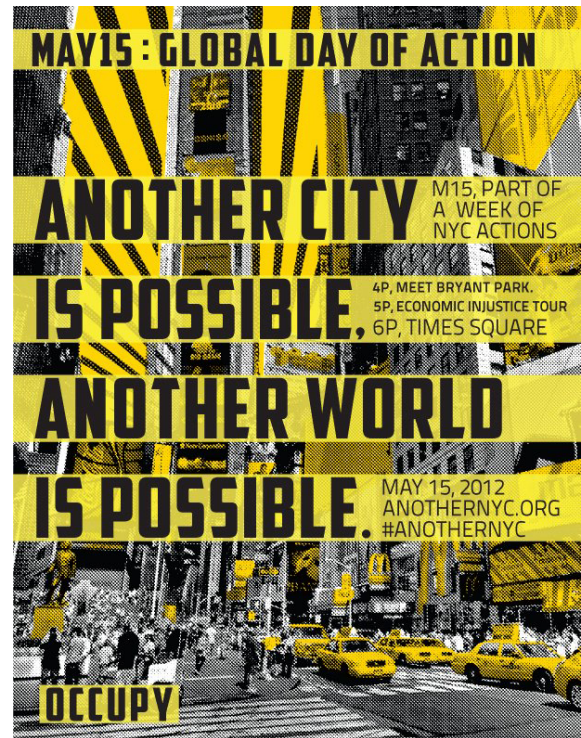


Figura 4: Outra cidade, outro mundo. 2011. Ange Tran, *Not an Alternative*.

há quase um século<sup>5</sup>. Os pesquisadores mais especializados e orientados empiricamente desenvolvem tarefas formidáveis no que diz respeito à coleta de dados, e refinamento metodológico e os estudos concretos se mantêm em pé frente ao desafio de lidar com a decadência das bases epistemológicas. Desse modo, a especialização disciplinária e sub-disciplinária produz um “campo cego” - segundo a denominação de Lefebvre (2003 [1970]: 29, 53) - onde as investigações concretas sobre temas tradicionais continuam acumulando-se, apesar de que o “fenômeno urbano tomado como um todo” está oculto da nossa vista<sup>6</sup>. Enquanto isso, entre os urbanistas que se mostram interessados em abordar essas questões, existe uma maior confusão enquanto as bases analíticas e a “razão de ser” do campo em sua totalidade. Uma revisão superficial dos trabalhos recentes sobre teoria urbana revela que existem discrepâncias de base em quase todos os temas imagináveis: tanto para conceituar o que estudam (ou deveriam estudar) os urbanistas como justificar por que o fazem (ou deveriam fazê-lo) e para determinar qual é a melhor maneira de alcan-

5 Para crises prévias, ver Castells 1976 e Abu-Lughod 1969. Sobre desafios contemporâneos, ver, entre outros trabalhos, Roy 2009; Roy e Ong 2011; Zukin 2011; e Schmid, s.d.

6 O conceito de “campo cego” é emprestado da polêmica de Lefebvre contra o excesso de especialização nos estudos urbanos da corrente principal, uma situação que em sua visão contribui para uma fragmentação de seu objeto básico de análise e para mascarar a totalidade mundial formada pela urbanização capitalista. Ver Lefebvre 2003 (1970).



çar seus objetivos<sup>7</sup>. Essa situação gerou uma “Torre de Babel acadêmica” (Lefebvre 2003 [1970]: 54) em que, mesmo quando existem inovações conceituais produtivas, a fragmentação das realidades urbanas na prática política, econômica e cultural cotidiana é replicada sem demasiado sentido crítico dentro do terreno discursivo da teoria urbana.

Dentro desse marco, uma tendência particularmente problemática é o giro contextualista que se tornou moda entre muitos urbanistas marcados pela teoria do ator-rede de Bruno Latour e, associados a ela, os conceitos neo-deleuzianos de agenciamento. Sobretudo em suas variantes moduladas ontologicamente, esses enfoques rejeitam as formas abstratas ou macro-estruturais de argumentação em favor de narrativas baseadas em lugares específicos e descrições densas, que parecem oferecer um meio mais direto para acessar aos contornos micro-sociais de uma paisagem urbana que muda rapidamente<sup>8</sup>. Essas posições podem rodear parcialmente alguns dos pontos cegos estruturalistas correspondentes às anteriores posturas meta-teóricas; e em certos casos, conseguir abrir novos e frutíferos horizontes para indagar sobre os processos urbanos, particularmente em respeito ao papel dos agentes não-humanos na estruturação dos lugares. Porém, lamentavelmente, a maioria dos trabalhos sobre agenciamentos urbanos nem sequer abordam os enigmas epistemológicos de base delineados anteriormente e, por conseguinte, estão muito longe de começar a resolvê-los<sup>9</sup>. Também aqui, o conceito do urbano está unido a um conjunto extraordinariamente difuso de referentes, conotações e condições. Todos esses fatores derivam com frequência das categorias cotidianas da prática, que logo se convertem de maneira não reflexiva em compromissos analíticos. Assim, a indeterminação teórica do campo se aprofunda ainda mais, enquanto o contexto do contexto – as amplas dimensões geopolíticas e geoeconômicas dos processos contemporâneos de urbanização e as formas associadas que mostram o sistema capitalista mundial enquanto a reestruturação, a expropriação e o desenvolvimento espacial de-

sigual – é submetida a uma análise de “caixa preta”<sup>10</sup>.

Existe algum futuro para a teoria urbana em um mundo onde a urbanização foi generalizada? O que os urbanistas devem fazer? Afirmar o caráter aparentemente amorfo do terreno escolhido para sua pesquisa e resignar a tarefa de rastrear a vida social e a forma especial de lugares definidos genericamente? Ou devem os estudos urbanos hoje em dia serem seguidos utilizando o controverso marco não-espacial proposto por Peter Saunders, nos anos 80 (1986 [1981]), que enfatizava processos sociais constitutivos (em particular, o consumo coletivo) em vez de sua materialização em formas espaciais? Ou, desde um ponto de vista ainda mais radical, talvez seja tempo de falar do campo anteriormente conhecido como estudos urbanos, considerando que o trabalho nesse âmbito de investigação corresponde a uma fase da modernidade capitalista cujas pré-condições sócio-espaciais já foram substituídas? Em uma recente reflexão de tom provocador, o eminente sociólogo urbano Herbert Gans (2009) sugere algo dessa índole: propõe substituir a *problematique* herdada dos estudos urbanos por outra vinculada a uma “sociologia de assentamentos”, com base em tipologias reinventadas da organização espacial humana e em uma compreensão menos rígida dos limites entre lugares. Ao contrário de Saunders, Gans insiste que o campo em debate deve reter um componente especial, mas opta por abandonar a cartografia do espaço de assentamento urbano que durante muito tempo apoiou a sociologia urbana, incluindo suas próprias investigações pioneiras desenvolvidas a partir dos anos 60.

É tentador seguir a direção de Gans e confrontar os cenários emergentes de urbanização com um quadro-negro conceitual mais ou menos em branco, desprovido da bagagem epistemológica desajeitada associada ao último século de debates sobre cidades, formas metropolitanas e questões urbanas. Fazê-lo, porém, implicaria reintroduzir uma versão da recusa prévia de Castells frente ao discurso urbano como pura ideologia. Essa posição não teria elementos suficientes para explicar a contínua e poderosa ressonância do urbano ao longo de diversas áreas da teoria e da pesquisa, assim como sua invocação difundida como local, objetivo ou projeto em tantas esferas de reorganização institucional, estratégia político-econômica e luta popular. Certamente, o compromisso intensificado com as condições e potencialidades urbanas – esboçado anteriormente – indica que o mundo contemporâneo está atravessando transformações

7 Para um resumo útil e avaliações críticas sobre esse assunto, ver Soja 2000 e Roy 2009. Outro recurso útil sobre esse debate é o periódico *CITY: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*, que dedica grande atenção às discussões de bases teóricas / epistemológicas e suas ramificações políticas.

8 Os textos-chave nessa linha de pesquisa incluem Latour e Hermant 2006 (1998); Fariás e Bender 2010; e McFarlane 2011a, 2011b.

9 Uma importante exceção à essa generalização é o trabalho de Ignacio Fariás (2010), que explicitamente confronta tais questões e propõe uma radical, se controversa, reflexão da questão urbana. Uma avaliação mais cautelosa do potencial de tais abordagens na pesquisa urbana é apresentado em Bender 2010.

10 Sobre a noção de contexto do contexto, ver Brenner, Peck e Theodore 2010. Uma versão dessa linha de crítica é desenvolvida em Brenner, Madden e Wachsmuth 2010 e também Wachsmuth, Madden e Brenner 2011.

sócio-espaciais sistêmicas e demonstra o esforço atual para construir esse mapa cognitivo do qual falou Fredric Jameson (1988: 347-57), que permitia assegurar a orientação cartográfica em condições de profundo deslocamento fenomenológico<sup>11</sup>.

Independentemente de suas dimensões ideológicas, que são consideráveis, a noção do urbano não pode se reduzir a uma categoria de prática; segue sendo uma ferramenta conceitual crítica em qualquer tentativa de teorizar a atual destruição criativa do espaço político-econômico sob o capitalismo do começo do século XXI<sup>12</sup>. Como reconheceu Lefebvre (2003 [1970]), esse processo de destruição criativa (em seus termos, “implosão-explosão”) não se limita a nenhum lugar, território ou escala de tipo específico; gera uma “problemática”, uma síndrome de condições, processos, transformações, projetos e lutas emergentes, que se conecta a generalização desigual da urbanização em escala planetária. Consequentemente, deve-se sustentar a continuação da teoria urbana, embora em uma forma reinventada criticamente, que identifique o caráter incessantemente dinâmico e criativamente destrutivo do “fenômeno urbano” (Lefebvre 2003 [1970]) sob a ordem capitalista e que, sobre essa base, aponte a decifrar os padrões emergentes da urbanização planetária. De acordo com a adequada formulação combativa de Ananya Roy (2009: 820), esse momento é sem dúvida o ideal para “abrir novas geografias teóricas”, para uma abordagem rejuvenescida dos estudos urbanos críticos.



Sem intenção de provocar um curto-circuito no processo de aberta e turbulenta experimentação teórica que requer tal iniciativa, o restante deste ensaio apresenta uma série de teses destinadas a promover um debate sobre a condição urbana contemporânea no planeta, o estado de nosso patrimônio intelectual nos campos acadêmicos dedicados a sua investigação e as perspectivas para a adoção de novas estratégias conceituais, capazes de decifrar as realidades e as potencialidades urbanas emergentes em diversos lugares, territórios e escalas. Várias dessas teses estão vinculadas à vasta literatura acadêmica sobre estudos urbanos que foi se desenvolvendo durante quase um século. Outras teses confrontam um terreno analí-

co o qual corresponde à pouca pesquisa urbana, ou que foi previamente abordado por meio de rotas que geralmente caem para fora da órbita dos estudos urbanos, pelo menos no sentido tradicional do campo.

Enquanto essas teses sustentam um argumento de que deve-se seguir prestando atenção nas questões urbanas, elas propõem uma visão reconstituída do “lugar” dessas questões. Como enfatizou acertadamente Andrea Kahn (2005: 287), a demarcação dos lugares urbanos sempre implica complexas manobras epistemológicas, políticas e cartográficas; se trata mais de “configurações multi-escalares heteroglóssicas para interações e interseções” que de artefatos espaciais, discretos, pré-estabelecidos ou autônomos. Entretanto, de uma maneira mais abstrata, a orientação teórica aqui desenvolvida sugere que o caráter urbano de qualquer local (desde a escala do bairro até a do mundo inteiro) só pode ser definido em termos substantivos, com respeito aos processos sócio-espaciais históricos que o produzem. Como se tem apontado, o urbano é então uma “abstração concreta”, na qual as relações sócio-espaciais contraditórias do capitalismo (mercantilização, circulação e acumulação de capital e formas conexas de regulação/impugnação política) são territorializadas (incorporadas em contextos concretos e, por fim, fragmentadas) e ao mesmo tempo se generalizam (estendidas ao longo de cada lugar, território e escala e, então, universalizadas) (Brenner 1998; Schmid 2005; Stanek 2011: 151–56). Assim, o conceito de urbano tem o potencial para iluminar o modelado criativamente destrutivo dos cenários sócio-espaciais modernos, não somente dentro de cidades, áreas metropolitanas e outras zonas consideradas tradicionalmente no âmbito do urbanismo, mas também por meio do espaço do mundo como um todo<sup>13</sup>.

Desde o metodológico, e acaso também desde o substancial, essas proporções se inspiram em Lefebvre (2003 [1970]: 66) e em sua chamada meta-filosofia da urbanização: um enfoque exploratório que “proporciona orientação, ... abre caminhos e revela um horizonte”, no lugar de fazer declarações sobre uma condição atualizada ou um processo completo. Na medida em que os mapas cognitivos herdados da

11 O conceito neo-Althusseriano de Jameson baseia-se na estrita noção fenomenológica introduzida pelo designer urbano Kevin Lynch em seu texto clássico *The Image of the City* (1960).

12 Sobre a destruição criativa do espaço urbano, ver Harvey 1989.

13 As noções de global, planetário, e o mundo são igualmente filosóficas e politicamente contestadas e requerem mais análises. Ver Elden 2011; Sarkis 2011; Madden, *forthcoming*; e os vários textos reunidos em Lefebvre 2009. Para motivos presentes, deve ser suficiente simplesmente notar que o “mundo”, como utilizado aqui, refere-se a um planeta que abrange zona de ação, imaginação e potencialidade que é dialeticamente coproduzida com o urbano: não é somente “preenchido” pela extensão global da urbanização, mas é ativamente constituído e perpetuamente reorganizado nas e pelas relações urbanas sócio-espaciais. Esse ponto é lucidamente desenvolvido em Madden, *forthcoming*.

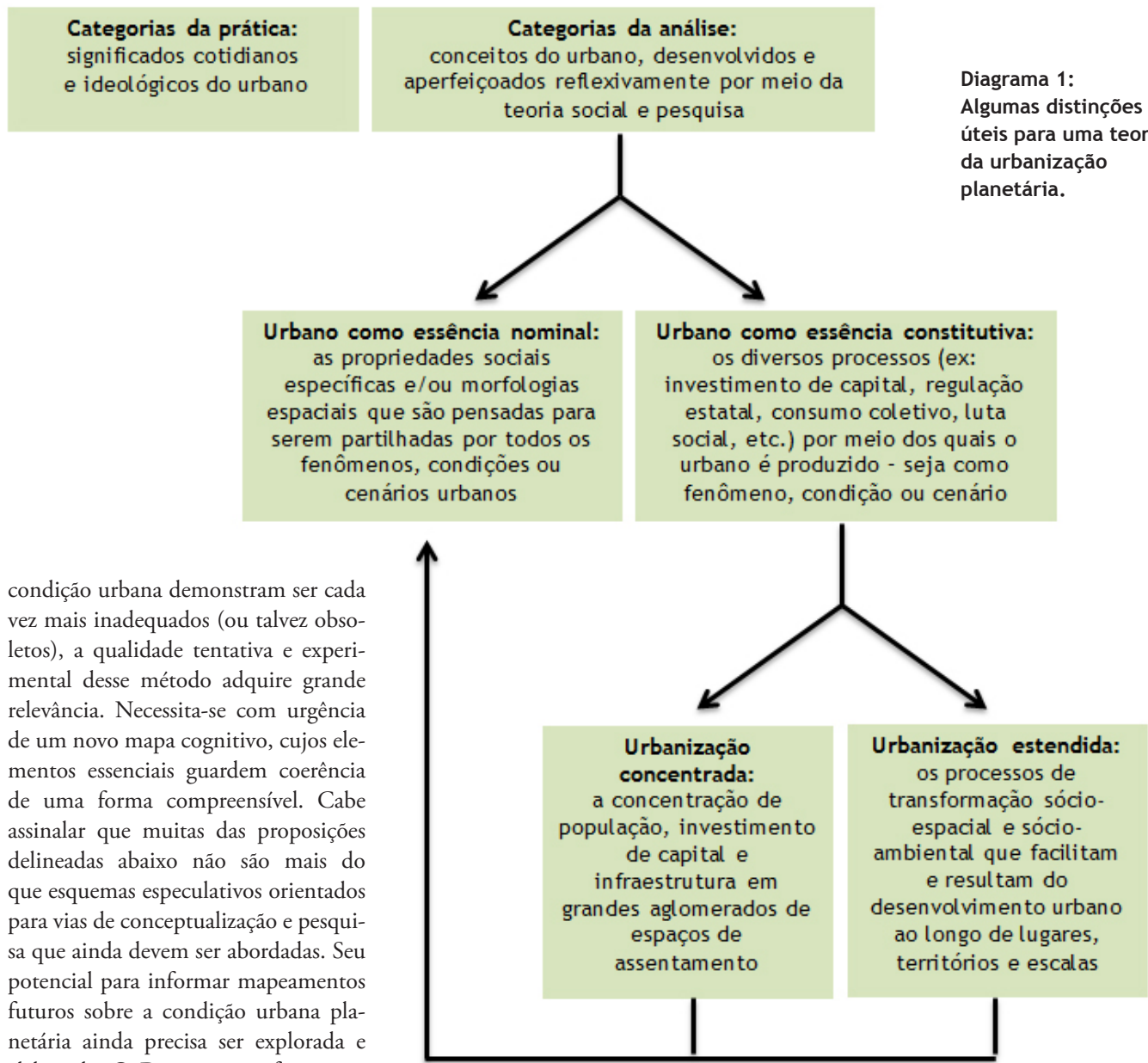


Diagrama 1: Algumas distinções úteis para uma teoria da urbanização planetária.

condição urbana demonstram ser cada vez mais inadequados (ou talvez obsoletos), a qualidade tentativa e experimental desse método adquire grande relevância. Necessita-se com urgência de um novo mapa cognitivo, cujos elementos essenciais guardem coerência de uma forma compreensível. Cabe assinalar que muitas das proposições delineadas abaixo não são mais do que esquemas especulativos orientados para vias de conceptualização e pesquisa que ainda devem ser abordadas. Seu potencial para informar mapeamentos futuros sobre a condição urbana planetária ainda precisa ser explorada e elaborada. O Diagrama 1 oferece um resumo esquemático de algumas das distinções apresentadas no texto.

**1. O urbano é uma construção teórica.** O urbano não é um local, espaço ou objeto pré-estabelecido; sua demarcação como zona de pensamento, representação, imaginação ou ação somente pode se produzir por meio de um processo de abstração teórica (Martindale 1958; Abu-Lughod 1969; Castells 1977 [1972]). Tais abstrações condicionam “o modo que “esculpimos” nosso objeto de estudo e as propriedades que devemos considerar nos objetos particulares” (Sayer 1984: 281; ver também Sayer 1981). Assim, eles têm um impacto enormemente estruturador em investigações concretas de todos os aspectos pertencentes ao entorno construído e a reestruturação sócio-espacial. Nesse sentido, as questões de conceptualização configuram o núcleo de todas as formas de estudo urbano, ainda nos casos

mais empíricos, contextualizados e orientados aos detalhes. Elas não são meras condições de fundo ou dispositivos de moldura, mas constituem o próprio tecido interpretativo por meio do qual os urbanistas entrelaçam meta-narrativas, orientações político-normativas, análises de dados empíricos e estratégias de intervenção.

**2. O local e o objeto da pesquisa urbana são essencialmente contestados.** Desde a institucionalização formal dessa área sociológica no começo do século XX, a demarcação conceitual do urbano tem sido um tema de intensos debates e desacordos dentro das ciências sociais. A partir de então, a trajetória da pesquisa urbana não só compreende a acumulação de estudos concretos em e de espaços urbanizantes, mas também a contínua rearticulação teórica de sua

especificidade como tal, tanto no plano social como espacial. Durante o último século, muitos dos grandes saltos conquistados neste campo se produziram mediante a elaboração de novos “cortes” teóricos na natureza da questão urbana (Gottdiener 1985; Saunders 1986 [1981]; Merrifield 2002).

**3. As principais vertentes dos estudos urbanos não demarcam seu local e objeto em termos de reflexividade teórica.** Em grande parte dos estudos específicos realizados durante o século XX, as cidades e os espaços urbanos foram considerados como locais de pesquisas transparentes e empiricamente coerentes. Conseqüentemente, o caráter do estudo urbano foi concebido simplesmente com referência a circunstância que seu ponto focal está localizado dentro de um lugar rotulado como “cidade”. Porém, essas posições empiricistas e predominantes não podem justificar suas próprias condições históricas e geográficas de possibilidade: necessariamente, pressupõem determinados postulados teóricos com respeito a especificidade da cidade e/ou o urbano, que moldam de maneira firme a trajetória da investigação concreta, geralmente em modos que não são examinados. Talvez a reflexividade crítica nos estudos urbanos somente possa ser cumprida se esses postulados forem explícitos, sujeitos a uma análise sistemática e revisados continuamente tendo em conta o desenvolvimento de questões da pesquisa, orientações político-normativas e preocupações práticas (Castells 1976).

**4. Tradicionalmente, os estudos urbanos demarcaram o urbano em contraposição aos espaços presumidamente não-urbanos.** Desde suas origens, o campo de pesquisa dos estudos urbanos concebeu o urbano como um espaço de assentamento específico, que em um plano qualitativo é diferente dos espaços presumidamente não-urbanos que o rodeiam: desde os subúrbios, a cidade e a aldeia até a zona rural, o campo e o deserto (Wirth 1969 [1937]; Gans 2009). Sociólogos urbanos da Escola de Chicago, importantes economistas dedicados ao tema, teóricos destacados, demógrafos urbanos, geógrafos neomarxistas e teóricos da cidade global podem discordar da base dessa especificidade, mas todos se engajam na manobra analítica dirigida a delinear a singularidade urbana mediante um contraste explícito ou implícito frente às condições sócio-espaciais situadas “em outro lugar”<sup>14</sup>. Em efeito, o terreno do não-urbano, esse “outro lugar” eternamente presente, serviu durante

14 Debates sobre a questão urbana como uma questão de escala (Brenner 2009) representam uma exceção parcial à essa generalização, desde que eles envolvem analiticamente ao contrastar o urbano à escalas supra-urbanas (um vetor comparativo vertical) ao invés de territórios extra-urbanos (um vetor comparativo horizontal).

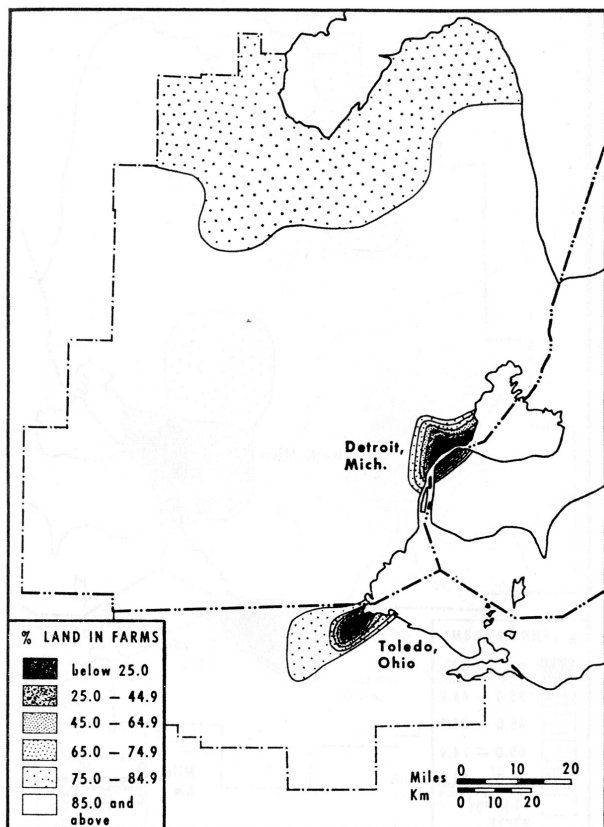
muito tempo como um constitutivo exterior que estabiliza a mesma inteligibilidade do campo desses estudos. O não-urbano aparece simultaneamente como o Outro ontológico do urbano, seu oposto radical, e como sua condição epistemológica de possibilidade, a base sobre a qual pode ser reconhecido como tal (ver figuras 5 e 6)<sup>15</sup>.

**5. O interesse pelas tipologias dos assentamentos (essências nominais) deve ser substituído pela análise dos processos sócio-espaciais (essências constitutivas).** O desenvolvimento de tipologias que dizem respeito ao espaço de assentamento, urbano e por outro lado, exige delinear uma essência nominal que permita compreender a singularidade das formas ou condições sócio-espaciais particulares está para ser compreendida. Essa aspiração metodológica foi uma preocupação de grande importância para as principais vertentes teóricas do século XX, e se mantém dentro de várias tradições importantes da investigação urbana contemporânea. Mas, é tempo dos urbanistas abandonarem a busca por uma essência nominal destinada a distinguir o urbano como um tipo de assentamento (concebido como cidade, cidade-região, megacidade, metrópole, megalópoles, etc.) e a concepção similar de outros espaços (suburbanos, rurais, naturais, etc.) como não-urbanos devido a sua suposta separação das condições, as tendências e os efeitos urbanos. Para compreender a produção e a implacável transformação da diferenciação espacial, a teoria urbana deve priorizar a investigação de essências constitutivas, ou seja, os processos por meio dos quais são produzidas as heterogêneas paisagens do capitalismo moderno<sup>16</sup>.

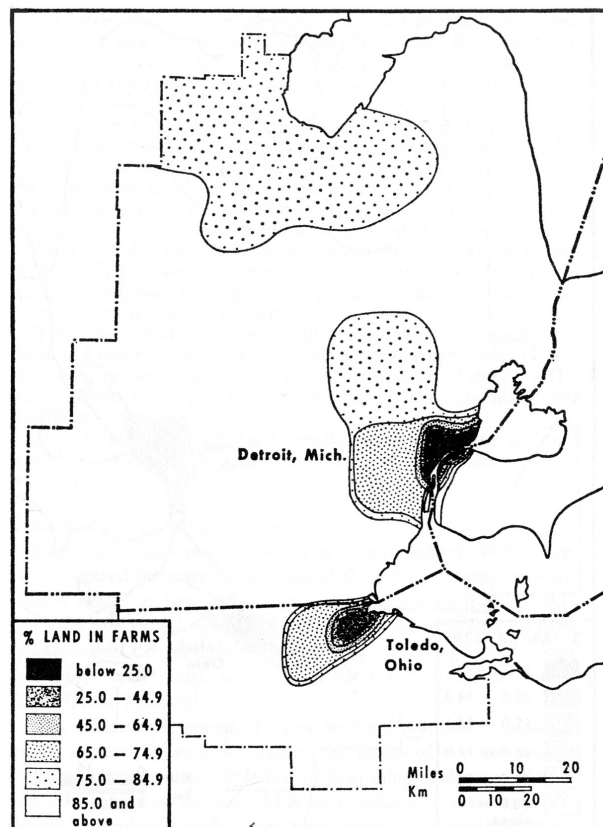
15 O binarismo urbano/não-urbano é produtivamente explorado no livro clássico de William Cronon sobre o desenvolvimento simultâneo de Chicago e do Grande Oeste, *Nature's Metropolis* (1991). O mesmo conjunto de questões é poderosamente explorado no estudo brilhante de Alan Berger (2006) sobre “desperdício de paisagens” e urbanização horizontal na América do Norte desindustrializada. Uma das primeiras tentativas explicitamente para tratar o não-urbano como uma zona de significância teórica ao projeto da teoria urbana é a edição de 2012 do *MONU (Revista sobre urbanismo)* intitulada *Non-urbanism* (n. 16).

16 A distinção entre essências nominais e constitutivas deriva de Sayer 1984. Sobre a teorização baseada em processo, ver Harvey 1982 e Ollman 1993. A metodologia com base em processos aqui proposta sustenta há muito tempo abordagens histórico-geográficas materialistas para a teoria sócio-espacial, mas com pequenas exceções importantes (Heynen, Kaika, e Swyngedouw 2006; Swyngedouw 2006), suas ramificações inteiras para as fundações teóricas da pesquisa urbana ainda precisam ser elaboradas por completo. Particularmente quando se despe de sua “metodologia da cidade” latente (Angelo e Wachsmuth, s.d.; Wachsmuth, *forthcoming-b*), o conceito de “metabolismo” urbano é uma ferramenta analítica extremamente frutífera para avançar tal metodologia.

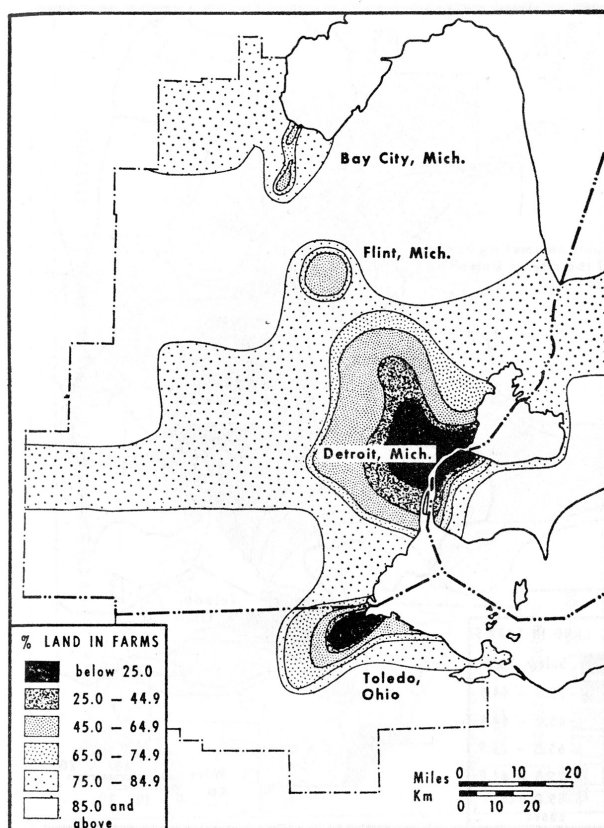




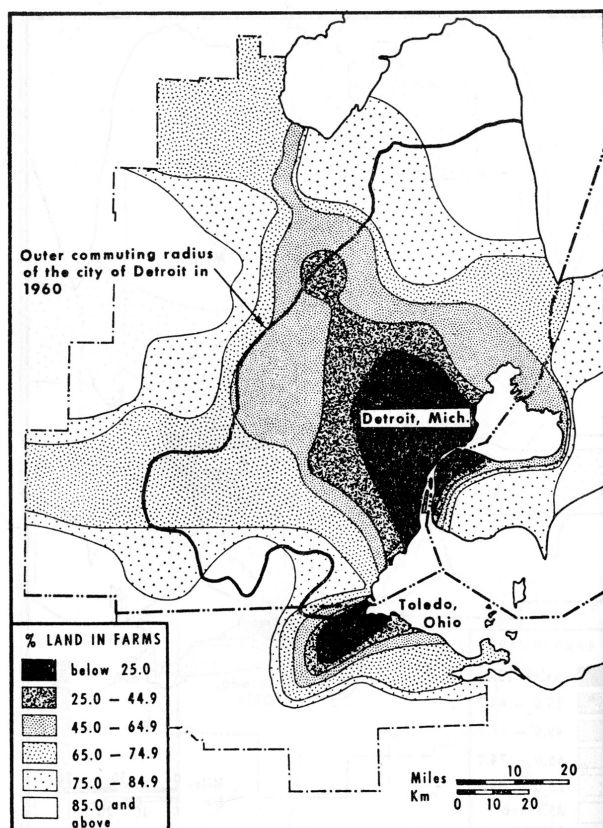
Urbanisation in the Detroit region in 1900



Urbanisation in the Detroit region in 1920

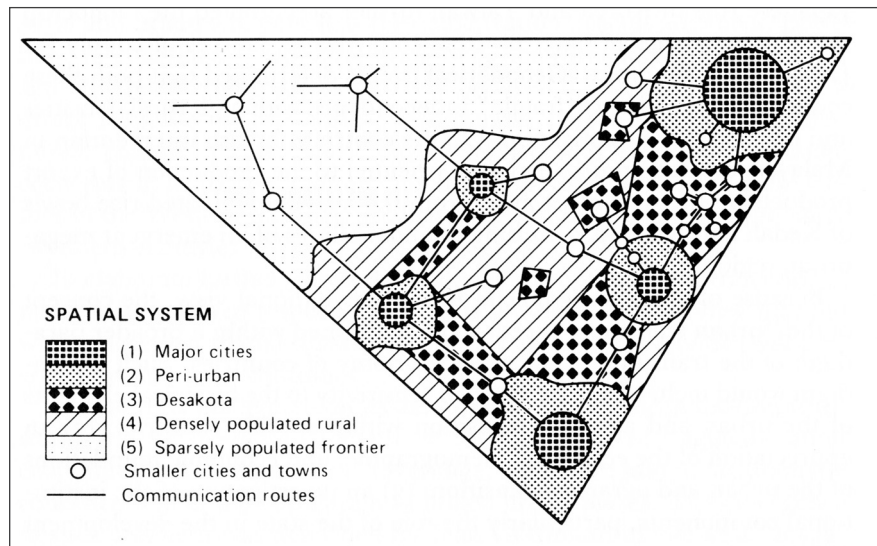


Urbanisation in the Detroit region in 1940



Urbanisation in the Detroit region in 1959

Figura 5: Nessa representação de uma série cronológica, o geógrafo Brian J. L. Berry utilizou um indicador empírico simples para demarcar a interface mutante urbano/rural - a porcentagem de terra dedicada às funções agropecuárias. Brian J. L. Berry, *The Human Consequences of Urbanization: Divergent Paths in the Urban Experience of the Twentieth Century*. New York: St. Martin's, 1973.



**Figura 6:** Terry McGee apresentou o conceito de região *desakota* (literalmente, o termo significa “aldeia-cidade” em indonésio) para marcar o limite irregular entre espaços urbanos e não-urbanos na Ásia. Terry McGee, “The Emergence of *Desakota* Regions in Asia: Expanding a Hypothesis”, em *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, editado por Norton Ginsburg, Bruce Koppel e Terry McGee. Honolulu: University of Hawaii Press, 1991.

**6. Precisa-se um novo léxico de diferenciação sócio-espacial.** As geografias do capitalismo são mais variadas do que nunca: os processos contemporâneos de urbanização dificilmente significam a transcendência do desenvolvimento espacial desigual e a desigualdade territorial em todas as escalas geográficas. Porém, é necessário contar com um novo léxico de diferenciação sócio-espacial para compreender os padrões e caminhos emergentes da reorganização urbana planetária. Na atualidade, a diferença espacial já não assume a forma de uma divisão entre o urbano e o rural, mas se articula mediante uma explosão de padrões e potenciais de desenvolvimento dentro de um tecido de urbanização mundial que se engrossa (mesmo que de uma maneira desigual)<sup>17</sup>. Os vocabulários herdados sobre espaços de assentamento, tanto vernacular quanto científico-social, não oferecem mais que um ponto de partida epistemológico para essa iniciativa. Eles somente podem ser executados criticamente efetivos em um marco que enfatize a agitação perpétua das formações sócio-espaciais sob o capitalismo, em vez de pressupor sua estabilização dentro de entornos construídos, envelopes jurisdicionais ou paisagens ecológicas. Esse enfoque foi impulsionado com grande sistematicidade por uma equipe de acadêmicos, arquitetos e designers no ETH Studio de Basileia, liderando o desenvolvimento do “retrato urbano” da Suíça ilustrado na figura 7 (Schmid 2001, 2012b).

Cabe destacar que as zonas representadas no mapa não são concebidas como arenas territoriais fechadas ou como a materialização de distintos tipos de assentamento, mas como indicadores de processos contraditórios (mesmo que interconectados) ocor-

ridos na reestruturação sócio-espacial sob a atual reorganização industrial, trabalhista, político-regulatória e ambiental. Sua presença demarca o legado geográfico deixado pelas séries anteriores de reestruturações urbanas, assim como o marco territorial onde serão produzidos os futuros caminhos e potenciais.

**7. Efeitos urbanos persistem dentro de uma paisagem sócio-espacial muito heterogênea.** Esse esforço também deve prestar atenção sistematicamente na atual produção e reconstituição de ideologias urbanas, incluindo as que propagam visões da cidade como uma unidade diferente, distinta e territorialmente delimitada,

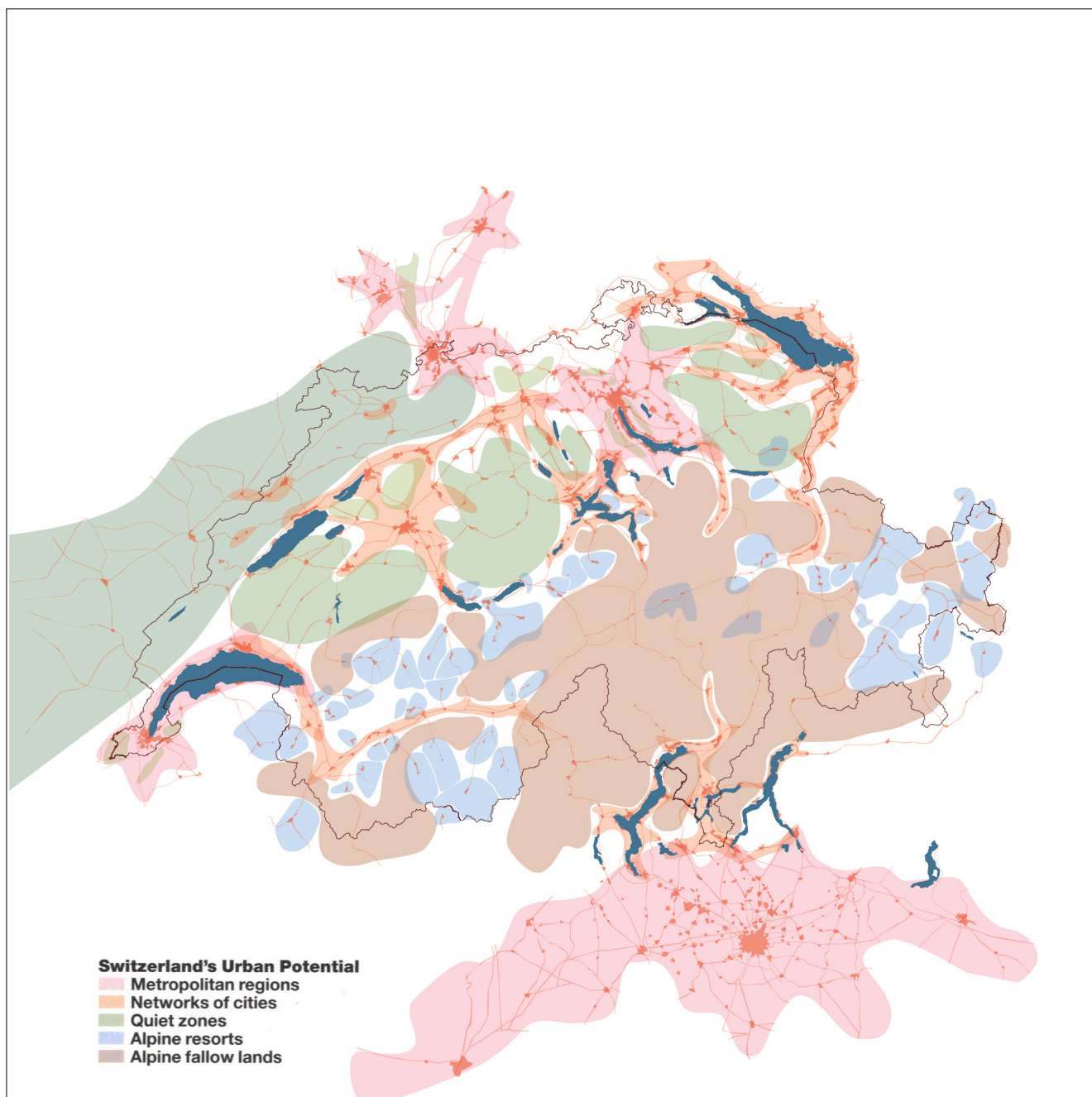
se em contraposição ao rural ou natural, como um sistema autônomo, como um tipo ideal ou como um objetivo estratégico para a intervenção (Wachsmuth, *forthcoming-a*; ver também Goonewardena 2005). A desconstrução desses efeitos urbanos desempenha há muito tempo um papel central para o projeto de teoria urbana crítica, enquanto que essa tarefa adquiriu uma renovada urgência sob as condições de urbanização planetária que parecem ter ampliado o abismo entre os mapas cognitivos cotidianos e os cenários mundiais de destruição criativa<sup>18</sup>. Que práticas e estratégias produzem o efeito experimental persistente da diferenciação social, a limitação territorial ou a estruturação coerente em matéria urbana? Como variam esses últimos aspectos por meio de lugares e territórios? Como as práticas e estratégias (e seus efeitos) se transformaram durante o desenvolvimento capitalista mundial e sob as condições contemporâneas?

**8. O conceito de urbanização requer uma reinvenção sistemática.** Devido à sua sintonização com a problemática das essências constitutivas, o conceito de urbanização é uma ferramenta crucial para investigar o processo urbano planetário. Porém, para servir a esse propósito, deve escapar das tradições urbano-cêntricas, metodologicamente territorialistas e predominantemente demográficas que até agora monopolizaram seu uso. As abordagens convencionais equiparam a urbanização com o crescimento de determinados tipos de assentamento (cidades, áreas urbanas, metrópoles), que são concebidas como unidades territorialmente discretas, delimitadas e autônomas, incorporadas a um cenário mais amplo, de

<sup>17</sup> Essa é a tese central de Diener et al. 2001.

<sup>18</sup> Uma preocupação similar com o abismo entre experiência e a totalidade produzida pelo capital, anima a teorização clássica de Jameson (1988) do mapeamento cognitivo.



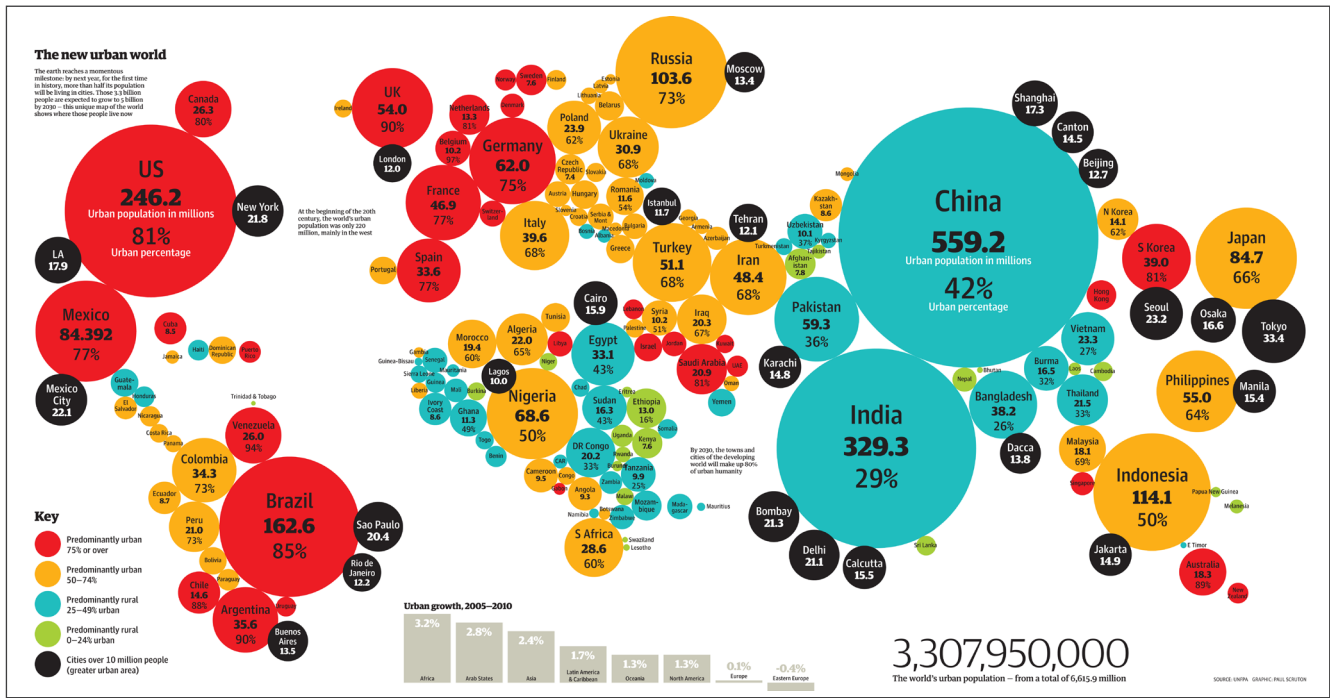


caráter urbano ou rural. Ademais, essas perspectivas frequentemente privilegiam critérios puramente demográficos, tais como limiares demográficos e/ou gradientes de densidade, como a base a qual se classifica padrões de desenvolvimento urbano e caminhos. Conseqüentemente, a urbanização se reduz a um processo em que, dentro de cada território nacional, as populações dos lugares densamente habitados (“cidades”) parecem expandir-se em termos relativos e absolutos. Esse é o modelo que tem sido utilizado pela Organização das Nações Unidas (ONU) desde o começo da década de 1970, quando a instituição começou a produzir dados sobre níveis de população urbana no mundo, e respalda as declarações

contemporâneas de que estamos vivenciando uma “era urbana” porque mais da metade da população mundial aparentemente mora em cidades (ver figura 8)<sup>19</sup>. Embora essas interpretações capturem dimensões significativas da mudança demográfica produzida dentro de um sistema global de assentamentos em desenvolvimento, são limitadas tanto empírica (os critérios para os tipos de assentamentos urbanos apresentam enormes diferenças de acordo com o contexto de cada país) quanto teoricamente (não há uma conceptualização coerente, reflexiva e histórica-

<sup>19</sup> Tais alegações são criticadas em maior extensão em Brenner e Schmid 2012a.

**Figura 7:** Esse mapa da paisagem urbana da Suíça elaborado pelo ETH Studio Basileia, substitui o tradicional binarismo urbano/rural por uma classificação de cinco partes das regiões metropolitanas, redes de cidades, zonas quietas, resorts alpinos e terras alpinas não-cultiváveis. ETH Studio Basel, 2005.



**Figura 8:** A noção atualmente difundida de uma era urbana é baseada na assunção problemática de que a urbanização pode ser entendida em primeiro lugar com referência ao crescimento dos níveis de população da cidade. Gráfico por Paul Scruton, de um artigo por John Vidal, "Burgeoning Cities Face Catastrophe, Says UN", no *The Guardian*, 27 de Junho de 2007, [www.guardian.co.uk](http://www.guardian.co.uk).

mente dinâmica da especificidade urbana). Enquanto isso, várias tradições da teoria urbana do século XX que em seu momento foram marginalizadas ou subestimadas podem agora oferecer valiosos elementos conceituais e orientações cartográficas para revitalizar a teoria de urbanização (ver, por exemplo, Gottmann 1961; Friedmann e Miller 1965; Dioxiadis e Papaioannou 1974; e acima de tudo, Lefebvre 2003 [1970]). A possibilidade de que as geografias da urbanização transcendam a cidade, a metrópole e a região somente foi apenas considerada ocasionalmente por teóricos urbanos do pós-guerra, mas sob as condições planetárias contemporâneas tem uma ressonância intelectual extraordinária (ver figura 9).

**9. A urbanização contém dois momentos dialeticamente inter-relacionados: concentração e extensão**<sup>20</sup>. Durante muito tempo, a teoria urbana concebeu a urbanização principalmente em termos de aglomeração, ou seja, a concentração densa de população, infraestrutura e investimento em determinados lugares situados sobre um plano territorial de maior amplitude e menor densidade demográfica. Embora se saiba que a escala e a morfologia dessas

concentrações experimentam mudanças drásticas ao longo do tempo, em geral, a urbanização foi definida com referência a essa tendência sócio-espacial básica (ver figuras 10 e 11).

Muito menos atenção foi dedicada a outro tema vinculado ao processo de aglomeração: como se origina e, por sua vez, deixa uma marca nas amplas transformações da organização sócio-espacial e as condições ecológicas / ambientais presentes no resto do mundo. Embora grande parte dos teóricos urbanos as ignoraram ou relegaram ao plano analítico, tais transformações (materializadas em densos circuitos de trabalho, produtos básicos, formas culturais, energia, matéria prima e nutrientes) simultaneamente irradia para fora da zona imediata de aglomeração e retornam simultaneamente a maneira de implosão a mediada que se desdobra o processo de urbanização. Dentro desse campo de desenvolvimento urbano, estendido e cada vez mais universal, as aglomerações se formam, se expandem, contraem e se transformam de maneira contínua, mas sempre por meio de densas redes de relações com outros lugares, territórios e escalas, incluídos os âmbitos tradicionalmente classificados como alheios à condição urbana. Esses últimos abarcam, por exemplo, povos pequenos e médios, aldeias situadas em regiões periféricas e zonas agroindustriais, corredores intercontinentais de transporte, rotas transoceânicas, circuitos de energia e infraestrutura de comunicação em grande escala, cenários destinados a extração de recursos do subsolo, órbitas dos satélites e ainda a própria biosfera. Consequentemente, desde a perspectiva aqui anunciada, a urbanização compreende a concentração e



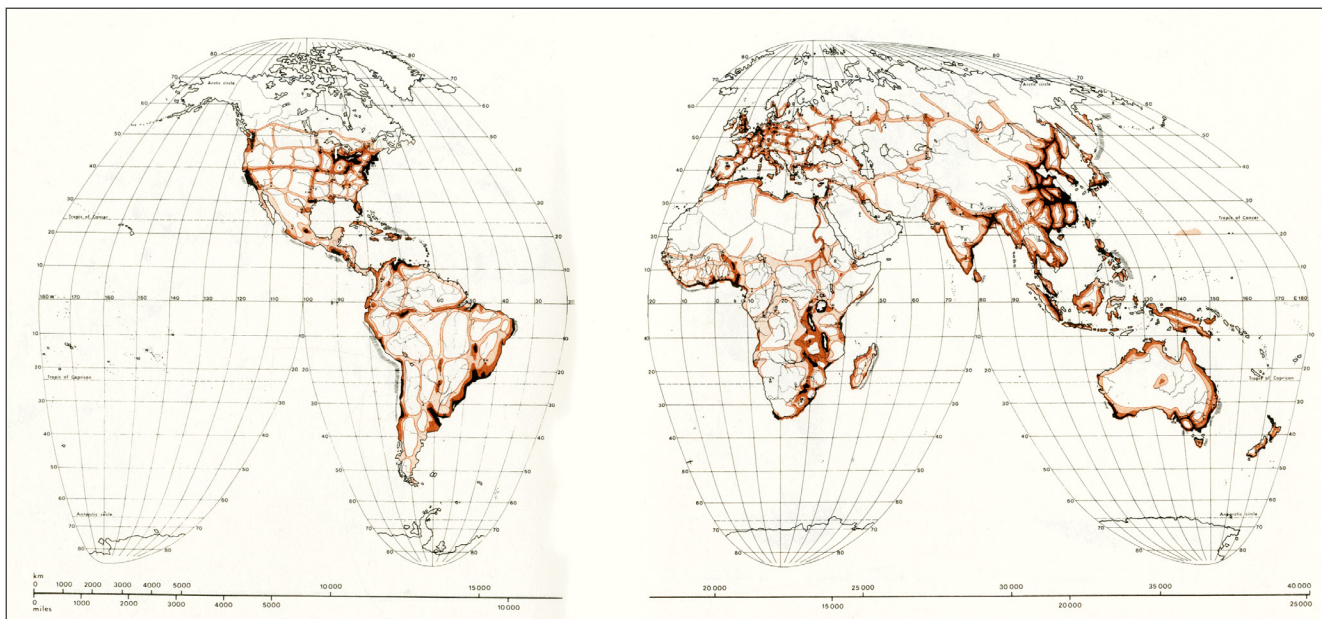


Figura 9: No início da década de 1970, Constantinos Doxiadis construiu uma visão altamente especulativa da urbanização mundial, que postulava a formação de franjas de assentamento em grande escala que rodeavam boa parte do planeta. Doxiadis e Papaioannou (1974).

a extensão: esses momentos estão dialeticamente inter-relacionados, na medida em que pressupõem-se e contrapõem-se mutuamente de forma simultânea.

Por um lado, essa proposição sugere que as condições e trajetórias das aglomerações (cidades, cidades-regiões, etc.) devem se conectar analiticamente com processos de maior escala relacionados com a reorganização territorial, a circulação (de trabalho, produtos básicos, matérias primas, nutrientes e energia), e a extração de recursos, que, em definitivo, abarcam o espaço do mundo inteiro (ver figuras 12 e 13). Ao mesmo tempo, essa perspectiva sugere que, na realidade, as transformações socioambientais importantes ocorridas em zonas geralmente não-vinculadas às condições urbanas (desde circuitos agroindustriais e cenários dedicados a extração de petróleo, gás natural e carvão até redes transoceânicas de infraestrutura, tubagens subterrâneas e órbitas de satélites) estão cada vez mais inter-relacionadas com os ritmos de desenvolvimento das aglomerações urbanas. Em consequência, independentemente de sua demarcação administrativa, morfologia sócio-espacial, densidade populacional, ou posição dentro do sistema capitalista global, tais espaços devem ser considerados como componentes integrados de um tecido urbano estendido, de caráter mundial (ver figuras

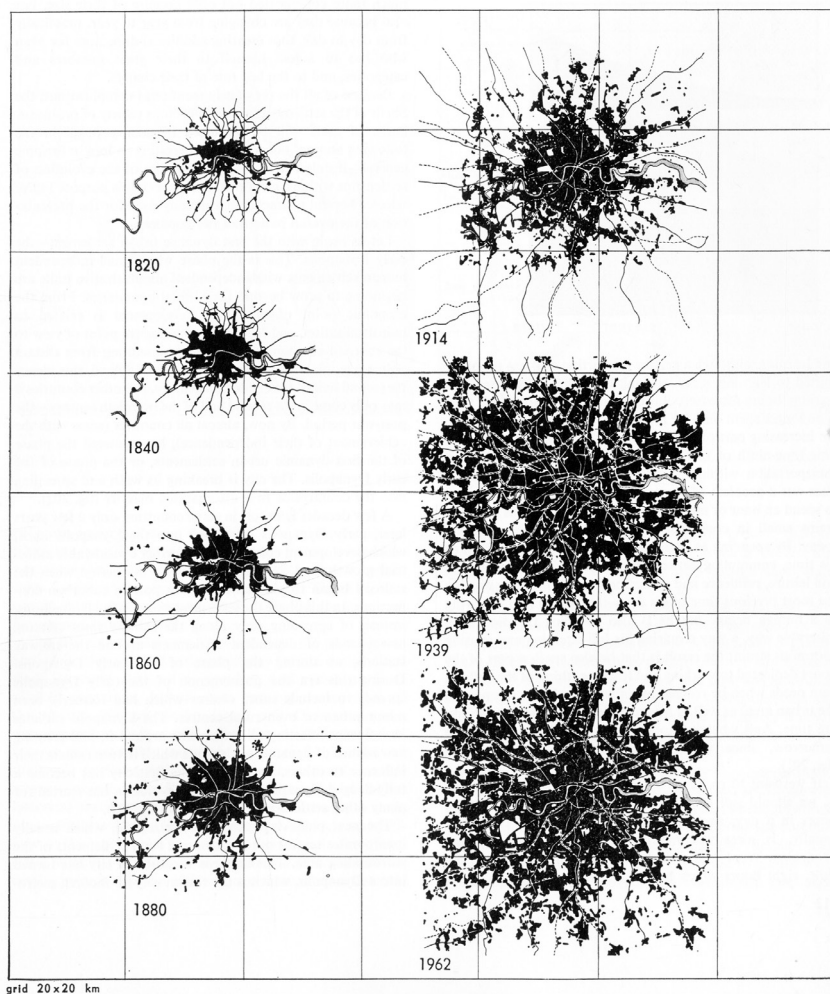
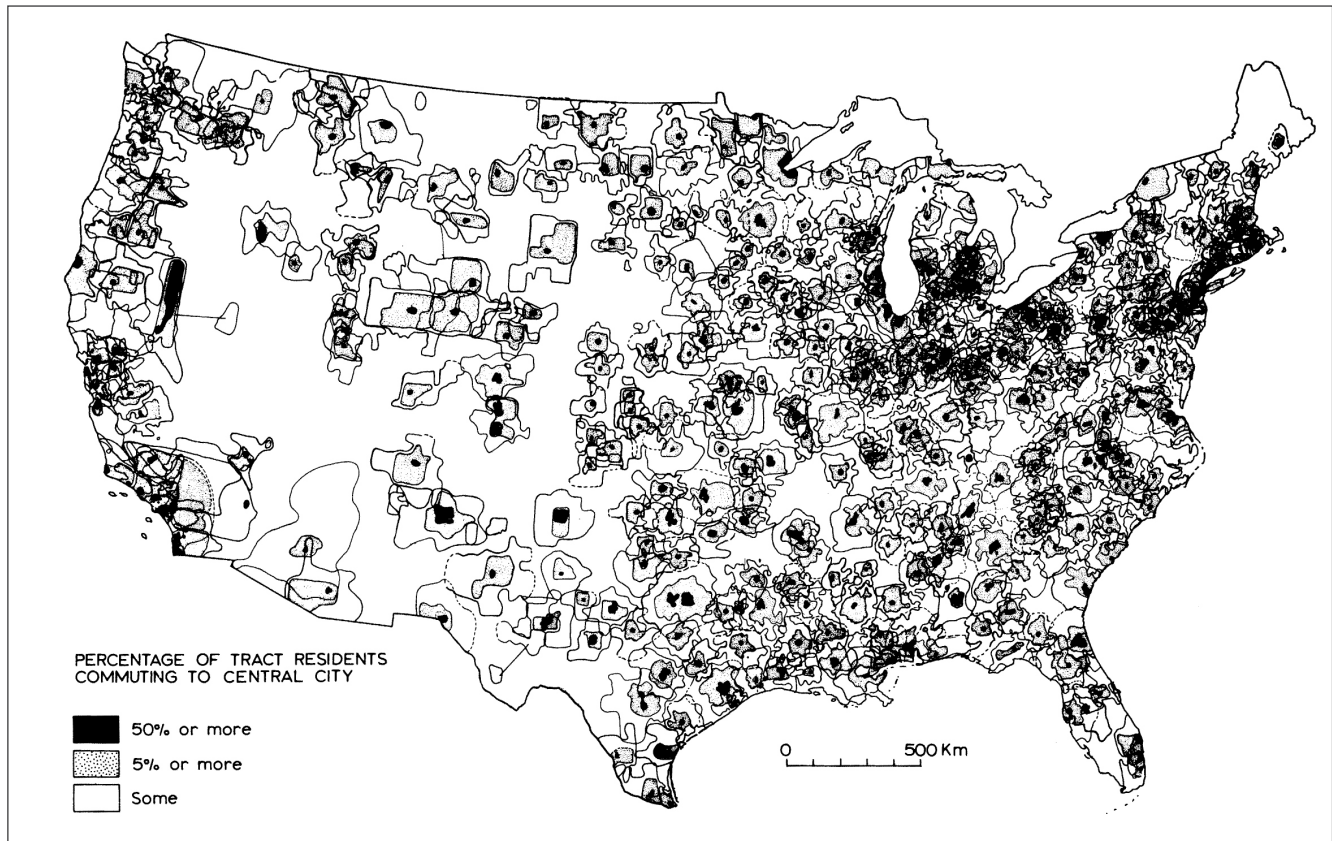


Figura 10: Durante a evolução do capitalismo moderno, a escala da urbanização concentrada se expandiu consideravelmente, como ilustra esse mapa da evolução espacial de Londres no longo prazo. Constantinos Doxiadis, *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*. Oxford: Oxford University Press, 1968. Com permissão da Oxford University Press Inc., [www.oup.com](http://www.oup.com)



**Figura 11:**  
O processo de urbanização concentrada inclui fluxos de trabalhadores dentro e ao redor de aglomerações em grande escala. Brian J. L. Berry, *Geographic Perspectives on Urban Systems: With Integrated Readings*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1970. Reimpresso com permissão da Pearson Education, Inc., Upper Saddle River, N.J.

14 e 15). Essa dialética de implosão (concentração, aglomeração) e explosão (extensão do tecido urbano, intensificação da conectividade interespaçial em diferentes lugares, territórios e escalas) é um horizonte analítico, empírico e político essencial para qualquer teoria crítica de urbanização nessa primeira parte do século XXI.



Voltamos então a clássica pergunta formulada há quatro décadas por Castells em *The Urban Question*: “Existem unidades urbanas específicas?” (1977 [1972]: 101). Dadas as condições nas quais a urbanização se generaliza hoje em escala planetária, a pergunta deveria ser reformulada para: “Existe um processo urbano?”.

De maneira muito similar a forma “nação” (segundo a análise efetuada por críticos radicais no nacionalismo), a forma “urbano” sob o capitalismo é um efeito ideológico de práticas específicas nos planos históricos e geográficos, que criam um aspecto estrutural de singularidade, coerência e delimitação territorial dentro de um turbilhão mundial mais amplo caracterizado pela rápida transformação sócio-espacial (Goswami 2002)<sup>21</sup>. Durante muito tempo,

o campo de estudos urbanos pressupôs o caráter “tipo unidade” do urbano, ou tentou explicá-lo com relação a uma suposta essência nominal, inerente a organização do espaço de assentamento. O efeito urbano foi naturalizado, ao invés de ser visto como um enigma que requer teorização e análise. Na medida em que os urbanistas perpetuam essa naturalização selecionando determinadas categorias de análise, o campo segue atado a um obstáculo epistemológico. Se trata de um fenômeno similar ao que obstaculizou os estudos sobre nacionalismo antes das intervenções orientadas aos processos, promovidas há mais de três décadas por acadêmicos como Nicos Poulantzas, Benedict Anderson e Étienne Balibar, entre outros. Mais que nunca, resulta urgente decifrar a interação entre a urbanização e os padrões de desenvolvimento espacial desigual, mas as noções territorialistas da cidade, o urbano e a metrópole são ferramentas conceituais cada vez menos adequadas para esse fim.

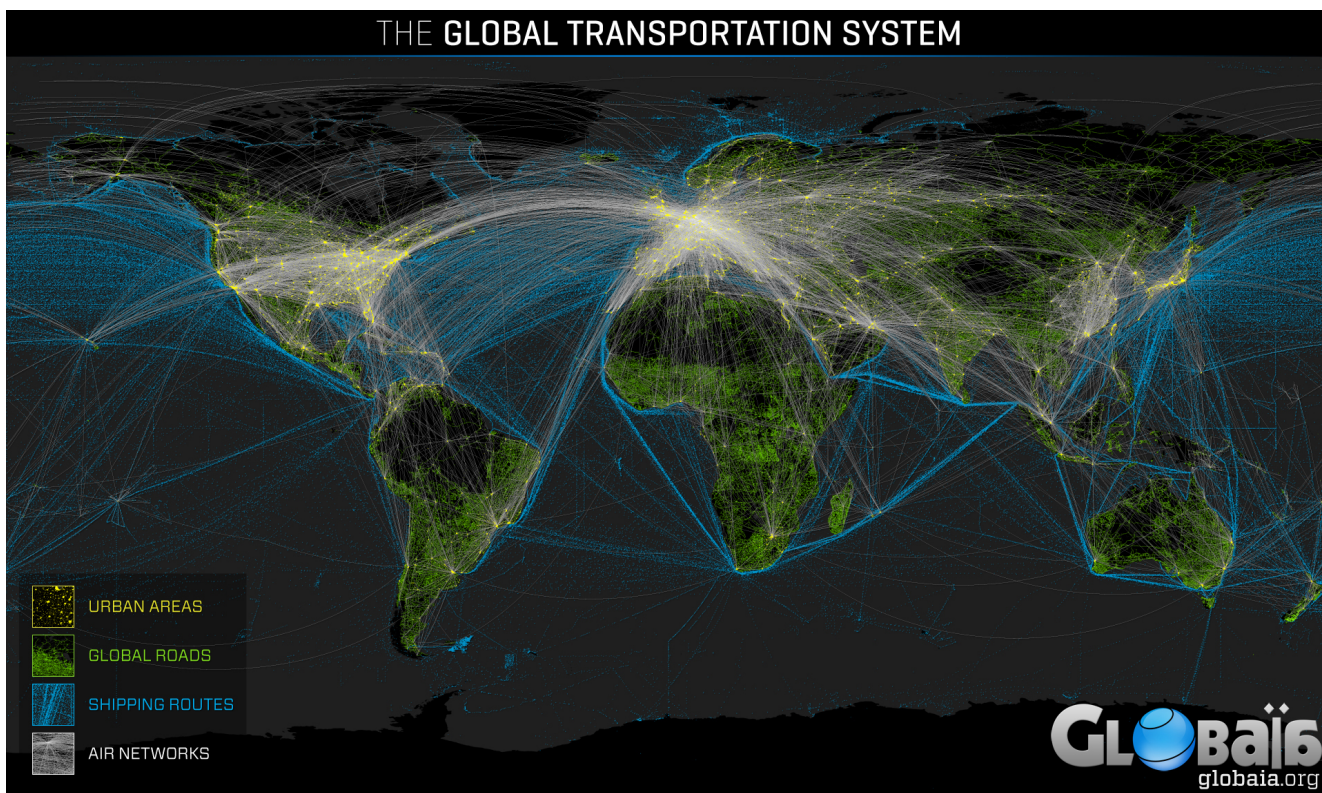
Essas considerações sugerem vários horizontes possíveis para a teoria e pesquisa urbana, incluindo as seguintes:

- **Destruição criativa de paisagens urbanas.** Desde muito tempo, as formas capitalistas de urbanização implicam processos de destruição criativa: as infraestruturas produzidas socialmente para a circula-

<sup>21</sup> Essa reivindicação é desenvolvida produtivamente em relação à ideologia urbana em Wachsmuth, *forthcoming-a*; uma

explicação análoga mais próxima é implícita no conceito de coerência estruturada em David Harvey (1989).





Imagens e texto copyright © 2012 Photo Researchers, Inc. All Rights Reserved.

Figura 12: O desenvolvimento de aglomerações urbanas depende de infraestruturas cada vez mais densas e de transporte global: são uma expressão essencial da urbanização estendida.

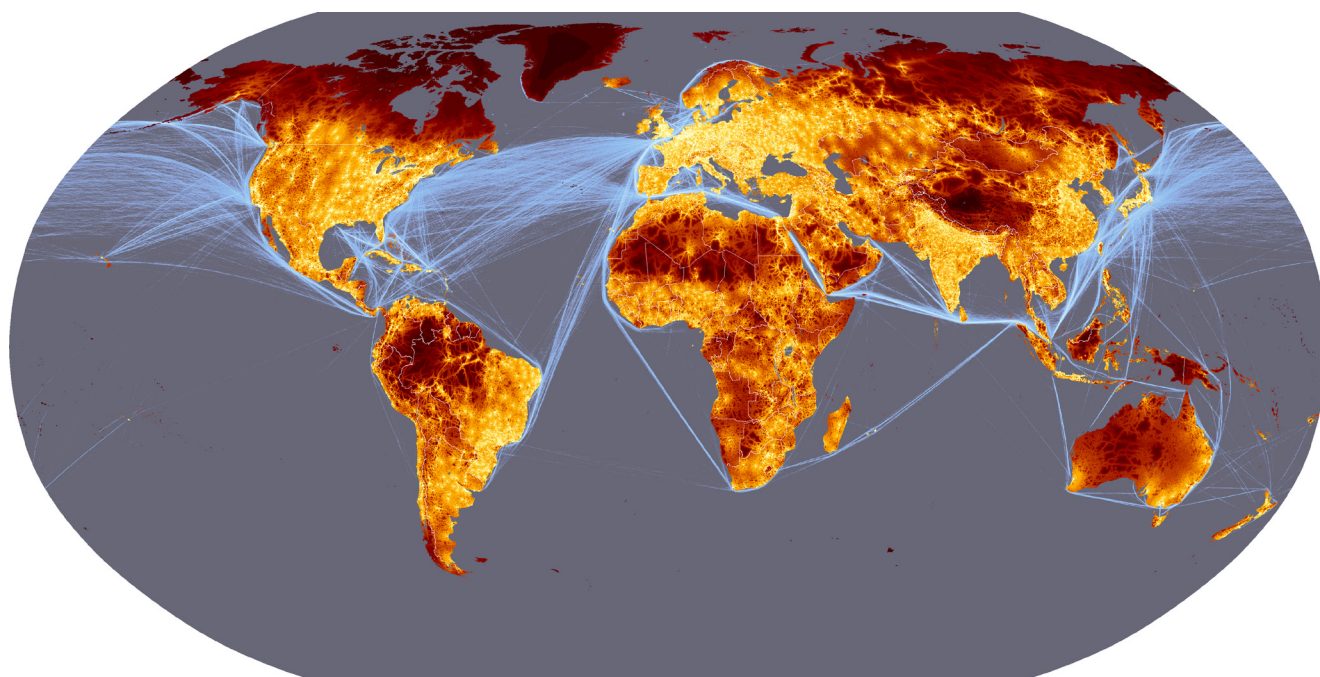
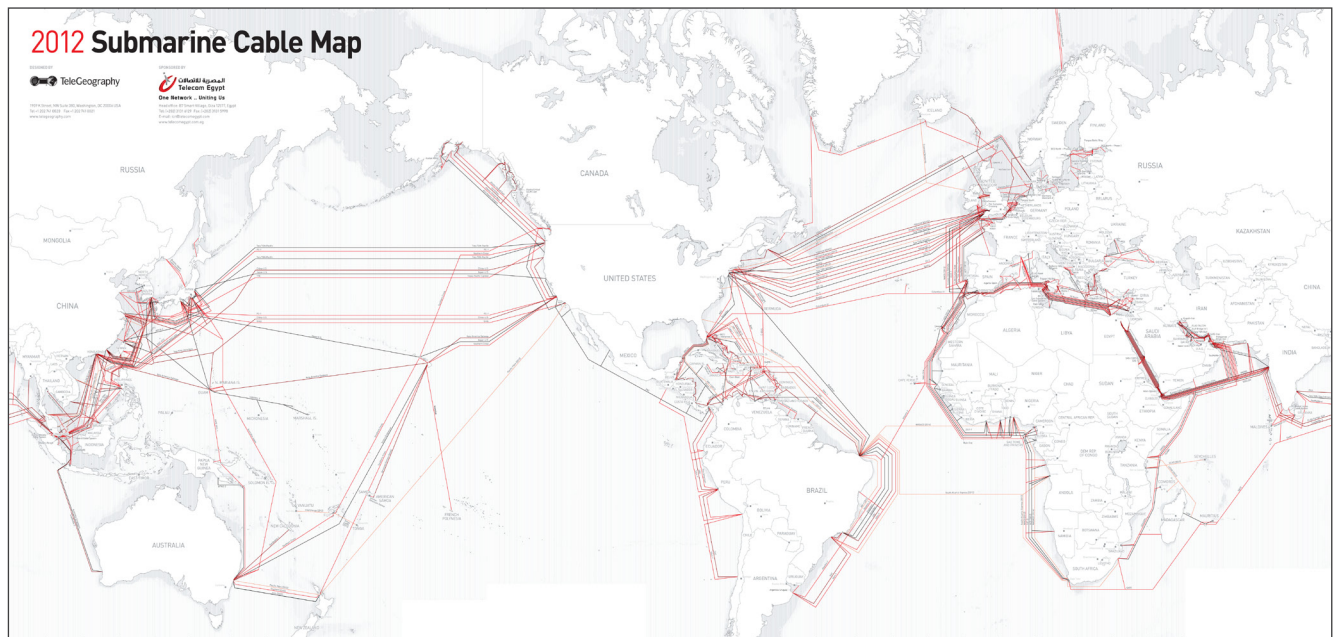


Figura 13: O campo estendido da urbanização é caracterizado por elevar níveis de mobilidade ao longo de enormes territórios - como ilustrado pelas zonas espalhadas de "alta capacidade" que são sombreadas em amarelo luminoso neste mapa. (Nota: as sombras de amarelo mais luminoso no mapa demarcam tempos de viagem de menos de um dia para grandes centros urbanos, enquanto as sombras mais escuras significam progressivamente mais tempo de viagem). Andrew Nelson, "Estimated Travel Time to the Nearest City of Fifty Thousand or More People in Year 2000", *Global Environment Monitoring Unit, Joint Research Centre of the European Commission, Ispra, Italy, 2008*. © European Union, 1995-2012.



Fonte: TeleGeography, [www.telegeography.com](http://www.telegeography.com).

**Figura 14:** Os vastos territórios dos oceanos do mundo se transformaram em espaços estratégicos da urbanização estendida por meio das infraestruturas de fiação submarina (mostradas aqui) e por meio das vias de navegação e sistemas de extração de recursos submarinos.

ção de capital, a regulação estatal e a luta sócio-política, assim como os cenários sócio-ambientais, sofrem as tendências de crises sistêmicas e se reorganizam de maneira radical. As aglomerações urbanas são somente um dos muitos lugares sócio-espaciais estratégicos onde se desdobram esses processos de destruição criativa durante a geo-história do desenvolvimento capitalista. Qual é a especificidade das formas contemporâneas de destruição criativa em cada lugar, território e escala, e como estão transformando o herdamo em matéria de geografias globais / urbanas, cenários socioambientais e padrões de desenvolvimento espacial desigual? Quais são os projetos políticos em disputa, neoliberais e de outro tipo, que aspiram modelar e dar um novo caminho a essas formas?

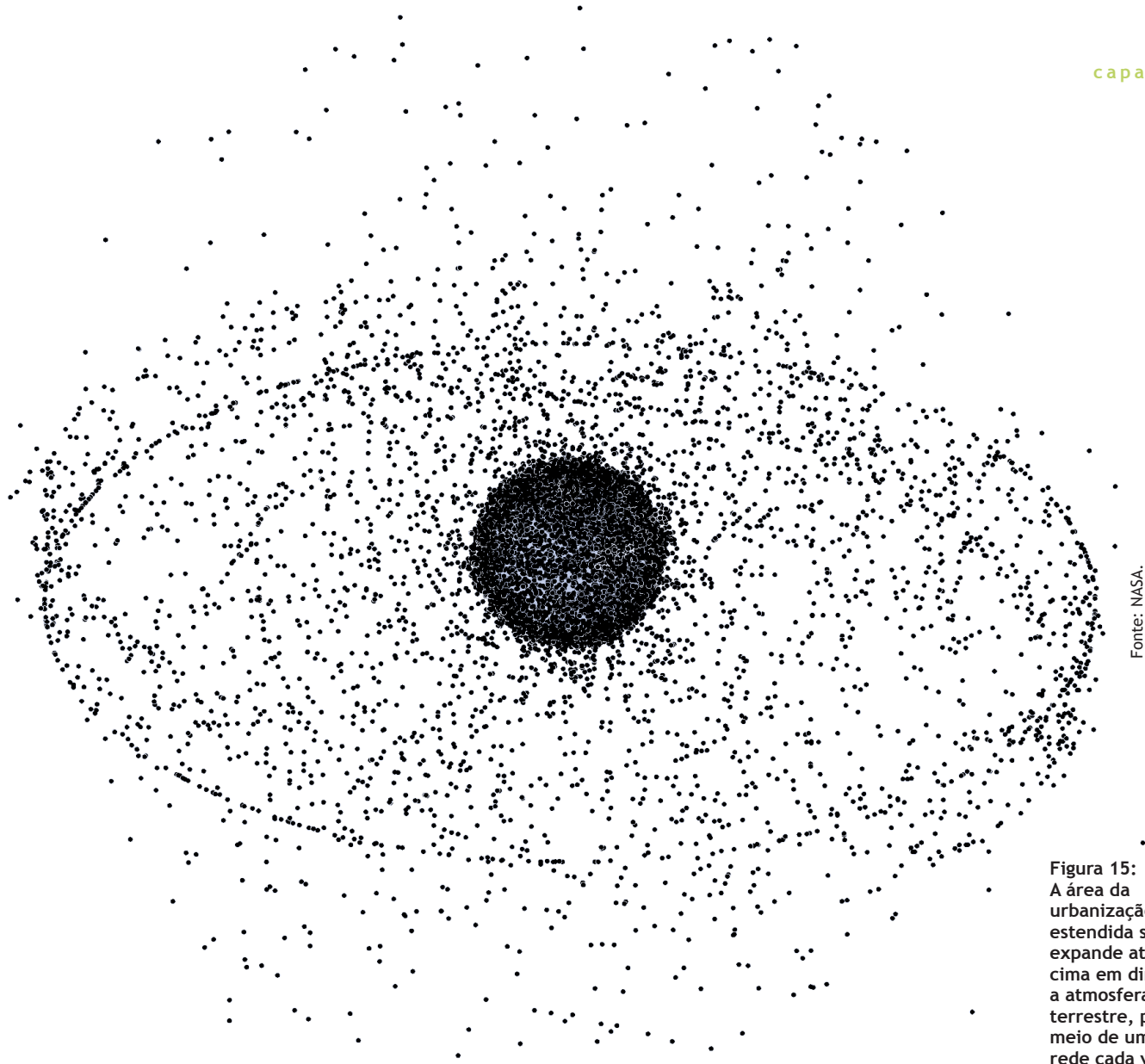
- **Geografias de urbanização.** Como evoluiu a relação entre urbanização concentrada e estendida durante a história do capitalismo? Desde a primeira revolução industrial no século XIX, as grandes aglomerações e os centros metropolitanos figuram entre os principais âmbitos de destruição criativa capitalista; atuaram como as “frentes primárias” na hora de formular estratégias para produzir, circular e absorver os excedentes de capital e trabalho e, por fim, facilitar a dinâmica de acumulação de capital a escala mundial (Harvey 1989). Ao que diz respeito ao cenário estendido de urbanização, com suas infraestruturas cada vez mais planetárias de circulação de capital, fluxo de nutrientes e energia e extração de recursos, em que medida se converteu hoje em um terreno estrategicamente essencial (se não, primário) de destruição criativa capitalista? Na era do “Antropoceno”, quando a lógica de industrialização capitalista transformou de maneira indelével os sistemas de vida planetária, existem tendências de novas crises e barreiras sócio-

-ecológicas (como transtornos no abastecimento de alimentos, esgotamento de recursos, escassez de água, novas formas de vulnerabilidade ambiental e diversas manifestações locais e mudanças climáticas globais) que desestabilizem os ritmos de desenvolvimento da urbanização estendida? Quais são as consequências desses processos para as futuras formas e vias de urbanização concentrada e, desde um ponto de vista mais geral, para a organização de entornos construídos pelos seres humanos?

- **Horizontes políticos.** Os atuais debates sobre o direito à cidade conseguiram chamar a atenção para temas vinculados a política de espaço e a luta pelo bem comum local nas grandes cidades do mundo, ou seja, as zonas densamente aglomeradas associadas com o processo de urbanização concentrada. Não obstante, a análise precedente sugere que essas lutas devem se conectar a uma política mais ampla do bem comum mundial; é necessário que nos demais lugares, os camponeses, pequenos proprietários de terras, trabalhadores agrícolas, populações indígenas e setores afins, persigam os mesmos objetivos ao longo dos variados cenários de urbanização estendida. Também nesse caso, a dinâmica de acumulação por expropriação e cercamento gerou efeitos de destruição criativa na vida cotidiana, a reprodução social e as condições sócio-ambientais, que são politizadas por diversos movimentos sociais em cada lugar, território e escala. Cada vez mais, essas transformações e objeções do entorno construído e estendido de circulação de capital ressoa e se produz junto com aquelas que durante muito tempo se difundiram dentro das aglomerações urbanas e ao redor delas<sup>22</sup>. O enfoque aqui proposto

<sup>22</sup> Um argumento ao longo dessas linhas é sugerido na lite-





Fonte: NASA.

Figura 15: A área da urbanização estendida se expande até em cima em direção a atmosfera terrestre, por meio de uma rede cada vez mais espessa de satélites em órbita e lixo espacial.

abre uma perspectiva para a teoria urbana crítica. Em tal marco, se realizam conexões analíticas e estratégicas entre as diversas formas de expropriação produzidas e contestadas ao longo do cenário sócio-espacial planetário.

Uma vez que o caráter “tipo unidade” do urbano é entendido como um produto estrutural das práticas sociais e as estratégias políticas (e deixa de ser sua pressuposição), é possível colocar a investigação sobre urbanização, a destruição criativa do espaço político-econômico sob o capitalismo, no epicentro analítico da teoria urbana. O que sustenta em maior medida a problemática contemporânea da urbanização não é a formação de uma rede mundial de cidades globais ou uma única megalópole universal, mas a extensão desigual desse processo de destruição criativa capitalista em escala planetária.

---

ratura sobre “novos cercos”, especialmente De Angelis 2007. Para uma análise de escopo mais amplo de formas emergentes de contestação sobre o “global comum” (incluindo questões relacionadas à apropriação da terra, água, ar e comida), ver Heynen et al. 2007; Magdoff e Tokar 2010; e Peet, Robbins, e Watts 2011.

## REFERÊNCIAS

- Abu-Lughod, Janet. 1969. *The city is dead—long live the city: Some thoughts on urbanity*. Monograph 12. Berkeley: Center for Planning and Development Research, University of California, Berkeley.
- Amin, Ash, and Nigel Thrift. 2002. *Cities: Reimagining the urban*. Cambridge, U.K.: Polity.
- Angel, Shlomo. 2011. *Making room for a planet of cities*. Policy focus report. Cambridge, Mass.: Lincoln Institute of Land Policy.
- Angelo, Hillary, and David Wachsmuth. n.d. The political ecology of urbanization. Unpublished manuscript. New York: Urban Theory Lab / NYC.
- Bender, Thomas. 2010. Reassembling the city: Networks and urban imaginaries. In *Urban assemblages: How actor-network theory changes urban research*, edited by Ignacio Fariás and Thomas Bender, 303–23. New York: Routledge.
- Berger, Alan. 2006. *Drosscape: Wasting land in urban America*. Princeton, N.J.: Princeton Architectural Press.

- Brenner, Neil. 1998. Between fixity and motion: Accumulation, territorial organization, and the historical geography of spatial scales. *Environment and Planning D: Society and Space* 16, no. 4: 459–81. doi:10.1068/d160459.
- . 2004. *New state spaces: Urban governance and the rescaling of statehood*. New York: Oxford University Press.
- . 2009. Restructuring, rescaling, and the urban question. *Critical Planning* 16: 60–79.
- Brenner, Neil, David J. Madden, and David Wachsmuth. 2010. Assemblage urbanism and the challenges of critical urban theory. *City* 15, no. 2: 225–40.
- Brenner, Neil, Jamie Peck, and Nik Theodore. 2010. Variegated neoliberalization: Geographies, pathways, modalities. *Global Networks* 10, no. 2: 182–222. doi:10.1111/j.1471-0374.2009.00277.x.
- Brenner, Neil, and Christian Schmid. 2012a. Planetary urbanization. In *Urban constellations*, edited by Matthew Gandy, 10–13. Berlin: Jovis.
- . 2012b. *The urban age in question*. Cambridge, Mass.: Urban Theory Lab, Harvard Graduate School of Design; Zurich: ETH Zurich.
- . n.d. Towards a theory of extended urbanization. Unpublished manuscript. Cambridge, Mass.: Urban Theory Lab, Harvard Graduate School of Design; Zurich: ETH Zurich.
- Brubaker, Rogers, and Frederick Cooper. 2000. Beyond identity. *Theory and Society* 29, no. 1: 1–47. doi:10.1023/A:1007068714468.
- Brugmann, Jeb. 2010. *Welcome to the urban revolution*. New York: Bloomsbury.
- Burdett, Ricky, and Deyan Sudjic, eds. 2006. *The endless city: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*. London: Phaidon.
- Castells, Manuel. 1976. Is there an urban sociology? In *Urban sociology: Critical essays*, edited by Ricky Burdett and Deyan Sudjic, 33–59. London: Tavistock.
- . 1977 (1972). *The urban question: A Marxist approach*. Translated by Alan Sheridan. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Correa, Felipe. 2011. A projective space for the South American hinterland: Resource-extraction urbanism. *Harvard Design Magazine*, no. 34: 174–85.
- Cronon, William. 1991. *Nature's metropolis: Chicago and the Great West*. New York: Norton.
- Davis, Mike. 1991. *City of quartz*. New York: Vintage.
- De Angelis, Massimo. 2007. *The beginning of history: Value struggles and global capital*. London: Pluto.
- Diener, Roger, Jacques Herzog, Marcel Meili, Pierre de Meuron, and Christian Schmid. 2001. *Switzerland - an urban portrait*. Vols. 1–4. Zurich: ETH Studio Basel/Birkhäuser.
- Doxiadis, Constantinos, and J. G. Papaioannou. 1974. *Ecumenopolis: The inevitable city of the future*. New York: Norton.
- Elden, Stuart. 2011. The space of the world. *New Geographies* 4: 26–31.
- Fariás, Ignacio. 2010. Introduction: Decentering the object of urban studies. In *Urban assemblages: How actor-network theory changes urban research*, edited by Ignacio Fariás and Thomas Bender, 1–24. New York: Routledge.
- Fariás, Ignacio, and Thomas Bender, eds. 2010. *Urban assemblages: How actor-network theory changes urban research*. New York: Routledge.
- Florida, Richard. 2008. *Who's your city?* New York: Basic Books.
- Friedmann, John, and John Miller. 1965. The urban field. *Journal of the American Planning Association* 31, no. 4: 312–20.
- Gamba, Paolo, and Martin Herold, eds. 2009. *Global mapping of human settlement*. New York: Taylor and Francis. doi:10.1201/9781420083408.
- Gans, Herbert. 2009. Some problems of and futures for urban sociology: Toward a sociology of settlements. *City and Community* 8, no. 3: 211–19. doi:10.1111/j.1540-6040.2009.01286.x.
- Glaeser, Edward. 2011. *Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. New York: Penguin.
- Gleeson, Brendan. 2012. The urban age: Paradox and prospect. *Urban Studies* 49, no. 5: 931–43. doi:10.1177/0042098011435846.
- Goonewardena, Kanishka. 2005. The urban sensorium: Space, ideology, and the aestheticization of politics. *Antipode* 37, no. 1: 46–71. doi:10.1111/j.0066-48122005.00473.x.
- Goswami, Manu. 2002. Rethinking the modular nation form: Toward a socio-historical conception of nationalism. *Comparative Studies in Society and History* 44, no. 4: 770–99. doi:10.1017/S001041750200035X.
- Gottdiener, Mark. 1985. *The social production of urban space*. 2nd ed. Austin: University of Texas Press.
- Gottmann, Jean. 1961. *Megalopolis*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Hardt, Michael, and Antonio Negri. 2009. *Commonwealth*. Cambridge, Mass.: Belknap Press of Harvard University Press.
- Harvey, David. 1982. *The limits to capital*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 1989. *The urban experience*. Baltimore, Md.:

- Johns Hopkins University Press.
- . 2012. *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. London: Verso.
- Heynen, Nik, Maria Kaika, and Erik Swyngedouw, eds. 2006. *In the nature of cities: Urban political ecology and the politics of urban metabolism*. New York: Routledge.
- Heynen, Nik, James McCarthy, Scott Prudham, and Paul Robbins, eds. 2007. *Neoliberal environments: False promises and unnatural consequences*. New York: Routledge.
- Jacobs, Jane. 1965. *The death and life of great American cities*. New York: Modern Library.
- Jameson, Fredric. 1988. Cognitive mapping. In *Marxism and the interpretation of culture*, edited by Cary Nelson and Lawrence Grossberg, 347–57. Urbana: University of Illinois Press.
- Kahn, Andrea. 2005. Defining urban sites. In *Site matters: Design concepts, histories, and strategies*, edited by Carol Burns and Andrea Kahn, 281–96. New York: Routledge.
- Kroeber, Gavin. 2012. Experience economies: Event in the cultural economies of capital. Master's of Design Studies thesis, Harvard University Graduate School of Design.
- Latour, Bruno, and Emilie Hermant. 2006 (1998). *Paris: Invisible city*. Translated by Liz Carey-Libbrecht. Virtual book. [www.bruno-latour.fr/sites/default/files/downloads/viii\\_paris-city-gb.pdf](http://www.bruno-latour.fr/sites/default/files/downloads/viii_paris-city-gb.pdf).
- Lefebvre, Henri. 2003 (1970). *The urban revolution*. Translated by Robert Bononno. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- . 2009. *State, space, world: Selected essays*. Edited by Neil Brenner and Stuart Elden and translated by Gerald Moore, Neil Brenner, and Stuart Elden. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Luke, Timothy. 1997. At the end of nature: Cyborgs, “humachines,” and environments in postmodernity. *Environment and Planning A* 29, no. 8: 1367–80. doi:10.1068/a291367.
- Lynch, Kevin. 1960. *The image of the city*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Madden, David. Forthcoming. City becoming world: Nancy, Lefebvre, and the global-urban imagination. *Environment and Planning D: Society and Space*.
- Magdoff, Fred, and Brian Tokar, eds. 2011. *Agriculture and food in crisis: Conflict, resistance, and renewal*. New York: Monthly Review Press.
- Martindale, Don. 1958. Prefatory remarks: The theory of the city. In *The city*, by Max Weber, translated and edited by Don Martindale and Gertrud Neuwirth, 9–64. Glencoe, Ill.: Free Press.
- Mayer, Margit. 2012. The “right to the city” in urban social movements. In *Cities for people, not for profit: Critical urban theory and the right to the city*, edited by Neil Brenner, Peter Marcuse, and Margit Mayer, 63–85. New York: Routledge.
- McFarlane, Colin. 2011a. Assemblage and critical urbanism. *City* 15, no. 2: 204–24. doi:10.1080/13604813.2011.568715.
- . 2011b. The city as assemblage: Dwelling and urban space. *Environment and Planning D: Society and Space* 29, no. 4: 649–71. doi:10.1068/d4710.
- Merrifield, Andy. 2002. *Metromarxism: A Marxist tale of the city*. New York: Routledge.
- . 2012. The politics of the encounter and the urbanization of the world. *City* 16, no. 2: 265–79.
- Monte-Mór, Roberto Luis de Melo. 2004. Modernities in the jungle: Extended urbanization in the Brazilian Amazon. Ph.D. diss., University of California, Los Angeles.
- . 2005. What is the urban in the contemporary world? *Cadernos de Saúde Pública (Reports on Public Health)* 21, no. 3: 942–48.
- Ollman, Bertell. 1993. *Dialectical investigations*. London: Routledge.
- Ong, Aihwa. 2000. Graduated sovereignty in South-East Asia. *Theory, Culture and Society* 17, no. 4: 55–75. doi:10.1177/02632760022051310.
- Park, Bae-Gyoon, Richard Child Hill, and Asato Saito, eds. 2011. *Locating neoliberalism in East Asia: Neoliberalizing spaces in developmental states*. Oxford: Wiley-Blackwell. doi:10.1002/9781444346657.
- Peet, Richard, Paul Robbins, and Michael J. Watts, eds. 2011. *Global political ecology*. New York: Routledge.
- Potere, David, and Annemarie Schneider. 2007. A critical look at representations of urban areas in global maps. *GeoJournal* 69, nos. 1–2: 55–80. doi:10.1007/s10708-007-9102-z.
- Roy, Ananya. 2009. The twenty-first-century metropolis: New geographies of theory. *Regional Studies* 43, no. 6: 819–30. doi:10.1080/00343400701809665.
- Roy, Ananya, and Aihwa Ong, eds. 2011. *Worlding cities: Asian experiments and the art of being global*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Sarkis, Hashim. 2011. The world according to architecture: Beyond cosmopolis. *New Geographies* 4: 104–8.
- Saunders, Peter. 1986 (1981). *Social theory and the urban question*. 2nd ed. London: Routledge.

- Sayer, Andrew. 1981. Abstraction: A realist interpretation. *Radical Philosophy*, no. 28: 6–15.
- . 1984. Defining the urban. *GeoJournal* 9, no. 3: 279–85.
- Sayre, Nathan. 2010. Climate change, scale, and devaluation: The challenge of our built environment. *Washington and Lee Journal of Energy, Climate, and the Environment* 1, no. 1: 93–105.
- Schmid, Christian. 2001. Theory. In *Switzerland - an Urban Portrait*, by Roger Diener, Jacques Herzog, Marcel Meili, Pierre de Meuron, and Christian Schmid, 1:163–224. Zurich: Birkhäuser.
- . 2005. *Stadt, Raum, und Gesellschaft: Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes (City, region, and society: Henri Lefebvre and the theory of the production of space)*. Stuttgart: Franz Steiner.
- . 2012. Henri Lefebvre, the right to the city, and the new metropolitan mainstream. In *Cities for people, not for profit: Critical urban theory and the right to the city*, edited by Neil Brenner, Peter Marcuse, and Margit Mayer, 42–62. New York: Routledge.
- . n.d. Patterns and pathways of global urbanisation: Towards a comparative analysis. Unpublished manuscript. Zurich: Urban Theory Lab ETH Zurich.
- Seijdel, Jorinde 2009. Editorial. In The art biennial as a global phenomenon: Strategies in neo-political times, special issue, *Open* 16.
- Soja, Edward. 2000. *Postmetropolis: Critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell.
- Soja, Edward, and Miguel Kanai. 2006. The urbanization of the world. In *The endless city: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, edited by Ricky Burdett and Deyan Sudjic, 54–68. London: Phaidon.
- Stanek, Łukasz. 2011. *Henri Lefebvre on space: Architecture, urban research, and the production of theory*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Swyngedouw, Erik. 2006. Metabolic urbanization: The making of cyborg cities. In *In the nature of cities: Urban political ecology and the politics of urban metabolism*, edited by Nik Heynen, Maria Kaika, and Erik Swyngedouw, 21–62. New York: Routledge.
- UN-Habitat (United Nations Centre for Human Settlements). 1996. *An urbanizing world: Global report on human settlements*. Oxford: Oxford University Press for UN-Habitat.
- Wachsmuth, David. Forthcoming-a. City as ideology. *Environment and Planning D: Society and Space*.
- . Forthcoming-b. Three ecologies: Urban metabolism and the society/ nature opposition. *Sociological Quarterly*.
- Wachsmuth, David, David J. Madden, and Neil Brenner. 2011. Between abstraction and complexity: Meta-theoretical observations on the assemblage debate. *City* 15, no. 6: 740–50. doi:10.1080/13604813.2011.632903.
- Wirth, Louis. 1969 (1937). Urbanism as a way of life. In *Classic essays on the culture of cities*, edited by Richard Sennett, 143–64. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
- Zukin, Sharon. 2011. Is there an urban sociology? Questions on a field and a vision. *Sociologica*, no. 3: 1–18.

## NOTA

Esse artigo foi construído a partir de muitos anos de debate e com o trabalho de colaboração em curso com Christian Schmid, da ETH de Zurich. O autor agradece Travis Bost e Nikos Katsikis, da Harvard Graduate School of Design, por sua ajuda com ideias e imagens. O Centro Weatherhead para Assuntos Internacionais da Universidade de Harvard deu apoio às pesquisas. Hillary Angelo, Eric Klinenberg, Peter Marcuse, Margit Mayer, Jen Petersen, Xuefei Ren e David Wachsmuth forneceram feedback inestimável para as primeiras versões desse texto. Eles são, com certeza, absolvidos de responsabilidade por suas limitações restantes e pontos cegos. ■



Antônio Tadeu Ribeiro de Oliveira

## Buscando apreender o comportamento recente das migrações internas

### Resumo

Este artigo tem por objetivo sugerir a incorporação da abordagem teórica que trata do capitalismo dependente, a partir da perspectiva marxista, na busca da apreensão do comportamento dos movimentos migratórios internos no Brasil, no pós-1980. Tem como relevante e complementar o conjunto de abordagens que apontaram que a mudança do fenômeno das migrações internas no país estaria associada à redistribuição espacial das atividades econômicas, às diseconomias de aglomeração e à reestruturação produtiva, sobretudo por apontarem pistas importantes na associação dos deslocamentos de população com o movimento mais geral do capital. Entende que a passagem de um padrão de reprodução do capital a outro está associada à dimensão do poder, representado pelo papel do Estado, à forma de inserção da economia no circuito global do capital. A precarização das relações de trabalho e o modo subordinado como o país se integra à economia mundial ajudariam a explicar o papel das migrações internas na estratégia de reprodução dos indivíduos.

**Palavras-chave:** Migração interna; Fluxos migratórios; Padrão de reprodução do capital; Capitalismo dependente.

### Abstract

This article aims to suggest the incorporation of theoretical approach that treats of the dependent capitalism, from the Marxist perspective, in search of the seizure of the behavior of internal migratory movements in Brazil, in the post-1980. Is as relevant and complement the set of approaches that landed that the change of the phenomenon of internal migration in the country would be associated to spatial redistribution of economic activities, the diseconomies of agglomeration, and productive restructuring, especially for important clues pointing in association of population displacements with the more general movement of capital. Understand that the passage of a pattern of reproduction of the capital to another is associated with the dimension of power, represented by the role of the State in the form of economic integration in the global circuit of capital. The precariousness of employment relationships and the subordinate mode as the country integrates into the global economy would help explain the role of internal migrations in the strategy of reproduction of individuals.

**Keywords:** Internal Migration; Migration flows; Capital reproduction pattern; Dependent capitalism.

**Antônio Tadeu  
Ribeiro de Oliveira**

*é pesquisador em Informações Geográficas e Estatísticas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Professor Visitante no Departamento de Sociologia II, Universidad Complutense de Madrid.*

tadeu.cidade@gmail.com

## INTRODUÇÃO

O presente artigo, a partir do entendimento que as migrações respondem a processos históricos, sociais e demográficos inscritos no marco das relações sociais e de produção capitalistas e que representam, fundamentalmente, o exercício da “liberdade” que a força de trabalho tem, ou não, de mover-se no espaço em busca de sua reprodução, pretende sistematizar, sem desconsiderar a importância das estratégias de reprodução das famílias, das redes sociais e dos aspectos sociais e culturais que conformam o ato de migrar, um conjunto de abordagens teóricas que possam ajudar a iluminar a apreensão do comportamento recente da mobilidade interna no país, colocando para reflexão essa possibilidade em olhar o fenômeno migratório.

Apenas para situar o ponto de partida do olhar aqui proposto, temos que os processos de mobilidade espacial, mesmo antes de o capitalismo se afirmar como modo de produção, já respondiam aos efeitos da transição para as novas relações de produção que viriam a se instaurar.

Marx (1973), ao tratar daquilo que denominou acumulação originária, apontava os reflexos desse fenômeno nos deslocamentos populacionais. Esse processo foi marcado pela expropriação da terra dos antigos lavradores, que se viram obrigados a se submeterem às ordens dos novos “patrões” ou a se deslocarem para tentar sua reprodução em outro lugar (OLIVEIRA, 2009).

Ainda tratando dessa fase de transição, Marx aponta que a descoberta, saque, exploração e escravização de novos territórios na América, Ásia e África estão no alvorecer da era de produção e expansão capitalista. Tudo isso com uma força avassaladora, sob a proteção do Estado, bem como da sociedade organizada, fazendo avançar a passos largos o processo de transformação do regime feudal de produção para o regime capitalista (MARX, 1973).

Nesse período, o Estado tratou de produzir cartilhas que visavam regular a mobilidade espacial da população, pondo em movimento aqueles indivíduos tidos como “vagabundos”, para que fosse aproveitada a sua força de trabalho pelo capital e tratava de impedir a mobilidade daqueles que já estavam de algum modo inserido nas novas relações de produção (GAUDEMAR, 1981, CASTEL, 1998).

Entre outras, destacam-se duas dimensões, trazidas por Marx (1973), que se contrapõem ao pensamento liberal: i) o grau de liberdade na tomada de decisão sobre migrar ou não migrar daquelas populações camponesas; e ii) o relevado destaque do papel

do Estado no processo de transição de um modo de produção a outro. Esses elementos se chocam frontalmente com abordagens teóricas que definem o ato de migrar como uma escolha individual e racional, baseada em avaliações nas vantagens e desvantagens, ou seja no custo-benefício do deslocamento, tendo o mercado como fator de equilíbrio e regulador do processo decisório da migração.

Marini (2012, p.47) observa que “a história do subdesenvolvimento latino-americano é a história do desenvolvimento do sistema capitalista mundial (...)” e que sua vinculação ao mercado mundial data da sua incorporação ao sistema capitalista em formação, quando da expansão mercantilista no século XVI. Acrescenta ainda que a dominação imposta pela Inglaterra aos países ibéricos fez com que prevalecesse o controle daquele país na exploração dos territórios americanos. Nos três primeiros quartos do século XIX, os países latino-americanos passam a participar de forma mais ativa no mercado mundial, produzindo matérias-primas e consumindo parte da produção leve europeia. Tudo isto num quadro de afirmação do capitalismo industrial na Europa.

Esses processos em maior ou menor grau iriam se repetir em outros espaços, à medida que a transição para as relações de produção capitalistas ia se configurando. No caso brasileiro, os ciclos econômicos do açúcar, mineração, café, borracha etc., são exemplos desse tipo de exploração das colônias, cabendo enfatizar que todos esses processos associados a cada um dos ciclos mencionados não respondiam à lógica da produção da força de trabalho como parte integrante do circuito de reprodução do capital.

Para que a abordagem teórica aqui proposta faça algum sentido, além de estar ancorada em evidências empíricas, é necessário buscar algum fio condutor em construções, que, a nosso ver, foram bem-sucedidas na apreensão do fenômeno migratório interno no Brasil, sobretudo num momento de intensificação das relações de produção capitalistas. Nesse sentido, tentar dialogar com o que propunha Singer (1980) como modelo explicativo para as migrações internas, justamente no período no qual se intensificava a urbanização e industrialização no país, pode ser um ponto de apoio importante.

Em seguida, serão apresentados, para o período pós-anos 1970, alguns dados que reforçam a mudança no comportamento dos deslocamentos internos, bem como algumas abordagens que tentavam compreender essas transformações no padrão migratório.

Posteriormente, a partir da observação da distribuição espacial das atividades econômicas e da população nos países da América do Sul e Caribe, aliado à teoria do capitalismo dependente, tentaremos



identificar algum sentido entre o papel reservado aos países em desenvolvimento na divisão internacional do trabalho, nessa etapa de acumulação do capital, e a sua correlação com a dinâmica migratória interna no Brasil.

## OS MOVIMENTOS MIGRATÓRIOS INTERNOS ATÉ OS ANOS 1970

No Brasil, até as primeiras três décadas do século XX, os deslocamentos de população que assumiram caráter mais relevante foram aqueles produzidos pela imigração internacional, inicialmente, a partir da segunda metade do século XIX, com a vinda de europeus, que enfrentavam um momento no qual a transição demográfica impunha um excedente populacional, que não era absorvido pelo recente processo de industrialização experimentado pelos respectivos países. Esses foram atraídos, principalmente, para substituir a mão de obra escrava e povoar o país, sobretudo, com gente branca.

Em relação a esses processos, Sayad (2000) chama a atenção de que se tratavam de movimentos que se revestiam de características demográficas, sociais e econômicas, da mesma forma que as imigrações intraeuropeias: em grande medida, eram majoritariamente migrações de homens jovens que foram vender sua força de trabalho.

Na virada do século XIX começaram a chegar os japoneses e os chineses, esses não tão bem-vistos, por parte da elite brasileira, fundamentalmente, por não serem brancos. Essas entradas se deram aproximadamente até os anos 1930.

Davidovich (1986) assinala que, até os anos 1930, o capitalismo ainda não ditava a dinâmica econômica do país e nem se presenciavam políticas industriais. Só a partir daí é que o Estado assume a função de estimulador da economia de mercado, promovendo a mudança no padrão de acumulação, baseado no desenvolvimento da indústria, que iria requerer suporte da cidade grande. O fato é que não existia, no Brasil, uma rede urbana estruturada, o que favorecia as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Esses espaços, naquela altura, já eram mais dinâmicos e concentradores de capital político e financeiro, e a viriam receber os principais fluxos migratórios oriundos do Nordeste e de Minas Gerais.

Villa e Rodriguez (1997), ao analisarem a dinâmica sociodemográfica das metrópoles latino-americanas, apontam que o estuendo crescimento dessas áreas, a partir dos anos 1940, esteve associado à estratégia de industrialização visando substituir as importações, gerando um forte afluxo de migrantes

em direção às metrópoles, que necessitavam de mão de obra minimamente qualificada e concentrada fisicamente, além de mercado consumidor interno para essa produção. Essas concentrações traziam vantagens para a produção secundária massiva, atraindo investimentos privados e públicos, bem como incentivando a expansão da administração pública. Todos esses fatores atraíam força de trabalho migrante. Vale lembrar que o modelo de desenvolvimento econômico brasileiro para aquela quadra da história se encaixa perfeitamente no que foi descrito por Villa e Rodriguez<sup>1</sup>.

Marini (2012) faz um reparo na observação de que no período pós-1940 o esforço de industrialização visava apenas à substituição de importações, uma vez que nossas exportações de têxteis, calçados e outros bens de salário serviram para complementar o esforço empreendido pelas economias avançadas na recuperação do pós II Guerra, o que sinalizava uma forma de entrada da economia nacional, agora na fase de industrialização, no circuito mais geral do capital.

Segundo Marini (2012), toda expansão da industrialização latino-americana, que se deu durante a Segunda Guerra, leva a uma situação de substituição da indústria de bens de consumo não duráveis pela a indústria produtora de bens intermediários, consumo durável e de capital, num cenário de esgotamento relativo de expansão da indústria leve no mercado interno. Como se tratava de um período de desorganização da economia mundial, a combinação entre o declínio do mercado de matérias-primas e o desenvolvimento do setor industrial vinculado ao mercado interno atraía capital estrangeiro em busca de novas oportunidades de investimento, o que ajudou a financiar essa etapa de industrialização nas economias periféricas.

As estimativas para o volume dos fluxos migratórios rurais-urbanos nos anos 1940 são da ordem de 3 milhões de pessoas e as maiores cidades receptoras, como mencionado anteriormente, foram São Paulo e Rio de Janeiro. Na década posterior essa cifra sobe para 7 milhões de migrantes (MARTINE, 1994).

O pensamento predominante nas décadas de 1950 e 1960 pregava o Estado como o principal ator o qual deveria ditar o ritmo do desenvolvimento, investindo, planejando e regulando, visando proteger o mercado interno e a indústria nacional. A acumulação do capital ocorria num circuito mais restrito que

<sup>1</sup> Os autores também mencionam que a baixa produtividade agrícola e o excedente populacional, decorrente da etapa da transição demográfica nesses países, contribuíram fortemente para as migrações em direção às cidades.

nos dias de hoje. Esperava-se que as plantas industriais fossem duradouras (PIQUET, 2003). Essa era a etapa de intenso desenvolvimentismo, assinalando o momento de uma forte coadunação com o auge do modelo de acumulação fordista no Brasil. Isto determinava as estratégias locais e atraía população para o eixo Centro-Sul do país.

O período que vai dos anos 1950, governo de Juscelino Kubistchek, a 1970, governo militar, traz a marca do desenvolvimento da economia brasileira, baseada na produção fordista, demandante de expressivo contingente de mão de obra, o que iria impulsionar ainda mais as correntes migratórias para os grandes centros. Essa etapa se caracterizou pelo auge da explosão urbana, com urbanização concentrada nas regiões metropolitanas.

Para se ter uma dimensão desse fenômeno, a tabela 1 apresenta a evolução das taxas de crescimento e a participação relativa das capitais das principais Regiões Metropolitanas no crescimento populacional do país, entre 1940 e 1991.

A partir da segunda metade dos anos 1960 intensificou-se a concentração urbana, combinando a etapa da evolução demográfica do país e a estratégia de desenvolvimento econômico implantada pelo regime militar que favoreceu investimentos na melhoria da infraestrutura e modernização de setores produtivos. A modernização da agricultura, a concentração de propriedade e o uso da terra levando à redução da utilização de mão de obra, produziram maciços fluxos de migração rural-urbana.

Singer (1980), ao analisar o comportamento das migrações internas num momento em que predominavam os fluxos rurais-urbanos, assinalava que o fenômeno migratório é social, assume a dimensão do grupo, que estaria respondendo aos processos sociais, econômicos e políticos ao migrar. Para o autor, “as migrações internas são sempre historicamente condicionadas, sendo o resultado de um processo global

de mudança, do qual elas não devem ser separadas” (SINGER, 1980, p.217). O problema central estaria relacionado às desigualdades regionais, que seriam o motor das migrações internas, resultado do modelo de desenvolvimento econômico excludente.

Esses movimentos estariam associados a fatores de expulsão e de atração. No lugar de origem surgiriam os fatores de expulsão, que se manifestariam de duas formas: *fatores de mudança* – determinados pela introdução de relações de produção capitalistas, aumentando a produtividade do trabalho, gerando uma redução do nível do emprego. Com isso, expulsa camponeses e pequenos proprietários, gerando fluxos maciços de emigração, reduzindo o tamanho absoluto da população rural; *fatores de estagnação* – associados à incapacidade dos agricultores, em economia de subsistência, aumentarem produtividade da terra. Decorre daí uma pressão populacional sobre terras, que podem estar limitadas por insuficiência física de áreas produtivas ou monopolizadas por grandes proprietários. Os fatores de estagnação produzem a emigração de parte ou totalidade do acréscimo populacional, resultado do crescimento vegetativo.

No lugar de destino estariam os fatores de atração, que orientariam os fluxos e os locais para onde se destinariam. O principal fator de atração seria a demanda por força de trabalho, também entendida como “oportunidades econômicas”. No local de destino, a emigração produzida pelos fatores de mudança teria uma melhor probabilidade de sucesso e mobilidade social. Por outro lado, os movimentos engendrados pelos fatores de estagnação levariam a uma maior dificuldade de inserção dos migrantes no local de destino, gerando, em alguns casos uma re-emigração.

As abordagens acima são suficientes para assinalar as mudanças nas relações de produção que ocorreram no país pós-anos 1930, que desaguarão nos processos de industrialização e urbanização. Essa etapa de

Tabela 1:  
Taxas de  
Crescimento  
e Participação  
na Evolução  
Demográfica  
Nacional,  
segundo Regiões  
Metropolitanas -  
Brasil - 1940/91

Regiões Metropolitanas	1940-70		1970-80		1980-91	
	r	%	r	%	r	%
Belém	3,93	0,86	4,3	1,33	2,65	1,19
Fortaleza	4,36	1,44		2,10	3,49	2,59
Recife	3,99	2,38	2,74	2,15	1,85	1,88
Salvador	4,19	1,56	4,41	2,39	3,18	2,6
Belo Horizonte	5,47	2,54	4,64	3,68	2,52	2,94
Rio de Janeiro	3,71	8,81	2,44	7,28	1,01	3,67
São Paulo	5,64	12,64	4,46	17,22	1,86	10,13
Curitiba	4,3	1,14	5,78	2,4	3,64	2,49
Porto Alegre	4,48	2,21	3,8	2,75	2,15	2,16
<b>Total</b>	<b>4,54</b>	<b>33,58</b>	<b>3,79</b>	<b>41,31</b>	<b>1,98</b>	<b>29,65</b>

Fonte: Martine, 1994.

**Tabela 2: Número de migrantes intermunicipais e de pessoas que não realizaram movimento migratório nos últimos dez anos da data de referência do Censo Demográfico - Brasil - 1980 - 2010**

Tipo de Mobilidade dos Indivíduos	Censos Demográficos							
	1980		1991		2000		2010	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Realizaram movimento	23.819.856	20,0	26.854.054	18,3	29.729.609	17,5	28.700.900	15,0
Não realizaram movimento	95.191.196	80,0	119.961.736	81,7	140.143.247	82,5	162.054.899	85,0
<b>Total</b>	<b>119.011.052</b>	<b>100,0</b>	<b>146.825.475</b>	<b>100,0</b>	<b>169.799.170</b>	<b>100,0</b>	<b>190.755.799</b>	<b>100,0</b>

Fonte: IBGE, Censos Demográficos 1980, 1991, 2000 e 2010.

**Tabela 3: Número de migrantes interestaduais e de pessoas que não realizaram movimento migratório nos últimos dez anos da data de referência do Censo Demográfico - Brasil - 1980 - 2010**

Tipo de Mobilidade dos Indivíduos	Censos Demográficos							
	1980		1991		2000		2010	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Realizaram movimento	9.791.135	8,2	10.614.223	7,2	29.729.609	7,4	11.585.669	6,1
Não realizaram movimento	109.219.917	91,8	136.211.252	92,8	157.209.362	92,6	179.170.130	93,9
<b>Total</b>	<b>119.011.052</b>	<b>100,0</b>	<b>146.825.475</b>	<b>100,0</b>	<b>169.799.170</b>	<b>100,0</b>	<b>190.755.799</b>	<b>100,0</b>

Fonte: IBGE, Censos Demográficos 1980, 1991, 2000 e 2010.

acumulação do capital no Brasil necessitava de produção em escala e mercado consumidor de massa, cujas implementações passavam necessariamente pela desarticulação das relações de produção vigentes até aquele momento. Esse movimento, por seu turno, atraiu para os grandes centros um contingente volumoso de migrantes, sobretudo até os anos 1970. Transparece na abordagem de Singer (1980) que tanto os fatores de expulsão (mudança e estagnação) quanto o fator de atração decorriam da penetração do capital, instaurando novas relações de produção, fosse no lugar de origem, fosse no lugar de destino. Na origem, desarticulando as relações vigentes, no destino, com a industrialização que florescia, abastecendo com a mão de obra necessária à sua acumulação.

## O PERÍODO PÓS-1980

Os anos 1980 chegaram com a marca de uma profunda crise econômica que se instaurou no país. A época do milagre econômico, inicialmente abalada com a crise do petróleo, em 1973, acabou à medida que os fluxos de investimentos externos cessaram em função da crise maior do capitalismo mundial, que se iniciara na década anterior. Esse período ficou marcado na nossa história como a “década perdida”.

Para sair da crise maior, o capital, mais uma vez, teve que se reinventar. Em linhas gerais<sup>2</sup>, passou por

profundas inovações tecnológicas: os processos de produção, ancorados na incorporação dessas tecnologias, abandonaram a rigidez do fordismo e passaram a produzir de forma flexível, substituindo a produção em escala pela produção just time, intensificaram a busca por novos mercados, incluindo nessa estratégia mão de obra mais barata e baixos custos para produzir. Nesse movimento, o setor de serviços passa a desempenhar um papel de maior relevância, em especial os financeiros. Tudo isso sob a proteção do Estado, que (des)regulou as relações de trabalho, precarizando-as, facilitando assim o trabalho flexível, parcial, temporário ou subcontratado. Essas transformações tiveram impactos não só nos países desenvolvidos como naqueles em desenvolvimento. A hipótese aqui adotada é que essas mudanças afetaram de forma decisiva as estratégias de mobilidade dos indivíduos.

Como é possível observar, a partir das evidências empíricas, os deslocamentos internos de população passaram por mudanças significativas. Uma das mais importantes foi, inicialmente, o aumento relativo da população que permaneceu imóvel, entre os anos 1980 e 1990, para mais adiante, nos anos 2000, diminuir também em valores absolutos o número de pessoas que se moveram, como ilustra a tabela 2.

Aliado a isto está a tendência aos deslocamentos de mais curta distância, ou seja, as pessoas passaram a se mover menos e quando o faziam empreendiam, de modo geral, movimentos mais curtos, como de-

pa a outra no processo de acumulação do capital ver Harvey (1992).

<sup>2</sup> Para maiores detalhamentos sobre a transição de uma eta-

monstrado na tabela 3. A destacar algo que pode ser atribuído à crise econômica dos anos 1980, na qual é possível observar que, embora tenha aumentado em valores absolutos em relação à década anterior, houve uma redução, em valores relativos, da população que se deslocou entre as Unidades da Federação (UF).

A esses aspectos mais gerais dos movimentos internos, estiveram associadas, entre outras de maior relevância, as seguintes características:

- i) a redução da atratividade migratória exercida pelo estado de São Paulo; ii) a volatilidade da corrente principal no estado Rio de Janeiro; iii) o aumento da retenção de população na região Nordeste; iv) a migração de retorno; v) os novos eixos de deslocamentos populacionais em direção às cidades médias no interior e nas periferias metropolitanas; vi) na escala das trocas interestaduais, a perda de importância nas UFs de atração e expulsão; vii) o aumento da importância dos deslocamentos pendulares, mesmo naqueles ocorridos fora das áreas metropolitanas (OLIVEIRA, 2011, p. 12).

Essas transformações no comportamento das migrações internas precisavam ser entendidas e o desafio para explicá-las estava colocado. Os resultados do Censo Demográfico de 1991 sobre as migrações internas só foram disponibilizados quase ao final da década de 1990, retardando em muito o acesso aos dados, e quando saíram causaram forte impacto entre os estudiosos. Sem querer empreender uma vasta revisão bibliográfica sobre o que foi produzido sobre a questão migratória nesse período, destacaremos, entre tantas, aquelas que consideramos ser o fio condutor para a compreensão do fenômeno.

Pacheco (1998), conseguindo dar conta dos processos mais gerais, apontou entre outros fatores explicativos da desconcentração: a desaceleração da economia pós-crise de 1970, cujos efeitos se localizaram mais fortemente nos espaços mais desenvolvidos; as políticas de incentivos fiscais; e as políticas de desenvolvimento regional. Nesse contexto, fazia referência clara ao processo de acumulação flexível, às abordagens teóricas que tratavam do tema e ao impacto disto nas atividades econômicas do país. O autor assinalou ainda que os novos processos produtivos e a automação reforçavam o papel das economias de aglomeração, devido à busca de espaços com mão de obra mais qualificada, centros de pesquisa, universidades, serviços profissionais, que criaram novas externalidades geradoras de polos inovadores em novas cidades ou rejuvenescendo polos antigos, desconcentrando atividades que normalmente estariam voltadas para as grandes cidades, acrescentando que as áreas com oferta de força de trabalho mais qualifi-

cada levariam vantagem nas decisões locais das empresas. A intensificação dessas formas de globalização abriria possibilidades marginais de inserção no mercado mundial, num panorama de desconcentração restrita tanto na pesquisa tecnológica, como de fornecedores e prestadores de serviço.

Brito (2000), à luz das primeiras evidências empíricas, foi um dos primeiros a refletir mais intensamente sobre a questão de mudança no padrão migratório no Brasil, que seria a forma como se dá a articulação entre as trajetórias migratórias dominantes e secundárias com a dinâmica econômica e social. A partir de excelente revisão bibliográfica que passava por Braudel, Bacci, Hobsbawm, Marx, Ravenstein e Zelinsk<sup>3</sup>, procurou associar as mudanças de comportamentos nos deslocamentos internos às abordagens teóricas, visando construir um arcabouço teórico que ajudasse a iluminar a compreensão do fenômeno.

Esses exemplos da literatura têm o propósito de mostrar que os diferentes tipos ou modalidades de migrantes ou de fluxos migratórios podem ocorrer em contextos históricos os mais diversos e, portanto, por si só, não têm a possibilidade analítica de caracterizá-los, apesar de ser, algumas vezes, a intenção de alguns autores (BRITO, 2000, p.3).

Cunha e Baeninger (2005), ao tratarem dos novos cenários das migrações internas no Brasil, sinalizaram com a necessidade de novos ferramentais teórico-metodológicos para ajudar na compreensão das transformações observadas. Os autores destacavam que a reestruturação produtiva e a opção pelo modelo exportador estariam influenciando as novas estratégias dos migrantes. Ao analisarem os fluxos migratórios das décadas de 1980, 1990 e 2000, chamaram a atenção para a nova dinâmica intrarregional que revelava novos espaços de migração, embora ressaltassem que as diversidades e as alternâncias no comportamento das UFs em relação aos movimentos de entradas e saídas poderiam estar associadas a certa defasagem entre as dinâmicas econômicas e migratórias. Contudo, enfatizam que nessas três décadas o que mais caracterizou foi uma tendência a movimentos de tipo circulares, em função da incapacidade das grandes metrópoles, como São Paulo e Rio de Janeiro, de absorverem de forma mais definitiva a migração,

3 Embora citando Zelinsk, o autor faz ressalva aos tipos ideais de movimento associados para cada tipo de sociedade, naquilo que Pacheco e Patarra (1997), no artigo "Movimentos Migratórios, Novos Padrões?", In Anais do I.º Encontro Nacional sobre Migração, ABEP/IPARDES, 1997, consideraram uma simplificação com certo viés evolucionista.



sinalizando com a impossibilidade de ascensão social.

No entanto, pode-se pensar que tais mudanças dizem respeito muito menos ao surgimento de novos processos migratórios, e mais ao incremento da complexidade das relações existentes entre a migração e o desenvolvimento social e regional, frente às enormes transformações observadas no Brasil, no que se refere aos seus processos produtivos e sua repercussão no mercado de trabalho, à ação do Estado etc. Ao mesmo tempo em que tais tendências refletem novos processos em curso – como a reestruturação produtiva nos grandes centros urbanos, a opção por um modelo exportador que muda a forma de ocupação das antigas (e novas) áreas de fronteira etc. –, elas também sugerem um aumento da complexidade das estratégias dos migrantes para enfrentarem as novas contingências, o que implica a necessidade de se pensar e dar conteúdo a novas categorias analíticas como a da “circularidade”, ou repensar o papel de antigas, como as redes sociais, a migração de retorno etc.

Brito (2008) chamou atenção para os processos de mobilidade espacial da população no atual contexto da sociedade brasileira, ressaltando que havia uma profusão de textos empíricos, mas que não aportavam com contribuições teóricas importantes para um fenômeno social complexo como as migrações, reforçando ainda que as abordagens teóricas insistiam em aportes datados a um outro contexto histórico. Apontou ainda que a década de 1980 sinalizou o fim do paradigma e de teorias migratórias até então prevalentes e que o uso de lentes desfocadas do processo histórico estaria contribuindo para a dificuldade na compreensão do fenômeno. Entre outros tantos, dois aportes merecem ser destacados: i) quando sinalizou que os deslocamentos se colocariam mais como estratégia de sobrevivência do que como ascensão social, essa migração de curto prazo aponta para a melhoria das condições de vida no lugar de origem, ao invés do lugar de destino, como no paradigma anterior; e ii) que o atual mercado capitalista aumenta as barreiras à entrada, gerando um excedente de força de trabalho, que estaria sendo empurrado para atividades ocupacionais com menor produtividade ou mesmo para o desemprego, sendo que essas barreiras também teriam um caráter de inibir a mobilidade espacial da população, sobretudo daquela menos qualificada. Ou seja, mais do que a tradicional seletividade na origem ou no destino, sinaliza a independência cada vez maior da acumulação capitalista de imigrantes provenientes de regiões além dos aglomerados metropolitanos, a não ser por um curto prazo.

Oliveira (2009a, 2009b) sugeriu que todos esses processos de reestruturação produtiva, desconcentração espacial das atividades econômicas, desecono-

mias de aglomeração e globalização, que conformaram esse novo padrão migratório, responderiam a um processo maior: estariam associados à mudança no padrão de acumulação do capital, que impôs novas estratégias de acumulação em espaços menos hostis, o que foi viabilizado com o uso de novas tecnologias e o apoio decisivo do Estado. O autor tentou, sem muito sucesso, indicar que as pistas para entender os novos movimentos estaria no monitoramento da inserção ocupacional da força de trabalho migrante.

Embora entendendo que essas foram contribuições importantes e complementares para a compreensão das transformações dos movimentos migratórios internos no país, é importante que se faça algumas observações. Lipietz e Leborgne (1988) alertam que não se deve supervalorizar o papel das novas tecnologias na geografia humana e econômica. No caso das migrações internas no Brasil deve-se ter alguma cautela ao associar a reestruturação produtiva ao principal fator determinante das transformações observadas nos deslocamentos populacionais. Para os autores, não é a tecnologia nem as relações profissionais que modelariam diretamente o espaço, mas sim o modelo de desenvolvimento vigente. No caso brasileiro, aparentemente, num primeiro momento, o que houve foi um violento ataque às conquistas da classe trabalhadora, além da precarização das relações de trabalho, cujo maior expoente foi a terceirização, à qual se associou o trabalho em regime parcial e sem contrato.

Isso foi possível graças à adesão ao modelo neoliberal, que internacionalmente dava sustentação à passagem de uma etapa do processo de acumulação do capital a outra. O Estado cumpriu papel fundamental na regulação de leis que reduziam conquistas históricas dos movimentos dos trabalhadores e da sociedade, de modo a garantir a acumulação do capital em condições mais favoráveis.

Esse processo de transição, em realidade, aciona a dimensão do poder. Um poder hegemônico nas relações sociais exercido pela classe dominante, tendo o Estado como ente regulador dessas relações, que são essencialmente capitalistas. Em outras palavras, a regulação se dá em função das necessidades do capital.

Enfim, as transformações no paradigma industrial não seriam suficientes para determinar quais seriam os próximos modelos de acumulação e regulação. A flexibilização no contrato de trabalho, em que o empregador pode contratar e demitir a seu critério seria um ataque definitivo ao “excesso de rigidez” do contrato de trabalho fordista, abrindo, deste modo, o caminho para um novo padrão de acumulação (LIPPIETZ e LEBORGNE, 1988).

No que tange à globalização, essa seria o espaço

do capitalismo pós-moderno, fruto do processo de expansão global da relação social da produção capitalista. Em suma, o capital necessitava de novos espaços produtores e consumidores, a partir das novas bases tecnológicas que proporcionaram, entre outros aspectos, a compressão do espaço-tempo, conseguindo se disseminar de modo ágil, imprimindo uma padronização de comportamentos e formas de consumir, relegando aos países em desenvolvimento uma inserção subalterna, como veremos mais à frente.

Essa visão serve como uma boa contra-argumentação às abordagens que enxergam a globalização como fator explicativo isolado do processo mais geral de renovação da acumulação capitalista, e não como um de seus elementos.

O mais importante é que em todas essas abordagens, em menor ou maior grau, está a dimensão do movimento da capital e suas imbricações com as opções locacionais das atividades econômicas e os reflexos no comportamento das migrações internas.

## UMA ABORDAGEM TEÓRICA POSSÍVEL

Villa e Rodriguez (1997) apontam que como parte dos necessários ajustes estruturais para enfrentar a crise econômica que se instaurou na região nos anos 1980, foi implementada uma série de políticas para impulsionar o novo modelo de desenvolvimento, que acabou gerando um conjunto de transformações socioeconômicas. Esse novo modelo se baseava no estímulo ao livre jogo das forças de mercado e redução do papel do Estado.

Apesar de, naquela ocasião, os autores considerarem prematura a conexão entre políticas neoliberais, distribuição populacional e diminuição do poder de atração das metrópoles, assinalam que políticas como a dinamização do mercado de trabalho em zonas de produção para a exportação; o amparo a investimentos para exploração de recursos primários (agrícolas, pesqueiros e minerais) e as atividades ligadas ao turismo teriam contribuído para recuperação do crescimento demográfico das áreas não metropolitanas. Mesmo reconhecendo que as metrópoles seguiam mantendo posição privilegiada no que tange à produção econômica e ao bem-estar social, já era possível notar a revitalização das cidades médias na periferia metropolitana e no interior.

Oliveira e O'Neill (2012), observando a distribuição espacial da população no Brasil, assinalavam que a urbanização, enquanto um dos principais processos de organização do espaço, apresenta como traço marcante a concentração numa faixa ao longo do litoral,

quando se considera o número de centros urbanos, o tamanho populacional destes centros, bem como a localização dos principais nós difusores da rede de cidades. Por outro lado, a atividade agropecuária está cada vez mais vinculada ao processo geral de urbanização do território brasileiro, seja pela transformação de sua base técnica, seja por sua inserção nos complexos agroindustriais e na circulação de produtos e matérias-primas.

Seriam configurações que resultam de economias complexas que articulam atividades agrícolas e industriais diversificadas, com infraestruturas sofisticadas para produção, armazenagem, distribuição e circulação de produtos e serviços. São lugares de realização da produção e do consumo para a economia mundial competitiva e ressaltam, no território brasileiro, uma divisão do trabalho que privilegia nós e interrelações em rede, sob crescente incorporação de novas tecnologias informacionais e de comunicações. São formas que expressam a concentração metropolitana, o domínio da população urbana sobre a rural, um quadro agrário com profundos contrastes e os impactos de novas economias. São, de modo geral, aglomerações urbanas, eixos de crescimento, áreas de agricultura moderna e de expansão agrícola e exploração mineral, centros urbanos isolados, entre outras formas.

No cartograma com as taxas líquidas migratórias, calculadas para o período de 2005 a 2010, é possível identificar a correlação entre a opção locacional das atividades econômicas com as áreas que mais atraem população.

Marini (2012) assinala que na nova divisão internacional do trabalho estariam sendo transferidas para os países periféricos etapas inferiores dos processos de produção, sendo reservadas aos países centrais etapas mais avançadas e o controle tecnológico e financeiro, cabendo aos primeiros um papel de complementariedade na produção mais geral. Osório (2012a), observando a América Latina, disse que se tratava da reconfiguração no padrão de reprodução do capital, naquilo que denominou de padrão exportador de especialização produtiva<sup>4</sup>, que começava a ter lugar a partir dos anos 1970-80:

... que se caracteriza pelo regresso a produções seletivas, seja bens de consumo e/ou primários, seja de realocização de segmentos produtivos, novas organizações da produção, em geral qualificadas como toyotismo, flexibilidade laboral e precariedade, economias voltadas para a exportação... (OSÓRIO, 2012a, p.85).

4 O autor utiliza o conceito de especialização produtiva tendo em vista que a produção dos novos bens demanda algum grau de elaboração, diferente do modelo exportador agromineiro vigente no Século XIX e início do Século XX.

O que estamos assistindo na prática é o produto de processos históricos que foi marcado pela forma subordinada através da qual esses países se integraram à economia mundial. Em outro artigo, Osório (2012b) vai apontar que estamos tratando na América Latina de formas novas de organização reprodutiva que na prática estariam reeditando a dependência e o subdesenvolvimento como modalidades de reprodução, que não levariam em conta as necessidades da maioria da população.

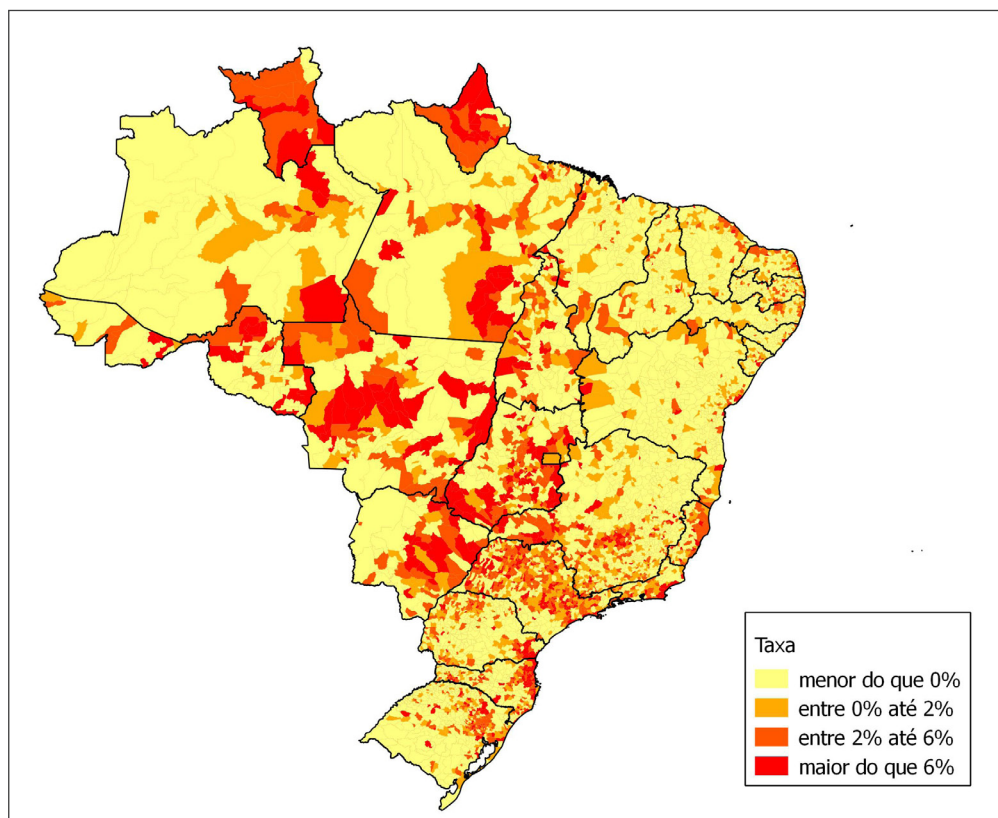
Nesse novo padrão exportador teriam destaque os bens agromineiros e alguns bens secundários, sejam os de produção local sejam os de montadoras.

Enfim, a especialização produtiva estaria articulada, sobretudo, em eixos como a produção de petróleo e derivados, extração e processamento de minerais ferrosos, soja, montadoras de automóveis e produtos eletrônicos, serviços de *call center*.

Essa abordagem parece sugerir que todos os achados dos autores citados, ao analisarem as transformações no pós-1980, como reestruturação produtiva, redistribuição das espacial das atividades econômicas, efeitos da globalização, mudança no padrão de acumulação do capital e a conseqüente mudança no padrão migratório, estariam respondendo à forma subordinada e dependente na qual o país se insere no circuito mais geral do capital.

Todas essas transformações no âmbito econômico contaram com a efetiva participação do Estado, assegurando o maior controle da mão de obra, ao regular o mercado de trabalho, e propiciando a infraestrutura, embora precária, necessária à realocação das atividades econômicas, como também praticando renúncia fiscal de modo a incentivar e facilitar o acesso às novas locações.

Do ponto de vista das migrações internas, essa aliança entre capital e Estado não só redirecionaram, ou melhor dizendo, geraram novas rotas migratórias, como também, ao precarizar e flexibilizar as relações de trabalho, colocaram muitas das vezes em xeque a decisão de migrar associada a alguma possibilidade



**Cartograma 1:**  
Taxa líquida de migração, segundo municípios, Brasil 2010.

de mobilidade social. Brito (2008), como já mencionado, assinalava que a mobilidade espacial estaria mais associada à busca pela sobrevivência do que à concretização da mobilidade social. Um outro resultado foi a maior retenção da população, como demonstram as evidências empíricas, que por um lado produziram uma maior imobilidade dos indivíduos e por outro os levou a mover em distâncias mais curtas.

Osório (2012a) observa que, quando da passagem de uma etapa de reprodução do capital a outra, formas novas e antigas conviveram por um tempo até que o modelo anterior dê lugar completamente ao modelo novo. Desse modo, ao analisarmos as migrações internas, vamos nos defrontar cada vez menos com áreas de atração e de expulsão, mesmo assim; quando ocorrer será em análises mais desagregadas no espaço, uma vez que para o recorte interestadual isto quase já não faz mais sentido, e iremos nos defrontar com movimentos de menor duração, a menores distâncias, circulares e pendulares, e conceitos como reversibilidade dos fluxos migratórios (DOMENACH e PICOUE, 1995, BILSBORROW, 1996) ou como na metáfora de Bauman (2001), com o espaço sendo ocupado apenas por um momento, o que em certa medida coloca em questão os próprios conceitos de residência e migração com os quais lidamos até então (PEREIRA e MACIEL, 2013).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo pretendemos, a partir da articulação de um conjunto de abordagens, antes colocar para a reflexão uma possibilidade analítica para entender os movimentos internos da população no Brasil, que vem sofrendo transformações, ao menos, desde os anos 1980, que criar uma teoria.

Insistimos que são importantíssimas as investigações que buscam compreender os processos de decisão no ato de migrar, que se dão no âmbito da família e até mesmo na comunidade, bem como aquelas que tentam compreender as redes sociais e a valiosa contribuição dessas para as migrações. Todavia, não cremos que aí esteja a chave para compreender as profundas mudanças pelas quais vem passando o comportamento das migrações internas no Brasil, dado que são processos que já estavam presentes na fase anterior, quando ocorreram deslocamentos massivos em direção às metrópoles, em especial, Rio de Janeiro e São Paulo, que marcavam de forma bem nítida as áreas de expansão e atração.

Sempre que experimentou a passagem de uma forma a outra no seu movimento de mudança no padrão de reprodução, o capital conviveu por um período com as formas pretéritas e as vigentes (LIPIETZ e LEBORGNE, 1988, HARVEY, 1992, OSÓRIO, 2012a). Portanto, o impacto que produz na sociedade de um modo geral também ficaria “contaminado” por esse hibridismo, o que dificultaria sobremaneira a apreensão das transformações. Parece ter ocorrido isso conosco, ao tentarmos compreender o novo comportamento das migrações internas, sem o necessário ajuste das lentes de observação.

Em todos os momentos nos quais o capital precisou se reinventar, o fez, não só com as inovações tecnológicas mas também com o aparelho de Estado ao seu lado, pronto para regular relações de trabalho que favorecessem sua acumulação. Foi assim no período fordista do pós-Segunda Guerra Mundial, quando necessitava ampliar as garantias trabalhistas e conviver pacificamente com os sindicatos, não apenas pela necessária mobilização da força de trabalho para a produção em massa, mas também para frente ao contexto da Guerra Fria. Com a derrocada do regime fordista e a flexibilização das novas relações, a regulação veio no sentido de suprimir direitos e garantias, ou seja, a “mão invisível” sempre contando com o auxílio de um corpo bastante sólido a lhe facilitar a vida.

O olhar histórico do fenômeno migratório, no marco das relações de produção e sociais capitalistas, aponta que os deslocamentos de população responderam ao movimento e ao processo de acumulação

do capital vigente em cada um desses momentos. No caso dos países latino-americanos, e particularmente no Brasil, isso correspondeu a uma inserção subordinada e complementar ao sistema capitalista mundial, levando nossa economia a se voltar para produção visando à exportação, agora de maneira mais especializada. Por outro lado, o ataque às conquistas históricas dos trabalhadores instaurou o trabalho precário, parcial e terceirizado. A combinação desses fatores contribuiu para o redirecionamento de parte importante dos fluxos migratórios, tornou mais imóvel uma parcela da população, ao mesmo tempo que fazia circular e se movimentar entre distâncias mais curtas aquela parte que se dispunha a se mover.

Deste modo, enquanto as migrações laborais predominarem entre as causas da mobilidade espacial da população, não se deve tentar entender o comportamento da mobilidade populacional sem olhar para o correspondente movimento do capital, o que implica ajustar as lentes para mais bem apreender o fenômeno, demandando novas formas de obtenção das evidências empíricas que iluminem essa apreensão.

## REFERÊNCIAS

- BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, prefácio pp. 7-22, 2001.
- BENKO, Georges. *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*. São Paulo: Editora Hucitec, capítulo 1, pp 19-49, 1996.
- BRITO, Fausto. “As migrações internas no Brasil: desafios teóricos recentes”. In VI Encontro Nacional sobre Migrações, Belo Horizonte, MG. Anais ABEP, 2009
- BRITO, Fausto. “Brasil, final de século: a transição para um novo padrão migratório?”. In: Encontro nacional de estudos populacionais, 11., 2000, Caxambu. Anais. [S.l.: s.n.], ABEP, 2000.
- BILSBORROW, Richard E. *The state the art the chapters*. In: BILSBORROW, Richard E. *Migration, Urbanization and Development: New Directions and Issues*. New York: UNFPA, January. 1996.
- CASTEL, Robert. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Tradução Iraci D. Poleti. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.
- CUNHA, José M. P. “A migração no Brasil no começo do século XXI: continuidades e novidades trazidas pela PNAD 2004”. In: *Parcerias Estratégicas*, no 22. Brasília: CGEE, 2006. pp. 381-439.
- CUNHA, José M. P. e Baeninger, Rosana. “Cenários



- da Migração do Brasil nos anos 1990”. Caderno CRH. Salvador, v. 18, n.43, p. 87 – 101. Jan/Abr 2005.
- DAVIDOVICH, Fany R. “Um foco sobre o processo de urbanização do Estado do Rio de Janeiro”. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, vol. 48 – n.3, pp. 333-371, jul/set, 1986.
- DOMENACH, H., PICOUET, M. Las migraciones. Traducción Eduardo Bologna, Córdoba: Universidade Nacional de Córdoba, 1995, introdução, capítulo 1, 2, 3, 4.
- FARIA, Vilmar E. “Cinquenta anos de urbanização no Brasil: Tendências e perspectivas”. In: Novos Estudos. São Paulo: CEBRAP, no 29, março de 1991. pp. 98-119
- GAUDEMAR, Jean Paul de. La movilización general. Capítulo 8. Traducción de José Saavedra. Madri: Las Ediciones de La Piqueta, septiembre 1981. cap. 8, pp. 249-266.
- \_\_\_\_\_. Mobilidade do trabalho e acumulação do capital. Tradução de Maria do Rosário Quintela. Lisboa: Editorial Estampa, 1977. Prefácio, cap. 1, 5-8.
- HARVEY, David. Condição pós-moderna. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 1992.
- IBGE. Censo Demográfico de 2000. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default\\_censo\\_2000.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default_censo_2000.shtm)>. Acessado em 04/05/2014.
- IBGE. Censo Demográfico de 1991. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censodem/default\\_censo1991.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censodem/default_censo1991.shtm)>. Acessado em 04/05/2014.
- LIPIETZ, Alain e LEBORGNE. Danièle. “O pós-fordismo e seu espaço”. Espaço & Debates. São Paulo, n.25, pp. 12-29, 1988.
- MARINI, Ruy Mauro Subdesenvolvimento e Revolução. Florianópolis: Editora Insular, 2012. 272 p. (Coleção Pátria Grande: 1).
- MARTINE, George. A redistribuição espacial da população brasileira durante a década de 80. Brasília, DF: IPEA, 1994. (Texto para discussão, n.329).
- MARX, Karl. El Capital. Fondo de Cultura Económica. Traducción Wenceslao Roces. México, DF, 1973, vol 1, capítulos 24 e 25.
- OLIVEIRA e O’NEILL Cenário sociodemográfico em 2022-2030 e distribuição territorial da população. Uso e ocupação do solo. In: FIOCRUZ et al. A saúde do Brasil em 2030: diretrizes para a prospecção estratégica do sistema de saúde brasileiro. Rio de Janeiro: FIOCRUZ/IPEA/Ministério da Saúde/Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, 2012.
- OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de. Abordagens teóricas a respeito do fenômeno migratório. In: OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro. Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, Estudos e Análises 1, 2011.
- OLIVEIRA, Antônio Tadeu R. Tendências recentes da mobilidade espacial a população no Estado do Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Estudos Populacionais. Rio de Janeiro, v. 27, n.1, p. 89-113, jan/jun 2010.
- OLIVEIRA, Antônio Tadeu R. “A mobilidade espacial da população e as transformações nos processos produtivos no Brasil pós-1980: o caso do estado do Rio de Janeiro”. UNICAMP/IFCH. 2009. (Tese, Doutorado em Demografia).
- OSÓRIO, Jaime. “Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica”. In: Ferreira, Carla et al. (orgs.) Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista da dependência. São Paulo, SP: Boitempo, 2012, p. 37-86.
- OSÓRIO, Jaime. “América Latina: um novo padrão exportador de especialização produtiva – estudo de cinco economias da região”. In: Ferreira, Carla et al. (orgs.) Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista da dependência. São Paulo, SP: Boitempo, 2012, p. 103-133.
- PACHECO, Carlos Américo Fragmentação da Nação. Campinas, SP: UNICAMP. IE, 1998. Cap. 5 pp 207-266.
- PEREIRA e MACIEL. Do “interior” para os laranjais”, dos “laranjais” para o “interior”: a migração dos piauienses para a Região Central de São Paulo. In VIII Encontro Nacional sobre Migrações, Belo Horizonte, MG. Anais ABEP, 2013.
- PIQUET, Rosélia. Mudança econômica e novo recorte regional no Norte Fluminense. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10, Belo Horizonte, MG. Anais. Minas Gerais: ANPUR, 2003.
- SINGER, Paul. “Migrações internas: considerações teóricas sobre seu estudo”. In: MOURA, Hélio A. de Migração interna: textos escolhidos. Fortaleza: BNB/ETENE, 1980. t 1, p. 211-244.
- VILLA, Miguel, RODRÍGUEZ, Jorge Dinámica sociodemográfica de las metrópolis latinoamericanas durante la segunda mitad del siglo XX. Notas de Población. Santiago do Chile: Centro Latinoamericano de Demografía, n.65, pp. 17-110, junio. 1997. ■

Alexandre Sabino do Nascimento

# O novo Recife

## Identidade, espaço, cultura e as tramas do processo de requalificação e gentrificação de sua área central

### Resumo

As cidades têm passado por transformações desde sempre, principalmente desde o período intitulado por vários pensadores de modernidade; contudo nas últimas décadas temos observado que são demasiadamente intensas e cada vez mais rápidas. Essas transformações são cada vez mais difíceis de serem captadas, assimiladas e mais ainda refletidas. Processos socioespaciais, como o de gentrificação urbana, ligados à crescente homogeneização, fragmentação e hierarquização do espaço, tornam-se cada vez mais comuns. Observa-se neste trabalho a promoção de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento urbano através da produção de imagens - símbolos - de cidade no contexto de grandes projetos urbanísticos espetaculares, muitas vezes, associados à modernidade, à cultura, à identidade e à preservação do patrimônio histórico-arquitetônico. Analisam-se os conceitos e teorias que podem ser usados como referências para entender estes fenômenos.

**Palavras-chave:** Modernidade; Identidade; Espaço; Cultura; Gentrificação.

### Abstract

The cities have undergone transformations since forever, especially since the period called by various thinkers of modernity, but in recent decades we have seen that are too intense and ever faster. These are increasingly difficult to be captured, assimilated and reflected much less. Socio-spatial processes like urban gentrification linked to increasing homogenization, fragmentation and hierarchy of space become increasingly common. It is observed in this work public policies focused to the promotion of urban development through the production of images - symbols - the city in the context of large urban projects spectacular, often associated with modernity, culture, identity and preservation of historical and architectural heritage. It examines the concepts and theories that can be used as references for understanding these phenomena.

**Keywords:** Modernity; Identity; Space; Culture; Gentrification.

### Alexandre Sabino do Nascimento

*é geógrafo, mestre em Geografia e doutorando em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco.*

alexgeo\_uece@yahoo.com.br

## INTRODUÇÃO

As cidades têm passado por transformações desde sempre, principalmente, desde, aproximadamente, o século XVI onde começa o período intitulado por vários pensadores de Modernidade<sup>1</sup> – Lefebvre, Simmel, Bauman, Harvey entre outros. Contudo, nas últimas décadas temos observado que são demasiadamente intensas e cada vez mais rápidas. Sendo assim cada vez mais difíceis de serem captadas, assimiladas e mais ainda refletidas. Não é possível pensarmos nas mudanças ocorridas no modo de produção capitalista de forma desconectada da maneira como o espaço é produzido, apropriado e dominado. As transformações não se dão mais somente na esfera da produção, mas hoje, principalmente, no âmbito do consumo, onde alguns já falam da emergência de uma sociedade do consumo (FEATHERSTONE, 1995; LEFEBVRE, 1978; JAMESON, 2006). Isto é importante, pois o capitalismo vem escapando de suas crises de sobreacumulação através da produção do espaço (HARVEY, 2011) que dão sustentação ao modelo socioeconômico que reproduz um desenvolvimento desigual (SMITH, 1996; 2007).

Concomitantemente a isto, nas metrópoles, têm se multiplicado discursos ligados à crise da cidade, sendo esta vista como espaço da criminalidade; violência; com abandono e degradação de seu patrimônio histórico-cultural e ambiental; decadência de suas infraestruturas; déficit habitacional; queda do emprego formal; ampliação da informalidade e ilegalidade e estrangulamento da mobilidade. Fatores esses que impedem, segundo estes discursos, seus cidadãos de usufruírem e/ou fluírem em sua cidade, e que manifestam a ascensão de um discurso do colapso do planejamento urbano moderno, substituído por um ajuste urbano correspondente ao ajuste estrutural da economia que, por sua vez, envolve uma fragmentação da ação política nas cidades, com ações cada vez mais pontuais, que em metrópoles desiguais como Recife exacerbam sua já latente se-

gregação socioespacial.

Tudo isto somado a possibilidade de que tais políticas causem processos socio espaciais como os de nobilitação e/ou gentrificação urbana ligados à crescente fragmentação e diversificação da estrutura social, como também ao jogo do mercado imobiliário pouco regulado e com processos especulativos de valorização/desvalorização de uso do solo (BARATA SALGUEIRO, 1998; SMITH, 1996).

Assim, destaca-se a emergência de uma gestão ou governança urbana de cunho neoliberal que tem dado destaque a (re)produção de um espaço urbano cada vez mais homogeneizado, fragmentado e hierarquizado nas cidades (CARLOS, 2011; LEFEBVRE, 1992). Para isto temos a produção de grandes projetos de desenvolvimento urbano – GPDU's (MASCARENAS; BIENENSTEIN; SÁNCHEZ, 2011) associado à iniciativa privada via inovações políticas, administrativas, financeiras e espaciais. Estes representam ícones ligados tanto à produção de novos espaços na cidade contemporânea, ou novas formas espaciais ligadas ao consumo, entretenimento e habitação, como também a refuncionalização ou requalificação de outros espaços tidos como degradados ou mal utilizados.

Observa-se neste trabalho a promoção de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento urbano através da produção de imagens – símbolos – de cidade no contexto de grandes projetos urbanísticos espetaculares, geralmente, associados a políticas culturais de identidade e de preservação do patrimônio histórico-arquitetônico, ou criação de grandes equipamentos públicos ligados a uma economia dos serviços e entretenimento, bastante solicitados em cidades que se propõem a serem destinos turísticos globalizados como Recife eleita subsede da Copa do Mundo de 2014 (ARANTES, 2009; HARVEY, 2005; JAMESON, 2006).

Assim aparece o objeto empírico de nossa pesquisa como um projeto que tende a dar um novo conteúdo à área central da metrópole de Recife, o Projeto Novo Recife. Alvo de polêmicas e de discussões calorosas, pelo menos ao âmbito de alguns representantes da sociedade civil organizada, tecnocratas e seus promotores, esse projeto aparece em um cenário de uma cidade que passa por uma mutação em suas estruturas, formas e funções que representam respectivamente um ímpeto e um chamado a mesma de se modernizar e seguir os passos de outras metrópoles pelo mundo afora, que responderam, ao seu tempo, aos chamados do processo de globalização e de ajuste estrutural de suas economias, e se metamorfosearam em cidades signos da Modernidade, ou, para alguns, já em uma pretensa Pós-Modernidade.

<sup>1</sup> Para Marshall Berman em seu livro “Tudo que é sólido desmancha no ar”, a Modernidade seria um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo, hoje [...] pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, “tudo o que é sólido desmancha no ar”. (1980, p.14). O mesmo faz um histórico da Modernidade e afirma que a mesma tem sua primeira fase no início do século XVI e vai até o fim do século XVIII.

Dentro disto tudo abre-se margem para processos como o de gentrificação da área central da cidade de Recife onde o projeto se localiza e que, como afirmava Smith (1996), podem dar margem à continuidade crônica do “desenvolvimento desigual”, principalmente, em cidades periféricas que já apresentam um quadro desastroso de segregação socioespacial.

Para analisar esse processo privilegamos uma análise baseada no entendimento do processo de produção e apropriação do espaço urbano da metrópole de Recife, ligado às transformações do uso do espaço público, da cultura nas cidades – e suas ideologias implícitas ou não, e de como a sua análise ligada aos conceitos de espaço, identidade e ideologia podem nos oferecer excelentes pistas para tentarmos desvendar processos como o de gentrificação estudado pelo geógrafo Neil Smith. Assim, utilizaremos no decorrer do trabalho autores que, a nosso ver, com seus conceitos e teorias, podem nos ajudar a decodificar esses processos tão sutis que envolvem a produção e reprodução do espaço nas metrópoles contemporâneas. Entre eles destacamos Neil Smith (1996; 2007), Henri Lefebvre (1978; 1991), Georg Simmel (1976), David Harvey (2011) e outros que apareceram no decorrer do trabalho.

Pelo escopo deste trabalho não é objetivo um diálogo extenso e pormenorizado entre estes autores, mas sim apresentar alguns conceitos, categorias e teorias utilizados pelos mesmos e suas possíveis relações com o processo analisado e com o nosso objeto de estudo, e fazer, apenas quando possível, esse diálogo. Assim, o trabalho se divide da seguinte forma: primeiro iremos discutir com base em G. Simmel, S. Hall, D. Harvey, entre outros, o papel da identidade, cultura e produção do espaço, e sua relação com a metrópole moderna e pós-moderna. Em segundo passamos para a análise de nosso objeto de estudo que é o projeto Novo Recife e suas possibilidades conceituais e teóricas de análise com base na análise de conceitos e teorias como: o processo de gentrificação (BARATA SALGUEIRO; SMITH); de produção de simulacros (BAUDRILLARD); de Economia da Cultura (YÚDICE) e a produção de grandes projetos de desenvolvimento urbano (MASCARENAS; BIENENSTEIN; SÁNCHEZ, 2011).

## A IDENTIDADE NA METRÓPOLE OU A METRÓPOLE COMO PRODUTORA DE IDENTIDADES?

O sociólogo Georg Simmel no início do século XX já se deparava com um fenômeno que só tardiamente

te chegaria a nossas metrópoles periféricas, com suas nuances, é claro: o desafio do indivíduo em preservar sua autonomia e individualidade dentro do cotidiano da metrópole moderna. Neste pequeno texto clássico chamado “A metrópole e a vida mental”, proveniente de uma palestra proferida pelo mesmo em Chicago no ano de 1902, podemos encontrar uma séria de características e fenômenos que, atualmente, ainda se dão nas nossas cidades.

Tratando sobre as exigências do mundo moderno pós-revolução industrial, o mesmo afirmava que uma investigação que penetre o íntimo da vida especificamente moderna e seus produtos e que penetre na alma do corpo cultural, por assim dizer, deve buscar resolver a equação que estruturas como a metrópole dispõe entre os conteúdos individual e superindividual da vida, e assim entender como a personalidade se acomoda nos ajustamentos às forças externas, que, naquele momento, começavam a se intensificar como nunca, e que, hoje, de maneira mais intensa, bombardeiam o indivíduo com uma série de informações, imagens, normas etc. como nunca antes (SIMMEL, 1976). Essa questão que Simmel coloca é espinhosa, e feita posteriormente por muitos outros.

Simmel realizando uma abordagem sociopsicológica afirma que a base psicológica do tipo metropolitano de individualidade consiste na intensificação dos estímulos nervosos, que resulta na alteração brusca e ininterrupta entre estímulos exteriores e interiores. Mas Simmel, em sua análise – que na nossa compreensão geográfica poderia ser atribuída a uma análise dos efeitos da paisagem nos indivíduos e sua compreensão –, fala que signos, símbolos ou imagens chegam ao homem de forma rápida e crescente na metrópole e a forma com que o mesmo lida com isso é através de sua característica própria de fazer diferenciações (seleções).

Sobre isso o mesmo fala que

o homem é uma criatura que procede a diferenciações. Sua mente é estimulada pela diferença entre a impressão de um dado momento e a que precedeu. Impressões duradouras, impressões que diferem apenas ligeiramente uma da outra, impressões que assumem um curso regular e habitual e exibem contrastes regulares e habituais – todas essas formas de impressão gastam, por assim dizer, menos consciência do que a rápida convergência de imagens em mudança, a descontinuidade aguda contida na apreensão com uma única vista de olhos do inesperado de impressões súbitas (SIMMEL, 1976, p. 12).

E arremata dizendo que tais são as condições psicológicas que a metrópole cria. Isto nos faz pensar no indivíduo em nossas metrópoles contemporâneas,



como seria o comportamento deste homem descrito por Simmel num espaço como o de um *shopping center*? Numa paisagem como a de algumas metrópoles brasileiras, inclusive Recife, que viraram verdadeiros canteiros de obras e local de publicidade pesada dentro da chamada sociedade do consumo, que não para um só instante de nos bombardear com estímulos para o consumo?

Sendo que estes estímulos levam muitas vezes a busca de uma “nova” mercadoria especial que é a qualidade de vida urbana contraposta à crise e caos urbanos. Está ligada à produção do espaço por um novo urbanismo revanchista que procura trazer de volta ao centro sua opulência, glamour e seu espaço visto como obra. Tudo isto incluso dentro do processo de globalização da cultura, que na sequência da internacionalização da economia e do capital, como também do desenvolvimento dos transportes e dos meios de comunicação, introduz novos modelos de vida urbanos, que procuram transformar os estilos de vida dos atores sociais, assim como as suas aspirações e formas de intervenção no espaço urbano, contribuindo para questionar a permanência de determinados contextos sociais tradicionais, muitas vezes marginalizados, com forte peso de uma cultura local própria, mas ao mesmo tempo manter estes espaços ligados a uma cultura urbana estetizada.

Para Simmel, o homem usa seu intelecto para acomodar-se à mudança e aos contrastes de fenômenos (como também às contradições da metrópole), este desenvolve um órgão que o protege das correntes e discrepâncias ameaçadoras de sua ambientação externa, as quais, ao contrário, o desenraizariam. Daí nos perguntarmos o porquê disso, e logo Simmel, que não é um autor marxista, nos revela dizendo:

A metrópole sempre foi a sede da economia monetária. Nela, a multiplicidade e concentração da troca econômica dão uma importância aos meios de troca [...] A economia monetária e o domínio do intelecto estão intrinsecamente vinculados. Eles partilham uma atitude que vê como prosaico o lidar com homens e coisas; e, nesta atitude, uma justiça formal frequentemente se combina com uma dureza desprovida de consideração (SIMMEL, 1976, p.13).

Neste fragmento podemos ver como uma razão instrumental, do tipo weberiana, se alia à lógica do sistema produtor de mercadorias ao qual Marx dedicou sua vida a compreender. Podemos também, seguindo Lefebvre, entender a lógica da produção de espaços abstratos ou econômicos como equivalentes gerais ou a transformação de valores de uso

em valores de troca, de espaços públicos em espaços privados, como o que acontece com o projeto Novo Recife, e assim por diante.

Simmel afirma ainda que desta forma e nestas condições o homem moderno perde sua subjetividade, pois a pessoa intelectualmente sofisticada é indiferente a toda a atividade genuína, porque dela resultam relacionamentos e reações que não podem ser exauridos com operações lógicas pecuniárias, pois o dinheiro se refere somente ao que é comum a tudo. O autor encerra dizendo que “[o dinheiro] pergunta pelo valor de troca, reduz toda a qualidade e individualidade à questão: quanto?” (SIMMEL, 1976, p. 13).

Destaca-se que tipo de identidade a vida na metrópole moderna produz, e também pode-se entender como cada vez mais estão sendo produzidos espaços com a lógica da mercadoria, como diz Lefebvre quando afirma que em nossas cidades cada vez mais o espaço é produzido e reproduzido como valor de troca, dentro do processo de homogeneização, fragmentação e hierarquização. Sendo assim um espaço concebido imaginado e criado para a troca, o que vai de encontro a um espaço vivido fruto da experiência e do uso.

Hall (2006) afirma que esta forma de viver a metrópole está mudando, e que as velhas identidades que por tanto tempo estabilizaram o mundo social estão em declínio, fazendo surgir novas identidades e fragmentando o indivíduo moderno, visto até então como um sujeito unificado, assim estaria sendo gerida uma “crise da identidade” que faria parte de um processo mais amplo de mudança, que estaria deslocando as estruturas e processo centrais das sociedades modernas (cultura, economia, política) e abalando os quadros de referência que davam aos indivíduos uma ancoragem estável na sociedade, ou, como vimos com Simmel, uma adaptação sem choques intensos.

Sobre essa crise, Sennet alerta para o conceito de cultura e comunidade na sociedade atual e afirma:

[...] falo de “cultura” em sentido antes antropológico que artístico. Quais os valores e práticas capazes de manter as pessoas unidas no momento em que as instituições em que vivem se fragmentam? Minha geração demonstrou falta de imaginação ao tentar responder a esta pergunta, preconizando as virtudes da comunidade de pequeno tamanho. A comunidade não é a única maneira de manter coesa uma cultura; parece evidente, por exemplo, que os estranhos de uma mesma cidade convivam numa mesma cultura, ainda que não se conheçam pessoalmente” (SENNET, 2006, p. 13).

Pois os mesmos podem viver dentro de uma fan-

tasiosa harmonia, ou identidade criada para o estabelecimento de um consenso social e aceitação comum.

Podemos ver no decorrer deste trabalho como identidade e cultura vão perdendo suas referências e propósitos históricos como conceitos e categorias de análise e se desviando para um uso mercadológico, usados como rendas de monopólio (HARVEY, 2005) nos processos de trocas globais dentro de uma guerra dos lugares (SANTOS, 1996). Cultura dentro de uma economia cultural vem cada vez mais se tornando um recurso econômico como nos alerta Yúdice (2006).

Assim, vemos as lutas ou apelos nas cidades em prol de um “patrimônio artístico cultural e arquitetônico” como no caso usado como exemplo neste texto do projeto Novo Recife, pois o mesmo localiza-se em área de entorno de monumentos tombados pelo IPHAN. Pela lei, essas áreas de entorno possuem restrições, justamente para possibilitar a visualização dos monumentos tombados, cujo deleite da paisagem pertence a todos os cidadãos. Destaca-se que o projeto será realizado num dos bairros mais tradicionais da cidade e em umas das paisagens culturais mais identificadoras da mesma, e que, pela sua magnitude, pois trata-se de GPDU, alterará de forma irreversível a paisagem simbólica da cidade, uma vez que o projeto consiste em 13 torres (sendo duas delas duplas, então seriam 15 edifícios) entre 36 e 45 andares, divididas em cinco grandes quadras. As torres residenciais ficam em grandes condomínios que tomam a quadra respectiva inteira, isolados da rua e sobre bases de estacionamento de quatro andares ou mais (DIREITOS URBANOS, 2012).

Existe hoje na sociedade recifense uma batalha em torno do termo identidade, e que mais divide do que possibilita uma visão de totalidade da cidade e busca de um futuro melhor comum, como nos alerta Sá quando diz:

Nessa dialética de agregar/segregar, incluir e excluir, mirar a universalidade social através de apelos comunitários em busca de uma totalidade maior que a soma de suas partes, ao mesmo tempo incentivando a autodefinição e a autoafirmação de pessoas e seus grupos [como alguns movimentos contra o projeto como o Ocupe Estelita<sup>2</sup>], imbuí-

2 No Recife, um movimento de ocupação do espaço público, com inspiração no *Occupy Wall Street*, convocou todos os descontentes com o consórcio Novo Recife Empreendimentos para tomar as calçadas dos armazéns do Cais José Estelita. Com apoio de diversos segmentos da sociedade, o Ocupe Estelita não se opõe apenas à criação na região central do Recife de ao menos 13 torres, algumas com mais de 40 andares. O movimento busca manter vivo o debate sobre o modelo de ocupação verticalizado que a cidade adotou nas últimas décadas. No alvo também está a controversa construção de

-se a razão histórica do capitalismo reinante, no qual o tempo cronológico passa a ter uma história e cultura espacialmente definidas; um espaço significativo de absorção temporal em que se fixam densidades técnicas/productivas não mais atreladas ao calendário “cósmico”, mas à velocidade da razão instrumental do relógio maquínico [tempo único de Milton Santos], monitorada pela “mão invisível” do abstrato mercado [e seus espaços abstratos], no concreto dos fixos e dos fluxos geográficos/mercantis dos espaços de produção, circulação, distribuição e consumo” (SÁ, 2006, p. 13).

Tudo isso nos faz pensar que o homem moderno que Simmel viu no início do século XX, que de tanto receber estímulos externos de ordens próximas e distantes (LEFEBVRE, 1978), estímulos contrastantes que, em rápidas mudanças e compressão concentrada são impostos aos nervos – isto sem falar nos tempos atuais em que Harvey já nos chama a atenção para uma compressão do espaço-tempo ocasionada pelo avanço, como nunca antes, das tecnologias ligadas aos transportes e às telecomunicações – levando-o a uma estrutura da mais alta impessoalidade, por outro lado produzindo no mesmo uma subjetividade altamente pessoal criando o fenômeno psíquico chamado por Simmel de “atitude blasé”, que seria a incapacidade de reagir a novas sensações com a energia apropriada, e no embotamento do poder de discriminar. Assim o mesmo define

Isso não significa que os objetos não são percebidos, como é o caso dos débeis mentais, mas antes que o significado e valores diferenciais das coisas, e daí as próprias coisas são experimentados como destituídos de substância. Elas aparecem à pessoa blasé num tom uniformemente plano e fosco; objeto algum merece preferência sobre outro. Esse estado de ânimo é o fiel reflexo subjetivo da economia do dinheiro completamente interiorizada. Sendo o equivalente a múltiplas coisas de uma mesma forma, o dinheiro torna-se o mais assustador dos niveladores. Pois expressa todas as diferenças qualitativas das coisas em termos de “quanto?” [...] arranca irreparavelmente a essência das coisas, sua individualidade, seu valor específico e sua incomparabilidade”. Em outras palavras transforma tudo em mercadoria: espaços públicos, identidades, cultura, valores. E se produz um espaço do controle do eminentemente repetitivo, da troca (CARLOS, 2011).

quatro viadutos sobre a Avenida Agamenon Magalhães. Além de semelhanças com o *Occupy Wall Street*, como a falta de programa e a coordenação difusa, o Ocupe Estelita aproxima-se de mobilizações como o movimento paulistano Baixo Centro, associando ações culturais ao discurso político.

Assim é neste processo que o valor de troca ganha uma amplitude profunda, o que pode ser constatado pela produção dos simulacros espaciais como decorrência das revitalizações urbanas, ou pelas exigências do desenvolvimento do turismo (CARLOS, 2001). Como podemos constatar na área central do Recife que, além do projeto estudado, tem o projeto Porto Novo<sup>3</sup>.

Deve-se destacar que alguns autores viram o desenhar destes fenômenos bem cedo como alguns neomarxistas entre os quais podemos destacar: Walter Benjamin com sua análise da “imagem dialética” e suas “alegorias” que analisavam a sociedade moderna através da arte e da vida urbana; Henri Lefebvre com seu estudo do “cotidiano” e seu papel na produção do espaço, e autores como Pierre Bourdieu em suas análises do poder simbólico e das trocas simbólicas, em que discute a relação entre cultura (*habitus*) e ideologia.

Aqui passamos para a discussão mais próxima da tese em elaboração pelo presente autor, que se liga ao que foi discutido e entra numa lógica ligada à produção do espaço urbano via grandes projetos de desenvolvimento urbano, sendo que em alguns deles incluí-se a discussão da cultura, mas não nos moldes discutidos até então, mas sim nos moldes discutidos por Yúdice (2006) sobre a cultura como um recurso econômico, ou nos trabalhos de Arantes (2009) sobre o papel da animação cultural na requalificação e produção de espaços nas cidades, entre outros, assim como na relação de tudo isto com o processo de gentrificação acionado com estas mudanças advindas da reestruturação do espaço urbana das cidades contemporâneas (SMITH, 1996; 2007).

## A PRODUÇÃO DE UM ESPAÇO PARA A CULTURA OU GENTRIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DO RECIFE?

Em seu livro *Cultura y simulacro* Baudrillard afirma que na atualidade

*la simulación es la miniaturización genética. Lo real es producido a partir de células miniaturizadas, de matrices y de memorias, de modelos de encargo – y a partir de ahí puede ser reproducido un número indefinido de veces* (BAUDRILLARD, 1978, p. 07).

<sup>3</sup> O projeto Porto Novo visa revitalizar o berço histórico da cidade e transformar antigos armazéns do Porto do Recife, sem operação desde 1992, em espaços de lazer e equipamentos turísticos. Tendo como equipamentos previstos: Terminal Marítimo de Passageiros, o Cais do Sertão Memorial Luiz Gonzaga, Centro de Artesanato e obras de urbanização do cais.

Assim está se dando a produção de nossas cidades através de projetos pontuais que representam modelos de cidades vendidos no mercado como fórmulas de sucesso. Assim vem se demonstrando o papel de uma nova postura do Estado em Recife com o desenho da metrópole fundamentado no crescimento de “ilhas de desenvolvimento” que leva à assertiva de que a produção do espaço do lazer e da cultura favorece a obtenção de uma alta lucratividade, dinamizando a atividade imobiliária e incidindo assim de forma primordial no processo de acumulação capitalista (HARVEY, 2003; 2011).

Sendo que tudo isso está ligado à produção de um espaço dentro da lógica de um desenvolvimento desigual e combinado, com a seleção de espaços a serem beneficiados, e, no caso de áreas centrais de cidades, trata-se de uma recentralização seletiva e esta é protagonizada, aparentemente, pelas ditas “novas classes médias” que redescobrem no valor histórico e/ou arquitetônico dos bairros centrais a capacidade de se reinventar social e culturalmente. Mas, como dissemos, esse protagonismo ou pioneirismo é aparente, pois, como afirma Neil Smith,

[...] é patente o fato de que, onde quer que os ‘pioneiros urbanos’ se aventurem, os bancos, as incorporadoras, o Estado e outros atores econômicos coletivos geralmente chegam antes (SMITH, 2007).

No período atual há uma reestruturação da gestão de cidades que buscam se inserir em um tipo de mercado global de cidades. Neste contexto encontra-se a metrópole de Recife que, para alcançar esse fim, usa das suas rendas de monopólio proporcionadas pelas mercadorias cultura, patrimônio histórico e arquitetônico e paisagem natural (HARVEY, 2005). Necessita-se assim de uma análise das mudanças no contexto do planejamento urbano (e gestão urbana) da/na metrópole de Recife, nas últimas duas décadas, através da (re)produção de territórios do espetáculo que se utilizam da cultura e da informação como meio de promover uma imagem de marca competitiva apoiada no consumo do espaço urbano, produzido, cada vez mais, com arquiteturas monumentais, espaço para festivais, polos culturais e tecnológicos, shoppings e equipamentos culturais. Devem-se relacionar estas ações na cidade com o que Arantes (2009) chama de animação cultural e/ou com uma espécie de economia política cultural.

Destaca-se que o patrimônio arquitetônico, como também o imaterial, tornou-se, hoje, cenário revestido de valores mercadológicos, descompromissados com o passado e com o lugar – tendência global que reflete a mundialização das relações, dos



valores e das manifestações culturais. Mudanças vistas anteriormente com Harvey (2003), Hall (2006) e Sá (2006), nas quais o que vemos são as construções de verdadeiros simulacros. Sobre a relação deste com o patrimônio Baudrillard (1976) afirma: “*Simular es fingir tener lo que no se tiene*”.

É na área central que surge o grande projeto de desenvolvimento urbano – GPDU intitulado Novo Recife, no memorial justificado entregue pelo consórcio promotor do empreendimento para a análise do mesmo em uma das audiências públicas feitas para discutir o projeto, a empresa afirma:

O Empreendimento NOVO RECIFE está localizado no Núcleo da Região Metropolitana do Recife, no Centro do Recife. Trata-se de um vazio urbano relevante, posto que sua localização no território confere a gleba uma particular condição de ocupação vocacionada para por serviços do terciário moderno e habitação [...] A integração mundial, contudo, atribuiu um papel adicional às cidades, o de imprimir maior eficiência a suas atividades econômicas, sujeitas a acirrada competição. Neste sentido, o Recife apresenta vantagens competitivas que o colocam na trilha do desenvolvimento estruturado, dos quais destaca-se: vocação e liderança regional como centro de serviços de saúde, de turismo, especialmente de negócios, e de ensino e pesquisa; a disponibilidade e grandes áreas no centro revelam possibilidades para se acolher empreendimentos de porte; o tecido urbano e o ambiente natural são um convite a integração, resultando na valorização do seu sítio físico, com destaque para o manguezal do estuário dos rios Pina e Jordão” (DIREITOS URBANOS, 2012).

Deve-se destacar que essa disponibilidade de grandes áreas no centro está ligada ao processo dialético de movimentação do capital entre áreas suburbanas e áreas centrais e a renda da terra, processo que Smith explica da seguinte forma:

O movimento do capital que leva ao desenvolvimento de atividades industriais, comerciais, residenciais e recreacionais nas áreas suburbanas resulta em uma mudança recíproca dos níveis de renda da terra nas áreas centrais e nas áreas suburbanas. Enquanto o preço da terra nas áreas suburbanas eleva-se com a proliferação de novas construções, o preço relativo da terra nas áreas centrais cai. Cada vez menores quantidades de capital são canalizadas para a manutenção e restauração dos edifícios localizados na área central. Isto resulta naquilo que denominamos um diferencial (rent gap) entre a atual renda da terra capitalizada pelo uso presente (deteriorado) e a renda da terra potencial que poderia ser capitalizada pelo “mais elevado e melhor” uso da terra (ou, ao menos, comparativa-

mente “mais elevado e melhor” uso), em virtude da sua localização centralizada. Esta suburbanização ocorre paralelamente a mudanças estruturais nas economias (SMITH, 2007, p. 21).

Desta forma, fica claro enfatizar o processo de contradição na produção e apropriação do espaço urbano na cidade, que aqui podemos ver refletido na própria integração ou transformação deste espaço em uma mercadoria valorizada, a produção de novos espaços e equipamentos públicos com lógica privada para um setor de terciário moderno e nos ideais de preservação nas políticas de patrimonialização de espaços com características históricas e culturais, segundo seus promotores, relevantes para a sociedade e sua identidade, mas que na verdade são voltados para o turismo. Ver-se até que ponto isso vai ao encontro do processo nomeado por Schumpeter e trabalhado por Harvey (2011) de “destruição criadora” e a necessidade premente do sistema de produzir novos espaços para fugir de sua crise de acumulação por meio da absorção do excedente na transformação urbana.

Destaca-se que a área do projeto Novo Recife já abrigou o Pátio Ferroviário de Cinco Pontas e a estação de Cinco Pontas, da antiga Rede Ferroviária Federal, hoje desativados, possui localização estratégica, às margens da Bacia do Pina (estuário dos rios Jordão e Tejipió), e na linha de ligação entre os dois centros de economia dinâmica da Cidade, o Recife Antigo e o Bairro de Boa Viagem, na Zona Sul da cidade. Assim, a área é um filão para mercado imobiliário hoje ligado extremamente ao capital financeiro.

Podemos citar outros empreendimentos instalados há mais tempo que também representam este processo de requalificação e revanchismo da área central do Recife como o Porto Digital, que também representa um tipo de inovação presente na metrópole de Recife que é o de se enveredar em um tipo de “economia cultural” que já está presente em suas políticas urbanas e econômicas. Falamos de uma economia cultural dos bens simbólicos que produz cidades criativas e/ou bairros criativos ligados a atividades econômicas de base tecnológica e atividades culturais, como podemos verificar no Porto Digital que também representa uma refuncionalização do bairro do Recife possibilitada pela concessão de benefícios fiscais e materiais às pessoas jurídicas que desenvolvem atividades econômicas de base tecnológica e atividades culturais, fazendo com que este bairro, analisado como forma, desempenhe uma nova função.

Sobre esta nova economia urbana baseada na produção cultural e de espaços que a recebam, Gibson & Freestone afirmam que “atividades culturais são de importância crescente para as economias urbanas e

regionais na idade da “cidade criativa” (Landry, 2000; Scott, 2000). A “economia cultural” define esta intersecção em um amplo espectro de empreendimentos criativos, incluindo música, cinema, televisão, teatro, arte, design e mídia. Estas atividades têm assumido relativa importância na política urbana e no planejamento da cidade individualmente ou coletivamente como setores-chave para iniciativas, muitas vezes interligadas ao desenvolvimento econômico, a regeneração urbana e o lugar – fazendo o desenho urbano e o planejamento social. A “virada cultural” no planejamento da cidade tece uma dimensão importante de considerações da mudança do futuro urbano (GIBSON & FREESTONE, 2004, p. 02 [Tradução do autor]).”

O processo atual de difusão de inovações espaciais e formas espaciais modernas, como o projeto analisado, tem gerado mudanças substanciais na paisagem e estrutura urbana que geralmente implicam mudanças de conteúdos socioeconômicos em subespaços das cidades receptoras, mas não se limitam a estes subespaços, podendo influenciar na dinâmica de toda uma cidade. Mudanças essas que se relacionam com as mudanças no planejamento urbano moderno que, nas últimas décadas, passa a ser um planejamento estratégico empresarial, flexível, com intervenções urbanísticas pontuais, limitadas no tempo e no espaço (GPDUs), e orientadas pelo e para o mercado. Assim têm-se também a gestão da cidade como um negócio ou uma empresa, e uma coalizão dos interesses públicos com os privados, refletido na maioria dos GPDUs na forma de instrumentos como Parcerias Público-Privadas (PPPs), Sociedades de Propósito Específico (SPE), Operações Urbanas Consorciadas etc. (MASCARENHAS, BIENENSTEIN & SÁNCHEZ, 2011).

## CONCLUSÕES

É oportuno lembrar que esses projetos se ligam a um padrão incutido na cultura da classe média e nas suas representações do espaço, para as quais Harvey chama a atenção destacando que qualidade de vida urbana torna-se hoje uma mercadoria tão importante quanto o próprio direito à cidade. Sobre esse processo de reconstrução urbana mundial o mesmo assevera:

A qualidade de vida urbana tornou-se uma mercadoria para aqueles com dinheiro, assim como para a própria cidade, num mundo onde o turismo, o consumismo, o marketing de nicho, as indústrias culturais e de conhecimento, e também a perpétua dependência em relação à economia política

do espetáculo tornaram-se os principais aspectos da economia política do desenvolvimento urbano” (HARVEY, 2011, p. 143).

Tais características estão presentes tanto na construção do Novo Recife e do Porto Novo na área estudada como também no recém-inaugurado shopping RioMar – apresentado como o maior da região Nordeste e com padrões de sustentabilidade ambiental – e também nas obras ditas de mobilidade como a Via Mangue apresentadas como solução de problemas de trânsito e qualidade de vida para os condutores de veículos da cidade.

Atente-se assim para a ascensão de novas formas de gestão pública como o Empreendedorismo Urbano (HARVEY, 2005; COMPANS, 2005), paradigma de gestão pública advindo do processo de reestruturação produtiva como forma de manter a reprodução ampliada do capital nas cidades, que se enquadra dentro das instituições consagradas à gestão e à produção do espaço citadas por Carlos (2011). Sobre o mesmo tema Compans (2005, p.20) afirma:

Esse padrão de comportamento diz respeito à assunção de um papel dirigente do governo local (ou supralocal) na promoção do desenvolvimento econômico – seja na inversão direta de recursos na modernização da infraestrutura urbana [Via Mangue], seja na elisão de constrangimentos de natureza legal ou burocrática –, à valorização dos capitais privados [Shopping RioMar, Novo Recife], à participação crescente do setor privado na gestão dos serviços e equipamentos públicos [PPP da Arena da Pernambuco], à busca de construção do consenso social em torno de prioridades “estratégicas” de investimentos [Copa 2014] e à introdução de uma racionalidade empresarial na administração dos negócios públicos.

Por fim, temos a uma produção do espaço fragmentado, produção de espaços seletivos, algo próximo do processo de produção do espaço estudado por H. Lefebvre quando o mesmo afirmava que existiam três momentos: homogeneização, fragmentação e hierarquização. Carlos (2011) afirma:

A reprodução do espaço recria, constantemente, as condições gerais a partir das quais se realiza o processo de reprodução do capital, do poder e da vida humana, sendo, portanto, produto histórico e ao mesmo tempo realidade presente e imediata” (CARLOS, 2011, p. 69).

Sendo que tudo isto se dá no cotidiano de nossas cidades e implica uma verdadeira revolução na nossa forma de vivê-las e compreendê-las.

## BIBLIOGRAFIA

- ARANTES, O.; VAINER, C. B. & MARICATO, E. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. São Paulo: Vozes, 2009.
- BAUDRILLARD, Jean. Cultura y simulacro. Barcelona: Editora Kairós, 1978.
- BOURDIEU, P. A economia das trocas simbólicas. São Paulo: Perspectiva, 2007.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço-tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001;
- \_\_\_\_\_. A condição espacial. São Paulo: Contexto, 2011.
- COMPANS, Rose. Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática. São Paulo: Unesp, 2005.
- FREESTONE, Robert; GIBSON Chris. City planning and the cultural economy. Faculty of the Built Environment. Sydney: University of New South Wales, 2004.
- HALL, Stuart. A identidade cultural na pós-modernidade. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 11ª ed., 2006.
- HARVEY, David. O novo imperialismo. São Paulo: Edições Loyola, 2003.
- \_\_\_\_\_. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.
- \_\_\_\_\_. O enigma do capital: e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.
- JAMESON, Fredric. A virada cultural: reflexões sobre o pós-modernismo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
- LEFEBVRE, Henri. "O espaço e o estado". In: De l'Etat (Vol. IV). Paris: Union Générale d'Éditions, 1978, p. 259-324. (Tradução).
- \_\_\_\_\_. The production of space. London: Blackwell, 1991.
- MASCARENAS, G.; BIENENSTEIN, G.; SÁNCHEZ, F. O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011.
- SÁ, Alcindo José de. Regionalização brasileira, cultura, identidade: algumas reflexões. In: Regionalização e análise regional: perspectivas e abordagens contemporâneas. SÁ, A. J. de & CORRÊA, A. C. de Barros (orgs.). Recife: Ed. Universitária UFPE, 2006.
- SANTOS, Milton. Natureza do Espaço. São Paulo: EDUSP, 2002.
- SENNETT, Richard. A cultura do novo capitalismo. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- SIMMEL, Georg. "A Metrópole e a vida mental". In: O fenômeno urbano. VELHO, O. G. (org.). Rio de Janeiro: Zahar, 1976.
- YÚDICE, George. A conveniência da cultura: usos da cultura na era global. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.
- SALGUEIRO, T. B. Oportunidades e transformação na cidade centro. Lisboa: s.n., 2006.
- Smith, Neil. The new frontier: Gentrification and the revanchista city. Londres: Routledge., 1996.
- SMITH, N. Gentrificação, a Fronteira e a Reestruturação do Espaço Urbano. Londres: s.n., 2007. ■



Ticianne Ribeiro de Souza

# Planejamento urbano e ideologia uma análise do Plano Diretor do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro

## Resumo

Este artigo é uma breve análise do discurso governamental utilizado na defesa do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ), realizada através do principal instrumento de planejamento deste empreendimento rodoviário: o relatório final do Plano Diretor do Arco Metropolitano (PDAM). Será aqui debatido os aspectos econômico e socioambiental desse empreendimento, tendo como embasamento teórico o conceito de discurso ideológico colocado por Engels e Marx no livro *A ideologia alemã* e debatido, entre outros autores, por Marilena Chauí no livro “O que é ideologia”.

**Palavras-chave:** Arco Metropolitano; Ideologia; Planejamento Urbano; Rodovia; Conflitos socioambientais.

## Abstract

This article is a brief analysis of the governmental discourse to defend Rio de Janeiro's Metropolitan Ring Road (AMRJ). The defense is conducted through its principal instrument planning of this road project: the final report on Rio de Janeiro's Metropolitan Ring Road's Master Plan (PDAM). Here, will be discuss the economical, social and environmental aspects of this enterprise, having as theoretical background the concept of ideological discourse placed by Engels and Marx, in the book “The German Ideology” and debated, among others, by Marilena Chauí in the book “What is ideology” .

**Keywords:** Metropolitan Ring Road; Ideology; Urban Planning; Highway; Environmental conflicts.

## Ticianne Ribeiro de Souza

*é Arquiteta e Urbanista formada na UFF, especialista em Políticas e Planejamento Urbano pelo IPPUR-URJ e mestranda na FAU USP.*

ticianne@usp.br

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho foi desenvolvido como parte da pesquisa de mestrado<sup>1</sup> de Ticianne Ribeiro de Souza na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, orientada pelo Professor Dr. João Sette Whitaker. Neste artigo analisaremos brevemente alguns pontos do discurso governamental empregado na justificação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ). Para tal, este texto está dividido em quatro partes. Primeiramente, iremos abordar o conceito de ideologia colocado por Engels e Marx no livro *A ideologia alemã* e discutido por outros autores, como Marilena Chauí no livro “O que é ideologia”, Flavio Villaça no texto “Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil”, Vera Rezende no livro *Planejamento urbano e ideologia*. Na segunda parte, apresentaremos o projeto do AMRJ conforme exposto no seu principal instrumento de planejamento: o relatório final do Plano Diretor do Arco Metropolitano (PDAM). Após esse embasamento teórico e a apresentação do estudo de caso, abordaremos o discurso ideológico utilizado no PDAM como justificativa de implantação do Arco, comentando primeiramente seus aspectos econômicos e posteriormente seus aspectos socioambientais.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

A origem do termo “ideologia” está relacionada a uma corrente do pensamento francês da qual fazia parte o filósofo Antoine Destutt de Tracy que em seu livro *Elementos da ideologia*, publicado em 1801, entendia a ideologia como uma ciência que estuda a formação das ideias como fenômenos naturais que exprimem a relação do ser humano com o seu entorno. Marilena Chauí conta no livro “O que é ideologia” (1980) que inicialmente esses filósofos antimonárquicos apoiaram o começo da ditadura napoleônica na França, mas as discordâncias sobre a criação da Universidade Francesa levaram Napoleão Bonaparte, em 1812, a usar pejorativamente o termo, declarando que a ideologia queria “fundar sobre suas bases na legislação dos povos, em vez de adaptar as leis ao conhecimento do coração humano e às lições da história.” (CHAUÍ, 1980, p.24-25).

Karl Marx e Friedrich Engels se apropriaram desse sentido napoleônico do termo para fazer uma crítica aos ideólogos alemães. No livro “*A ideologia Alemã*”, Marx e Engels (1989) fazem uma análise histórica da

divisão social do trabalho e da desigualdade entre as classes sociais, apontando que não é o Estado que cria a sociedade civil e sim a classe dominante da sociedade civil que dita e molda o Estado. Eles mostraram que independente da época, o Estado sempre foi um representante da sua classe dominante, aquela que dispõe dos meios de produção material e também dos meios de produção intelectual. Contudo, para evitar que as classes dominadas se revoltem, este conjunto Estado-classe dominante precisa manter-se aparentemente como o defensor do interesse coletivo, dando aos seus pensamentos a forma de universalidade, apresentando-os como sendo os únicos razoáveis, os únicos universalmente válidos (MARX e ENGELS, 2001).

Assim, através da ideologia, as normas e leis do Estado que favorecem a classe dominante se apresentam como legítimas, justas, boas e válidas para todos. A função do discurso ideológico assumido pelo Estado tem como objetivo impedir que as classes dominadas fiquem indignadas e se revoltem com a sua situação de dominação, ao passo que a realidade dessa situação de dominação é substituída pela ideia de interesse geral protagonizado pelo Estado. (CHAUÍ, 1980). Em seu livro “*Aparelhos Ideológicos do Estado*”, escrito em 1970, Louis Althusser, tendo como base Marx e Engels (1989), cita que o discurso ideológico das classes dominantes é propagado através das instituições de Estado, que ele classifica como os Aparelhos Ideológicos do Estado (AIE). Estes AIE podem ser subdivididos em: AIE religioso, escolar, familiar, jurídico, político, sindical, cultural e AIE de informação. É possível considerar o Planejamento Urbano e Regional como integrante do AIE jurídico, uma vez que ele pode ter caráter de lei e/ou orientar normas governamentais.

John B. Thompson, em seu livro *Ideologia e cultura moderna* (1993), se baseia na concepção crítica de ideologia colocada por Marx e Engels (1989) para estabelecer o estudo sobre a ideologia como sendo as maneiras em que os diversos tipos de formas simbólicas servem para estabelecer e sustentar relações de dominação. Já para Marilena Chauí (1980), a ideologia pode se apresentar como um conjunto lógico, sistemático e coerente de normas ou regras que indicam e prescrevem aos membros da sociedade o que devem fazer e como devem fazer. Este corpo explicativo e prático (normas, regras, preceitos) tem como função dar uma explicação racional para as diferenças sociais, políticas e culturais, sem jamais atribuir tais diferenças à divisão da sociedade em classes.

No livro *Planejamento urbano e ideologia*, publicado em 1982, Vera Rezende pontua que a divisão de classes tem seu rebatimento no espaço urbano,

<sup>1</sup> A pesquisa encontra-se ainda em andamento, com previsão de término em abril de 2015.

sendo as cidades ao mesmo tempo: resultantes inacabadas das intervenções realizadas ao longo do tempo (pois estão sempre em transformação); reflexo da sociedade no espaço e local de reprodução dos meios de produção (como indústrias e seus desdobramentos).

Cabe lembrar que, enquanto as classes dominantes ditam as transformações “oficiais” das cidades, as classes dominadas implementam as transformações “extraoficiais”. Devido ao baixo poder aquisitivo, às classes dominadas não resta outra opção senão habitar em locais periféricos, onde o valor do solo urbano é baixo justamente devido ao difícil acesso e à falta de infraestrutura. Podemos então concluir que “a produção do espaço urbano, embora apresente uma aparente desordem, se dá dentro de uma ordem coerente com o modo de produção dominante” (REZENDE, 1982, p.20).

Para Rezende (1982), o Estado combate essa paradoxal “desordem” com a elaboração de planos urbanísticos que têm como principal objetivo a apropriação do espaço urbano de forma organizada e produtiva, sendo desenvolvidos planos e políticas para resolver a crise urbana, disciplinar o aparente caos e minimizar os conflitos. Nesta conjuntura, alguns planejadores tentam, por vezes, levantar e resolver problemas que transcendem a questão propriamente urbana.

Assim, a história do planejamento urbano brasileiro foi marcada pela presença de um discurso ideológico comum em planos urbanísticos desde a década de 1960, como já colocado por Flavio Villaça em 1999, no texto “Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil”. Em muitos casos, os planos não foram concretizados por ações sólidas do Estado; pelo contrário, eram usados como mecanismos que auxiliavam a ocultação dos interesses político-econômicos das classes dominantes e a manipulação do entendimento das ações que seriam de fato executadas pelo poder público. Por isso, segundo Villaça, a intenção de dominação e poder era comumente escondida detrás da fachada do planejamento urbano. Desta forma, planos urbanísticos representaram um instrumento de controle do pensamento, de aceitação e credibilidade das ações impostas por estas classes dominantes.

Villaça (1999) explica que os primeiros planos de intervenções urbanas no Brasil ocorreram nos finais do século XIX e início do XX tendo como principal objetivo o embelezamento urbano. Nesta fase embrionária, o planejamento não adotava discursos ideológicos e realmente representava instrumentos que visavam organizar as futuras obras públicas e, diferente do que vemos hoje, elas eram efetivamente executadas conforme o planejado. Os planos eram

discutidos buscando construir acordos sobre o que e como fazer. Contudo, isso só foi possível em decorrência do fato de que apenas os integrantes da classe dominante podiam opinar sobre eles. Assim, era um acordo entre iguais, não havendo, portanto, conflitos estruturais de interesse.

Com o passar do tempo, a sociedade e os seus instrumentos de planejamento urbano e regional foram se transformando. No início do século XX, temos o nascimento da classe operária no Rio de Janeiro e em São Paulo e com elas a consciência popular associada ao seu espaço urbano. Nesta mesma época, surge também uma burguesia urbano-industrial que ao longo da primeira metade do século XX assume, cada vez mais, o domínio da sociedade brasileira.

As décadas de 1960 e 1970 foram marcadas pelo caráter cientificista dos planos urbanos, nos quais imperava a visão de que a única maneira de solucionar os problemas das cidades se dava mediante um forte amparo técnico e científico. Assim, uma característica recorrente nestes planos foi a realização de extensos diagnósticos. Publicado em 1965, o plano diretor elaborado pelo urbanista grego Constantino Doxiadis para o Rio de Janeiro (também conhecido como Plano Policromático) é um clássico exemplo de tecnicismo da época. Sem nenhuma intenção de ampliar o debate sobre o planejamento da cidade, o plano foi divulgado em inglês e continha um diagnóstico que se estendia longamente por quase quinhentas páginas, das quais apenas nove eram sobre implementações (*implementations*), e apenas uma única página foi dedicada a recomendações (*recommendations*). (VILLAÇA, 1999, p.213).

De finais do século passado até o início do século XXI muito ocorreu na história do planejamento urbano no Brasil. Com a abertura política, a Constituição de 1988 e o Estatuto das Cidades, houve progressos em diversos eixos temáticos de políticas públicas urbanas. Mais recentemente, com o apoio e estímulo do Governo Federal, através do Ministério das Cidades, aconteceram experiências significativas de elaboração de Planos Diretores Participativos no Brasil. A publicação da Rede de Avaliação e Capacitação para Implementação dos Planos Diretores Participativos (2011)<sup>2</sup> mostra que ainda há inúmeras dificuldades a serem superadas, mas também aponta benefícios com a criação de mecanismos de gestão democrática, como conselhos e instâncias no quais

2 JUNIOR, Orlando Alves dos Santos; MONTANDON, Daniel Todtmann (orgs.). Os planos diretores municipais pós-estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas. Editora Letra Capital, Observatório das Metrópoles do IPPUR/UFRJ. Rio de Janeiro. 2011.



a participação social influencia no planejamento urbano. Contudo, na contramão desses avanços, ainda é comum a elaboração de instrumentos de planejamento sem nenhum tipo de participação popular.

## O CASO ANALISADO

Nessa perspectiva, o presente trabalho buscou pesquisar a relação entre os discursos ideológicos de um plano, sua narrativa e seus objetivos reais e expressos. Como estudo de caso, analisamos o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ), através do seu principal instrumento de planejamento: o relatório final do Plano Diretor do Arco Metropolitano (PDAM). Tal relatório foi elaborado em 2011 pelo Consórcio Tecnosolo - Arcadis Tetraplan<sup>3</sup>, sob a fiscalização de uma Unidade Gestora de Programas composta pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços; Secretaria de Planejamento e Gestão; Secretaria de Obras; Secretaria do Ambiente e Secretaria da Casa Civil do Governo do Estado do

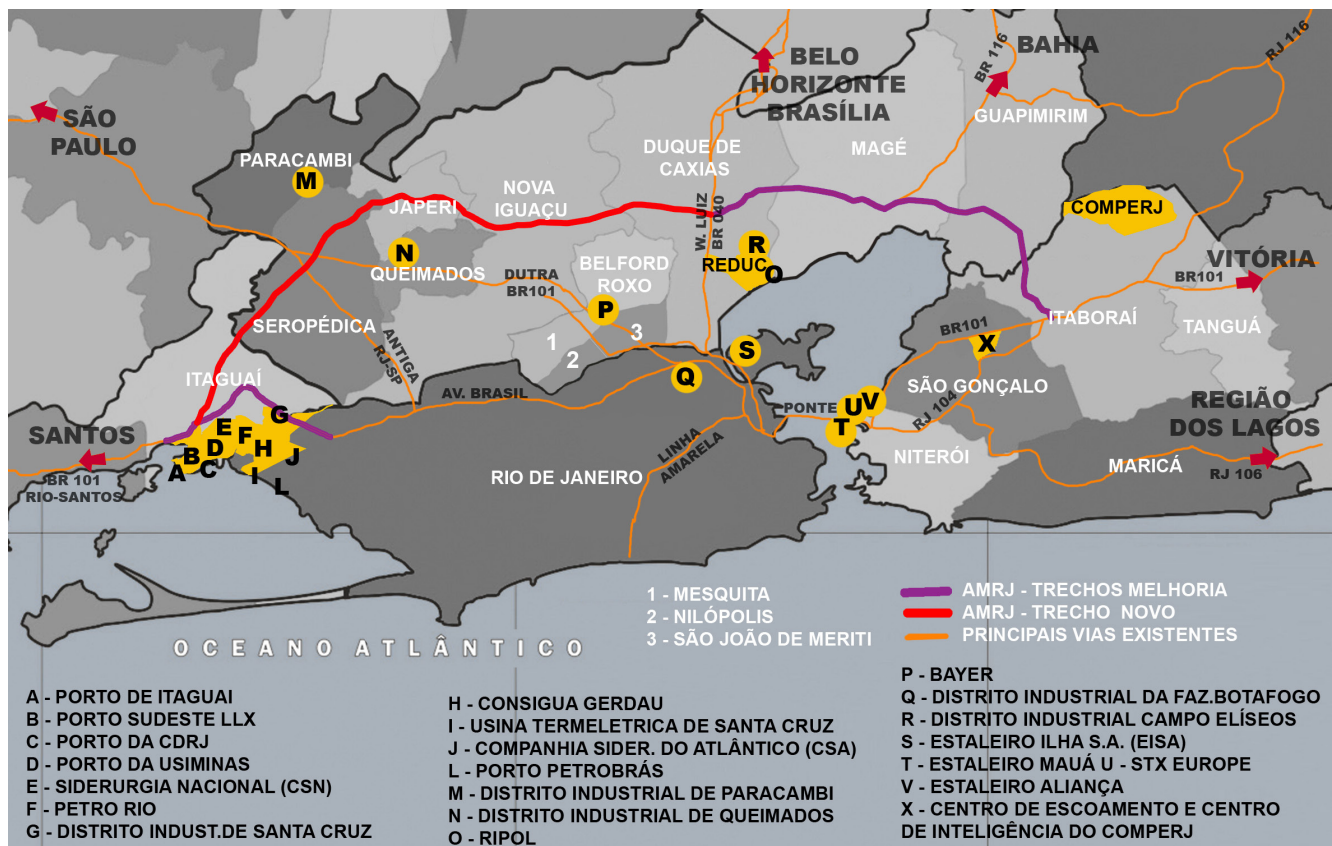
<sup>3</sup> O Consórcio hoje faz parte da empresa ARCADIS Logos S.A., que no seu site se classifica como “uma empresa brasileira integradora de serviços de engenharia, indústria, água e meio ambiente, em permanente evolução de acordo com a demanda de serviços de seus mercados.” Disponível em: <<http://www.arcadislogos.com.br/novo/pt-br/sobre+a+arcadis+logos/>>. Último acesso em 21 ago 2014.

Figura 1: Mapa esquemático do AMRJ e sua área de abrangência.

Rio de Janeiro.

O AMRJ é o maior empreendimento público rodoviário do estado fluminense. Lançado na década de 2000, tem aproximadamente 141 km de extensão, dos quais 69 km se referem a rodovias existentes que passarão por obras de melhoramento e 72 km correspondem a novas vias em pista dupla que estão sendo construídas, em sua maioria, em áreas ainda não urbanizadas. Na área de abrangência do Arco, existem 21 municípios, dos quais oito são interceptados diretamente por seu traçado, a saber: Itaguaí, Seropédica, Japeri, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim e Itaboraí. Com a construção do Arco, ocorrerá a interligação das cinco principais rodovias que atravessam a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ): a rodovia Washington Luís (BR-040), a rodovia Presidente Dutra (BR-116), a antiga estrada Rio-São Paulo (BR-465), a Rodovia Rio-Santos (BR-101 sul) e a Rodovia Rio-Vitória (BR-101 norte).

O AMRJ foi idealizado pelo governo militar em 1974 no âmbito do plano rodoviário estadual, pouco antes da criação da Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (FUNDREM). Contudo, por mais de três décadas o projeto só ficou no papel. Em 2006, com a decisão da Petrobras de instalar o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) no município de Itaboraí, o projeto do Arco ganhou uma nova dimensão



Fonte: Elaboração própria com base no Googlemaps, e no PDAM (2011).

EMPREENDIMENTO	LOCAL	INVESTIMENTO PREVISTO (em US\$)	EMPREGOS		PREVISÃO DE INÍCIO	
			DURANTE A OBRA	APÓS OPERAÇÃO	DAS OBRAS	DA OPERAÇÃO
COMPLEXO PETROQUÍMICO DO RIO DE JANEIRO	ITABORAÍ / SÃO GONÇALO	8,4 bilhões	20 mil	3,5 mil	2008	2016
COMPANHIA SIDERÚRGICA DO ATLÂNTICO (CSA)	SANTA CRUZ - RIO DE JANEIRO	3,4 bilhões	18 mil	3,5 mil	2007	2010
COMPANHIA SIDERURGIA NACIONAL (CSN)	ITAGUAÍ	3,5 bilhões	18 mil	3,5 mil	2007-2008	2009
PORTO DE ITAGUAÍ	ITAGUAÍ	700 milhões	22 mil	300	2014	2014

Fonte: Elaboração própria com dados do Governo do Estado do Rio de Janeiro.

Figura 2: Investimentos no setor industrial previstos pelo PAC na RMRJ.

econômica, sendo colocado pelo poder público como um dos pontos centrais de uma nova estratégia de desenvolvimento econômico da região metropolitana fluminense. Assim, em 2007, o projeto do Arco Rodoviário é incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal. Tendo em vista o traçado do Arco (figura 1), ao analisar os investimentos do PAC no setor industrial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) (figura 2), torna-se claro que o AMRJ é um projeto de infraestrutura que pretende dar suporte aos empreendimentos industriais do PAC para esta região.

Conforme frisado logo no início do PDAM, o Arco Metropolitano está concebido para se configurar como uma nova oferta logística cujo objetivo é gerar uma nova dinâmica econômica no estado do Rio de Janeiro, acarretando “transformações de magnitude e importância, com alto valor estratégico” (PDAM, 2011, p.3). Assim, no contexto do PAC, o Arco é peça fundamental de um grande projeto econômico de “desenvolvimento” da RMRJ que ocasionará alterações estruturais da RMRJ. O relatório final do PDAM reafirma esse caráter ao colocá-lo como “empreendimento alicerce” que visa a ligar os dois “empreendimentos âncoras” – o Comperj e a Província Portuária de Sepetiba em Itaguaí. Esta última se configura como um conjunto de empreendimentos logísticos associados a instalações industriais implantado em Itaguaí, entre eles: a Plataforma Logística da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e o Complexo Siderúrgico da Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) do ThyssenKrupp.

## QUESTÕES ECONÔMICAS

Nesse cenário de crescimento industrial, o PDAM (2011, p.27) informa que a criação do Arco associada à “vocalização histórica da Baía de Sepetiba” e à grande demanda de tráfego da produção do mercado brasileiro e internacional está provocando o boom de investimentos portuários no Estado do Rio de Janeiro, especialmente nesse “lôcus privilegiado”. Há um item

do PDAM específico para tratar da Província Portuária da Baía de Sepetiba, em que aparecem mapas, fotos aéreas e são abordadas as principais indústrias da área. Paralelamente, as atividades pesqueiras que lá existiam e que estão cada vez mais ameaçadas pelo grande fluxo de navios quase não são mencionadas. A resistência dessa atividade só é citada no final do plano, quando, entre as diretrizes, aparecem: o incentivo a metodologias modernas da baía que, entre outros, minimizaria interferências sobre a atividade pesqueira e o uso de recursos das ações de Compensação Ambiental para indenizar os pescadores artesanais residentes nas comunidades da Área de Influência Direta das novas atividades a serem implantadas nas baías de Guanabara e de Sepetiba, para que eles se capacitem em outras atividades laborais.

Nesse sentido, observa-se que o conceito de “vocalização” de um determinado lugar aparece como uma forma de eliminar a possibilidade de outros modos de apropriação do local que não sejam compatíveis com o uso portuário, evitando assim expor um conflito de interesses existente na área. Com esse artifício retórico, o Plano leva a crer que há uma única aptidão para a Baía de Sepetiba, justamente aquela que é perfeitamente adequada à proposta do AMRJ. Em momento nenhum o Plano aponta a possibilidade de existência de outras “vocações” para o local, expondo-o como se fosse “predestinado” a ser o maior ponto de escoamento da produção industrial do Brasil, dando a entender que só lhe faltava a rodovia para que este “lôcus privilegiado” atingisse o seu ápice. A importância do crescimento industrial e logístico é citada com frequência no PDAM, enquanto, para os pescadores artesanais, a única opção dada é a extinção.

Chauí (1980) aborda esse tipo de narrativa de visão unilateral pontuando que uma das características do discurso ideológico é a elaboração de histórias nas quais são enaltecidos os “poderosos”, os “vencedores”, e ocultam-se os trabalhadores, os servos, os escravos, justamente como forma de legitimar a dominação da classe dominante. A autora menciona que os dominados aparecem nos textos ideológicos sempre a partir do modo como eram vistos e compreendidos

pelos vencedores. Deste ponto de vista deturpado, a história dos “grandes feitos” e dos “grandes progressos” é contada sem elucidar o que são esses “grandes”, sobretudo sem esclarecer: Grandes em relação a quê? Grandes para quem? Ela acrescenta que essa “grandeza” dos “grandes e poderosos” sempre depende da exploração e dominação dos “pequenos”.

Se para as atividades pesqueiras tradicionais o Arco representa um perigo iminente, para outras atividades produtivas o cenário é bem diferente. No Plano, os desdobramentos vistos como “positivos” da implantação da rodovia são recorrentemente divulgados. Além dos “empreendimentos âncoras” aqui já citados, estão também descritos no PDAM inúmeros outros empreendimentos beneficiados economicamente com a construção do Arco, chamados no Plano de “empreendimentos aderentes” e “empreendimentos complementares”. Fazem parte deste grupo de favorecidos empreendimentos como: Porto Sudeste LLX, Porto Usiminas, Porto Gerdaui, Coquepar, a expansão da Bayer em Belford Roxo e o Estaleiro Ilha S. A. (EISA).

Assim, se a função primária do Arco é o atendimento ao Comperj, pode-se dizer que sua implantação tem como relevância secundária o atendimento das necessidades dos grandes proprietários de indústrias e representantes do setor logístico de escala local e nacional, uma vez que o projeto favorece a conexão entre as principais estradas da RMRJ e o acesso a rodovias federais. Este posicionamento foi explicitado em reportagem da Agência Brasil<sup>4</sup> na qual o presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), Eduardo Eugênio Gouvêa Vieira, afirmou que há mais de quinze anos a construção do Arco é uma demanda das indústrias do estado para o escoamento das mercadorias.

Somente em decorrência da construção do Arco, as empresas do setor logístico terão uma redução na ordem de 20% nos seus custos de transporte. Ademais, cabe lembrar que o benefício será ainda maior se contabilizarmos o aumento da demanda e, conseqüentemente, a segurança de efetivo crescimento do setor com a criação de grandes indústrias e serviços localizados a poucos quilômetros de distância do seu principal ponto de escoamento, o porto.

Não é a intenção desse artigo negar a importância do desenvolvimento industrial do país, tendo em vista que o crescimento industrial é de fato importante para a arrecadação de impostos e para a geração de empregos. Contudo, no Plano, o surgimento de

novas indústrias ganha protagonismo e pouco se fala nos desdobramentos positivos concretos que essas novas indústrias podem gerar para a população. Esse aspecto do Plano também nos remete a uma aplicação da ideologia. Para Chauí (1980), a intenção de um processo ideológico é transformar as ideias particulares da classe dominante em ideias universais, acatadas por todas as classes sociais e válidas igualmente para toda a sociedade. Para isso, a ideologia expõe uma ideia descontextualizada da realidade histórica e social e busca manipular uma informação ou conceito, de forma que a única verdade passa a ser a versão da realidade que se quer impor. Nesse intuito, ela se encarrega de ocultar as divisões e as diferenças sociais e de reconstruir de modo invertido, abstrato e imaginário a ideia da classe dominante, pois no concreto tal ideia não se mantém, não se fundamenta (por isso ela permanece sempre no plano imediato do aparecer social). Contudo, a ideologia não é uma “invenção gratuita e arbitrária”, uma “fantasia”. Ela sempre possui uma base real, só que essa base está de ponta-cabeça: é a aparência social.

Autores como Cardoso e Araujo (2012)<sup>5</sup> levantam a hipótese de que as decisões do Estado com relação ao Arco podem ter sido direcionadas para beneficiar os segmentos industrial e logístico. Este fenômeno já foi estudado por diversos autores, entre eles David Harvey (1996)<sup>6</sup>, que o denominava de o “novo empresariamento urbano”. Tal conceito pode ser caracterizado pela governança com finalidades político-econômicas imediatas, que objetivam mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos pontuais especulativos do que a sua meta fundamental: a melhoria das condições de vida da população. Segundo ele, “o empresariamento tem como foco de atenção muito mais a economia política do local do que a do território” (HARVEY, 1996, p. 53). Neste caso, entende-se como território os espaços “concebidos primordialmente para promover melhorias nas condições de vida ou de trabalho em uma determinada jurisdição” (HARVEY, 1996, p. 53).

## QUESTÕES SOCIOAMBIENTAIS

Ao analisar os dados do Censo Demográfico de 2010 pode-se notar que os municípios cortados pelo

<sup>4</sup> Publicada em 18/04/2011, disponível em: <http://agencia-brasil.etc.com.br/noticia/2011-04-18/governo-lanca-plano-estrategico-para-evitar-degradacao-na-regiao-do-arco-metropolitano..> Último acesso em 03 mar 2012.

<sup>5</sup> No texto “A via expressa das políticas públicas no Rio de Janeiro: reflexões acerca dos impactos do Arco Metropolitano”. In: *Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Editora Letra Capital, 2012.

<sup>6</sup> No texto “Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio”. In: *Espaço & Debates*. São Paulo, ano XVI, n. 39, 1996.



Descrição do dado	Municípios do Arco Metropolitano								Índices para parâmetros		
	Dq. De Caxias	Guapimirim	Itaboraí	Igaguará	Japeri	Magé	Nova Iguaçu	Seropédica	Capital	RMRJ	todos do RJ
% População residente em área rural	0,3	3,4	1,2	4,5	-	5,3	1,1	17,8	-	3	15,7
% Pessoas com 15 anos ou mais que não sabem ler e escrever	5	7,5	6,6	5,4	7,1	5,9	4,6	5,9	2,9	5	7,8
% Domicílios com saneamento adequado	55,7	43,1	21	67	55,9	62	64,7	62	93,5	60,4	59,8
% Domicílios com saneamento semiadequado	42,8	53,4	74,7	31,6	41,7	35,6	33,6	35,6	6,5	37,6	35,4
% Domicílios com saneamento inadequado	1,5	3,2	3,9	0,6	2,5	0,9	1,4	0,9	0	1,5	0,8
Rendimento médio mensal domiciliar per capita nominal (em R\$)	498	505	482	546	478	528	493	528	1204	614	580
% pessoas com rendimento mensal domiciliar per capita nominal de até 1/2 salário mínimo	35,1	38	37,8	32,3	38,8	35,4	37,8	35,4	20,7	33,1	34,5

**Figura 3: Índices sociais do estado do Rio, RMRJ e municípios cortados pelo AMRJ**

AMRJ apresentam um conjunto de indicadores que denotam grande pobreza e precariedade de infraestrutura. Atualmente eles não possuem, por exemplo, condições de atender à demanda de tratamento e disposição de resíduos sólidos, e são deficitários no tocante aos serviços de saúde e de educação, apresentando, quase sempre, os piores índices em comparação aos demais municípios do estado do Rio de Janeiro (figura 3). Caberia, então, questionar se estas cidades conseguirão preparar a tempo infraestrutura adequada para receber o grande crescimento industrial que o empreendimento do Arco prevê. Novamente, o Plano não propõe formas de resolver estes problemas sociais. Elaborado sob a coordenação de secretarias do governo do Estado do Rio de Janeiro, o Plano deixa a cargo das municipalidades solucionar todas essas questões.

Na análise do PDAM constata-se que, apesar do longo diagnóstico, a concepção de diretrizes para promover a qualidade de vida da população atingida não é o foco desse instrumento de planejamento. Há no Plano um item intitulado “5.3 Desenvolvimento Econômico e Social” que ocupa 66 páginas das mais de setecentas do relatório. Ao vermos agrupadas em um só item a questão social e questão econômica podemos imaginar que esses temas serão tratados de forma intimamente relacionada, sendo as questões econômicas pensadas com o propósito direto de gerar um desenvolvimento social. Contudo, as primeiras

#### LEGENDA DE CORES

- Municípios com índices piores do que 1 dos índices do parâmetro
- Municípios com índices piores do que 2 dos índices do parâmetro
- Municípios com índices piores do que 3 dos índices do parâmetro

74 páginas desse item tratam somente de assuntos econômicos. Nestas páginas são citadas, cidade a cidade, todas as grandes indústrias existentes e as que se instalarão em breve e são ainda traçadas diretrizes específicas para o crescimento dos empreendimentos, informando suas potencialidades e suas condicionantes. Já as questões sociais ficam restritas ao subitem “5.3.6. Condições de Vida”, em que, em menos de duas páginas, o Plano traça de forma genérica e superficial diretrizes gerais para toda a região. Lembrando assim o Plano Policromático do Rio de Janeiro, aqui já comentado.

O entrosamento dos aspectos econômicos e sociais só aparece de duas formas. A primeira forma de abordagem econômico-social se apresenta de modo sistematicamente repetido nas primeiras 74 páginas, nas quais, nos tópicos de “Condicionantes à ocupação econômica” de quase todos os municípios aparece a frase: “Alerta-se que o ordenamento territorial deve se ater ao risco de surgirem diversas ocupações subnormais e favelização.” Desta forma, podemos dizer que nas diretrizes do PDAM, a questão econômica só se aproxima da questão social para alertar que as habitações daqueles pobres trabalhadores industriais podem significar uma condicionante à “ocupação

econômica”.

A segunda forma se dá no pequenino tópico de diretrizes para “Condições de Vida”, no qual o Plano expõe com clareza que até a geração de empregos (que comumente é colocado como o maior aspecto positivo do Arco para a sociedade) pode acarretar consequências negativas como: o aumento do déficit habitacional; pressões ainda maiores sobre a infraestrutura; piora dos índices de qualidade da educação e dos serviços de saúde pública. O PDAM ainda cita que a provável “favelização” e o agravamento desses problemas sociais podem também aumentar os índices de violência urbana.

Infelizmente, esse tipo de tratamento dado às favelas não é peculiar do PDAM. Nabil Bonduki<sup>7</sup>, em seu livro *Origens da Habitação social no Brasil*, de 1998, já demonstrou como as favelas eram marginalizadas pelo Estado no início do século XX, sendo vistas como ameaça para toda a população por serem locais de proliferação de doenças e berços do vício e do crime. Ao focar nas consequências da existência de favelas e não nas suas causas o discurso ideológico omite que a existência do problema habitacional (e de suas consequências) é fator inerente e necessário para a manutenção do sistema capitalista. Também trabalhando esse distanciamento entre a realidade das comunidades de baixa renda com o modo de produção da sociedade, Chauí (1980) coloca que a definição da liberdade como igual direito a escolha é a ideia burguesa da liberdade e não a realidade histórico-social da liberdade. Com isso a autora indaga:

Todos podem realmente escolher o que desejarem? O nordestino, vítima da seca e do proprietário das terras, realmente “escolhe” vir para o sul do país? Escolhe viver na favela? O peão metalúrgico “escolheu” livremente fazer horas extras depois de 12 horas de trabalho? (CHAUI, 1980, p.89)

Chauí (1980) ainda afirma que também faz parte do papel da ideologia fazer com que aquelas ideias “verdadeiras” criadas pela classe dominante não só sejam absorvidas e acreditadas por todos, como também sejam vistas como ideias autônomas (não dependem de ninguém), representando realidades autônomas (não foram feitas por ninguém).

Diferentemente do PDAM, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do trecho “C” do AMRJ trata com um pouco mais de atenção as questões sociais e faz propostas para mitigar os impactos negativos que afe-

tarão a população residente no entorno imediato do Arco. O EIA propõe, entre outros, que sejam realizados: priorização de contratação de mão de obra local; programa de comunicação e responsabilidade social (para servir de canal de comunicação com a população); implantação de soluções para mitigar o problema da fragmentação, como viadutos, passarelas e vias paralelas; programas de desapropriação e de reassentamento da população de baixa renda e programa de ordenamento territorial. Cabe ressaltar que o EIA foi elaborado em 2007 e teve sua divulgação em 2008, logo, esperava-se que o relatório final do PDAM (escrito em 2011) aproveitasse essas determinações do EIA, ao invés de produzir novos textos comparativamente superficiais sobre o mesmo assunto.

De forma geral, com relação aos impactos sociais que possivelmente surgirão ou serão agravados com a implantação do Arco, o Plano tende a atribuir aos frágeis municípios da RMRJ a tarefa de solucioná-los ou mitigá-los. Contudo, é indicada a revisão do modelo institucional de gestão. Para tal, o Plano propõe um sistema de indicadores que coordenaria a gestão compartilhada da RMRJ e a criação de um órgão responsável pela governança da região metropolitana, em parceria com os municípios e com a participação da sociedade civil. Infelizmente, esse sistema ainda não tem data para ser criado nem prazo para ser implantado.

Vale lembrar que a participação social também foi citada logo na introdução do PDAM, ainda que, em nenhum momento das mais de setecentas páginas, tenha sido explicitado como a participação social se deu no processo de elaboração do Plano. É possível que a expressão “participação social” apareça superficialmente no início do relatório apenas para que não se possa acusar o Plano de não ter ouvido as demandas sociais.

Outra afirmação pouco explicada é feita logo na primeira página, na qual o PDAM aponta a diminuição no fluxo da Avenida Brasil e da Ponte Rio-Niterói como uma das três funções básicas do Arco Metropolitano. Essas são importantes vias da cidade do Rio de Janeiro, justamente por fazer a conexão entre o centro da capital e os municípios da RMRJ, comportando diariamente um grande fluxo de veículos e, conseqüentemente, protagonizando engarrafamentos quilométricos, sobretudo no início da manhã e no final da tarde (horários de ida e volta do trabalho). Por afetar boa parte dos moradores da região, este possível benefício de mobilidade tem forte apelo popular. Entretanto, o PDAM não apresenta, em momento nenhum, dados concretos de qual seria o percentual de veículos que deixaria de usar essas vias e passaria a usar o AMRJ. O Plano apenas cita que o Arco desvia-

7 No livro “Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria”. Editora Estação Liberdade. São Paulo. 1998.

ria os caminhões que não possuem como origem ou destino a capital, mas que hoje precisam trafegar por essas vias cariocas.

Cabe ressaltar que nem o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) de 2005<sup>8</sup> apresenta esses dados com precisão e que essas duas vias já possuem restrições para veículos de carga em horário de pico. Tanto o PDTU quanto a experiência real vivida diariamente pelos trabalhadores informam que o problema de fluxo nessas vias se dá pelo deslocamento casa-trabalho de inúmeros cidadãos e não pelo tráfego de veículos de cargas. Desde 2013 a Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro restringiu a circulação de veículos de transporte de cargas especiais e com cargas de grande porte<sup>9</sup> na Avenida Brasil de segunda a sexta ao horário de 23h às 5h. Na Ponte Rio-Niterói, caminhões e carretas acima de dois eixos só podem atravessar em qualquer um dos dois sentidos no horário das 22h às 4h, tanto em dias úteis como em finais de semana e feriados; para os caminhões de dois eixos, é proibida a passagem pela Ponte no horário de 4h às 10h, na pista sentido Rio de Janeiro, de segunda a sexta-feira.<sup>10</sup>

Assim, cabe questionar até que ponto o Arco realmente representa uma melhora nos fluxos dessas vias. Cabe também levantar a dúvida sobre a real intenção dessa afirmação no contexto do Plano do Arco Metropolitano, tendo em vista que este argumento se encaixa perfeitamente no conceito de ideologia, ao passo que visa a aceitação de um empreendimento como o Arco construindo uma argumentação com base em ideias possivelmente equivocadas, invertidas. Afinal, considerando que o objetivo é a melhoria dos fluxos nessas vias nos horários de pico, tecnicamente, a solução adequada provavelmente está vinculada a um melhor sistema de deslocamento fundamentando em veículos de transporte público rápido; confortável; que comportasse um grande número de passageiro e com custo acessível à população (como metrô,

trens de qualidade, barcas modernas etc.). Mas essa não é a proposta do Arco e está longe de ser uma realidade para a RMRJ, que hoje sofre com a precariedade do sistema de trens e de barcas intermunicipais (com veículos ultrapassados, lentos e superlotados) e que possui uma malha de metrô que atende apenas a uma pequena parcela do território da capital.

Na análise feita por Louis Althusser (1970), sobre “A Ideologia Alemã”, o autor faz uma proposição aparentemente paradoxal: a ideologia não tem história. A ideologia não passa de uma falsa realidade, uma representação imaginária do mundo, tendo como único ponto de vista o da classe dominante. Sendo assim, ela é uma visão deturpada e invertida da sociedade. Ao mesmo tempo, o discurso ideológico tem como pano de fundo a história da luta de classes, vista por Marx, Engels e Althusser como a história constante da sociedade.

Desta forma, podemos dizer que a ideologia não é história mas é uma faceta da história, já que toda a sua realidade está propositalmente fora de si mesma. Assim, ainda que o discurso ideológico seja uma invenção, impregnado de ilusão, fabricado por uma classe que se baseia na alienação da divisão social do trabalho para ter legitimidade, este discurso faz uma alusão à realidade, se conformando como um reflexo pálido e vazio da sociedade. (ALTHUSSER, 1970). Para Vera Rezende (1982), os planos citam os problemas urbanos para tentar fazer crer que estão capacitados a resolvê-los. Ao nomear os problemas que são consequências de outros, está sendo cumprida a tarefa ideológica de escamotear os problemas originais. Com isso, a Administração Pública consegue o respaldo da população sem de fato solucionar as questões essenciais, aquelas que revelam o conflito de classes. Ao desconsiderar os reais dilemas sociais e econômicos, ignoram também a maioria dos conflitos urbanos. Ao desprezá-los, não precisam deixar claro que não vai resolvê-los.

Como vimos, podemos aplicar essa análise de Althusser (1970) e de Rezende (1980) ao caso do tema da mobilidade da RMRJ. O discurso ideológico sobre a melhoria do fluxo na Ponte e na Av Brasil não contém a história real do problema da mobilidade urbana, mas faz uma alusão a ele para ganhar legitimidade. Deturpa a realidade sobre o transporte de cargas, como se o Arco fosse beneficiar toda a população, enquanto que, como já vimos anteriormente, quem lucra com a criação do Arco são os empresários de produtos de baixo valor agregado, sobre os quais, proporcionalmente, o custo do transporte influencia consideravelmente no valor final do produto.

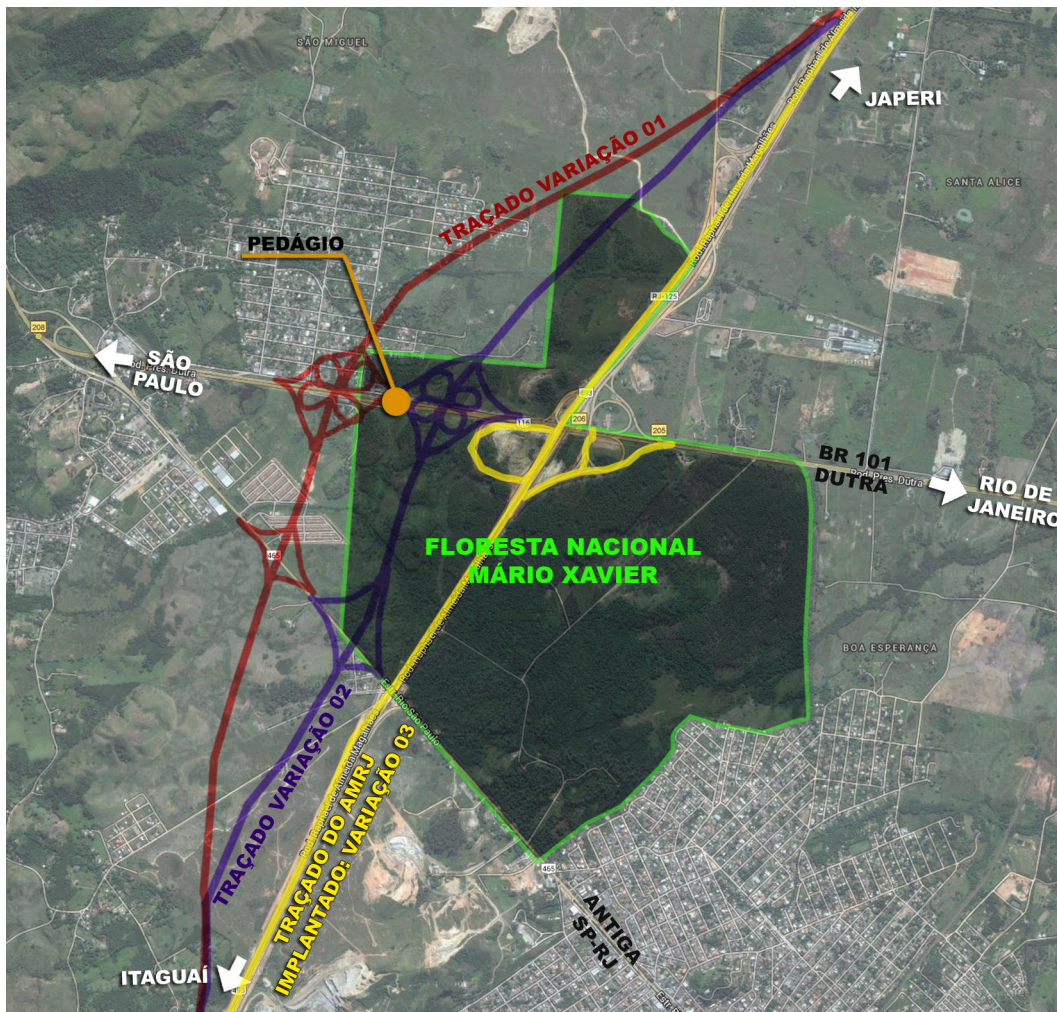
Caso similar ocorre com a expressão “Desenvolvimento Sustentável”. Assim como diversos outros

8 Atualmente, a revisão do PDTU do estado do Rio de Janeiro está sendo concluída, mas na época em que o relatório final do PDAM foi lançado o PDTU de 2005 era o mais atual.

9 Segundo a FIRJAN, a proibição atinge apenas veículos que transportam cargas especiais, com peso total bruto acima de 57 toneladas, e que necessitam de Autorização Especial de Tráfego. A proibição não atinge caminhões até o modelo bitrem, que têm peso total bruto combinado de até 57 toneladas. Fonte: site do Sindicato das Indústrias de Artefatos de Borracha do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.sindborj.org.br/index.php/noticias/271-caminhoes-que-transportam-carga-especial-terao-circulacao-restrita-na-avenida-brasil>. Acesso em: 12 dez 2014.

10 Conforme informado no site da concessionária da Ponte. Disponível em: <http://www.ponte.com.br/perguntas-frequentes>. Acesso em 12 dez 2014.





Fonte: Elaboração própria com base no Googlemaps, e no EIA-RIMA (2011).

**Figura 4:**  
Opções de  
traçado do Arco  
sobre Floresta  
Nacional Mário  
Xavier

empreendimentos que vêm sendo realizado nos últimos anos, o Plano Diretor do Arco Metropolitano (que até a data da sua publicação era chamado de “Plano Diretor Estratégico de Desenvolvimento Sustentável do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro”) também se propõe a ser um instrumento que visa ao “desenvolvimento sustentável” e mais, se mostra como o elemento que “permitirá ao Governo do Rio de Janeiro a efetiva coordenação do desenvolvimento sustentável de toda a área de influência do Arco Metropolitano”. (PDAM, 2011, p.2).

Contraditoriamente, o Plano apresenta um quadro elaborado pela FEEMA<sup>11</sup> em 2007, no qual fica claro que a obra do Arco e o funcionamento de todos (sem nenhuma exceção) os seus “empreendimentos âncora”, e “empreendimentos aderentes” possuem um alto potencial poluidor. Essa contradição entre o discurso da “sustentabilidade” e o alto potencial poluidor nos remete ao trecho no qual MARX e ENGELS (1989) afirmam que, em toda a ideologia, os

11 A Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (FEEMA) foi substituída pelo Instituto Estadual do Ambiente (INEA) em finais de 2007.

entre desenvolvimento econômico e desenvolvimento ambiental é o caso da Floresta Nacional Mário Xavier (FLONAMAX). Conforme é possível observar na figura 4, o Estudo de Impacto Ambiental propôs três variantes para o traçado do Arco no trecho em que ele se aproxima da FLONAMAX. Entre as opções, havia uma em que a rodovia passaria praticamente por fora da Floresta. Porém, mesmo existindo essa opção, o traçado consolidado no Plano é justamente aquele que secciona a FLONAMAX quase ao meio, causando inúmeros prejuízos à biodiversidade.

Nas entrevistas já realizadas ao longo dessa pesquisa, alguns entrevistados<sup>12</sup> argumentam que a definição do traçado se deu de acordo com o custo da obra e das desapropriações dos terrenos. Há também uma hipótese<sup>13</sup> de que a opção de traçado 01 (figura 4) foi rejeitada por inviabilizar a cobrança de pedágio aos veículos que circulassem entre o Arco e o Trecho da Dutra mais próximo ao Rio de Janeiro.

12 Em destaque: Ricardo Pontual e Riley Rodrigues, consultores do componente de desenvolvimento urbano do PDAM.  
13 Levantada em entrevista pela Coordenadora da Floresta Nacional Mário Xavier, Andrea de Nóbrega Ribeiro.

homens e suas relações nos aparecem de cabeça para baixo como em uma câmera escura na qual, exatamente como a inversão dos objetos na retina, a ideologia trabalha com uma visão invertida do real, com a inversão de processos, criando discursos de frases ocas com uma coleção de fatos sem vida, desvinculadas da história real.

Somam-se a essa contradição os diversos fatores de riscos ambientais gerados direta ou indiretamente pelo funcionamento do Arco. Estes estão claramente presentes tanto no PDAM como no EIA. Um exemplo significativo dessa contradição e desalinhamento en-

O EIA afirma que esta opção de traçado é decorrente da hipótese de que o menor impacto seria causado se o Arco Metropolitano (via cuja seção transversal descrita no próprio EIA varia de cinquenta a cem metros) seguisse, nesse trecho, o caminho de uma antiga estrada estadual (a RJ-105), desativada há muitos anos. Em uma simples visita de campo, foi possível notar que a referida RJ-105 estava longe de ter dimensões compatíveis com a implantação do Arco, possuindo, no máximo, quatro metros de seção. Pela descrição dos funcionários da FLONAMAX, antes do início das obras do Arco, este caminho se assemelhava mais com uma trilha comum no meio da floresta do que com uma antiga estrada, não justificando assim, tal intervenção.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vimos aqui que o PDAM assemelha-se ao que Marx e Engels chamaram de discurso ideológico, uma vez que ao longo de suas páginas ele enaltece todos os benefícios do Arco e pouco comenta sobre os malefícios (como riscos de poluição, expulsão dos pescadores artesanais e dos pequenos produtores rurais), induzindo a uma aceitação desses malefícios em nome de um fantasioso “benefício coletivo”, que na verdade é, sobretudo, um benefício para o setor industrial e logístico.

Assim, podemos dizer que o PDAM se enquadra como um elemento do aparelho Ideológico do Estado, no qual este adota a ideologia da classe dominante assegurando a opressão de classe e garantindo as condições da exploração e da reprodução desta. (ALTHUSSER, 1970)

Assim como não tece explicações sobre o seu processo de participação popular, o Plano também não define o conceito usado para cunhar o termo “desenvolvimento sustentável”, não informa como um dos seus três objetivos (a melhoria do fluxo da Avenida Brasil e na Ponte Rio-Niterói) será alcançado e ainda não dá transparência ao processo decisório de casos tão polêmicos como o ocorrido na Floresta Nacional Mário Xavier. Além disso, o Plano reconhece o alto potencial poluidor dos empreendimentos agregados ao Arco e concomitantemente, admite que nos municípios onde eles (e futuras outras indústrias) serão im-

plantados haverá graves problemas de infraestrutura urbana. Mesmo assim, o Plano não traça diretrizes sólidas e objetivas para lidar com assuntos tão graves, deixando isso a cargo dos municípios, como se o governo do Estado não tivesse corresponsabilidade.

Conforme mostrado aqui, essas questões fundamentais são esvaziadas e evitadas, ao serem superficialmente mencionadas. Assim, identificamos no Plano Diretor do Arco as lacunas do discurso ideológico, tal qual colocado por Chauí (1980). Para a autora, um discurso ideológico busca seu respaldo se mostrando como conjunto lógico sistemático, coerente e racional, ocultando parte da realidade, já que a realidade põe em risco a ideologia e, consequentemente, os objetivos da classe dominante em determinar aos demais membros da sociedade o que e como pensar, valorizar e fazer. Para isso, por vezes é necessário criar lacunas e omissões como forma de sustentação, uma vez que se toda a verdade fosse dita, o discurso ruiria de dentro para fora. Desta maneira, para ocultar a verdade sem perder coerência racional, a ideologia precisa da existência de “brancos”, de “lacunas” ou de “silêncios” que nunca poderão ser preenchidos para não perder sua frágil coerência ideológica. Estes “brancos propositais” ou “vazios programados” são responsáveis pela coerência racional.

Pelo exposto, analisando o PDAM dentro do já comentado contexto histórico do planejamento urbano brasileiro, podemos observar que, embora presente sofisticados e inovadores sistemas de diagnósticos, ainda apresenta características que nos remetem aos planos diretores elaborados há décadas atrás.

Ficamos, então, com o questionamento: por que gastamos tempo e recursos públicos com planos dire-

**Figura 5:**  
A trilha que abrigará a maior rodovia do estado.



Foto: À direita da foto: o caminho da antiga “estrada” estadual (RJ-105). À esquerda da foto: a obra do AMRJ e todo o espaço por ela desmatado. Fonte: Acervo de Ticienne Ribeiro.



tores desse tipo? Segundo Villaça, “os problemas sociais que se manifestam nas cidades se agravam cada vez mais. Não podendo dar resposta a eles, a classe dominante responde com... Plano Diretor”. (VILLAÇA, 2011, p.226).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALTHUSSER, Louis. *Aparelhos Ideológicos do Estado*. Lisboa: Editora Presença / Martins Fontes, 1970.
- BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Editora Estação Liberdade, 1998.
- CARDOSO, Adauto Lucio; ARAÚJO, Flávia de Sousa. “A via expressa das políticas públicas no Rio de Janeiro: reflexões acerca dos impactos do Arco Metropolitano”. In: *Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Editora Letra Capital, 2012.
- CHAUÍ, Marilena. *O que é ideologia*. Editora Brasiliense. São Paulo: Coleção Primeiros Passos, 1980.
- HARVEY, David. “Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio”. In: *Espaço & Debates*. São Paulo, ano XVI, n. 39, 1996.
- JUNIOR, Orlando Alves dos Santos; MONTANDON, Daniel Todtmann (orgs.). *Os planos diretores municipais pós-estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas*. Rio de Janeiro: Editora Letra Capital, Observatório das Metrôpoles do IPPUR/UFRJ, 2011.
- MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. *A ideologia Alemã*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1989.
- REZENDE, Vera. *Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira - coleção Retratos do Brasil vol. 159, 1982
- RIO DE JANEIRO. Governo do Estado. Departamento de Estradas e Rodagem do Rio de Janeiro (DER-RJ). *Estudo de Impacto Ambiental: Projeto de Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro BR-493/RJ-109*. Junho/2007. Disponível em: <[http://www.firjan.org.br/site/anexos/Decisaorio/2011-2013/RIMA-Arco\\_Metropolitano.pdf](http://www.firjan.org.br/site/anexos/Decisaorio/2011-2013/RIMA-Arco_Metropolitano.pdf)>. Último acesso: setembro-2011>.
- \_\_\_\_\_. *Plano Diretor do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro*. Publicado pela Secretaria de Obras do Estado do Rio de Janeiro, 2009.
- \_\_\_\_\_. *Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro*. Resultado da Pesquisa Origem/Destino. Publicado pela Companhia Estadual de Engenharia de Transporte e Logística da Secretaria de Estado de Transporte, 2005.
- THOMPSON, John B. *Ideologia e cultura moderna*. Traduzido por Gilda Fantinati Caviedes. Coyoacán: Editado pela Universidad Autónoma Metropolitana, 1993
- VILLAÇA, Flávio. “Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil”. In: DEAK, C e SCHIFFER, S.R.(Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora FUPAM/EDUSP, 1999, p. 169-244. ■

Marcos Thimoteo Dominguez

# Conflitos socioambientais e a periferização do espaço

desafios ao planejamento regional no Estado do Rio de Janeiro

## Resumo

O planejamento regional no Rio de Janeiro enfrenta um dilema na elaboração de políticas públicas destinadas aos territórios e regiões fluminenses: como fazer o crescimento econômico do estado, oriundo dos grandes empreendimentos em curso hoje, gerar justiça social e melhoria na qualidade de vida da população. Conceitos como metabolismo social e vulnerabilidade ambiental são trabalhados para auxiliar na compreensão do que vem ocorrendo nas cidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, especificamente, as relações de conflito socioambiental e o acelerado processo de precarização da vida no espaço urbano.

**Palavras-chave:** Planejamento Regional; Conflitos; Periferia.

## Abstract

The regional planning in Rio de Janeiro faces a dilemma in public policy development for territories and regions of the State: how to make the economic growth of the State, from Industrial projects, generate social justice and improvement in the quality of life of the population. Concepts such as “social metabolism” and environmental vulnerability are worked to assist in the understanding of what is happening in the cities of the metropolitan region of Rio de Janeiro, specifically, the relationships of socio-environmental conflict and the accelerated process of precariousness of life in the urban space.

**Keywords:** Regional Planning; Conflicts; Periphery.

**Marcos Thimoteo Dominguez**

*é doutorando em Estudos Urbanos - CPDOC/FGV-RJ*

marcosthdz@yahoo.com.br



## INTRODUÇÃO

O debate atual que envolve a relação entre o planejamento regional do Estado do Rio de Janeiro e a sua organização produtiva do espaço, ou seja, sua regionalização, lida com os persistentes dilemas relacionados a todo planejamento de políticas públicas que se destinada à atuação nos territórios, pois, se de um lado, urge a necessidade de revisão das ações públicas setoriais que esbarram na complexa interface entre a dinâmica espacial local e a regional, por outro, enrijecem-se os limites impostos pelos grandes investimentos públicos e privados que longe de possuírem suas centralidades na gestão fundiária e ambiental, destinam-se à ampliação de suas possibilidades de retorno financeiro a curto prazo e a maior capacidade de consumo, produção e exportação de *commodities*<sup>1</sup>.

Este artigo visa dar visibilidade às questões por de trás desse desafio, pois se está claro que é preciso mudanças no planejamento regional fluminense, ainda insiste-se nos mesmos modelos de desenvolvimento econômico e métodos de compreensão dos fenômenos espaciais. Dar visibilidade, então, não se trata apenas de descrever os problemas e as dificuldades encontrados pelos gestores e estudiosos da área, mas de evidenciar que sob o plano hegemônico do desenvolvimento adotado pelo Rio de Janeiro há fatos não colocados em discussão, elementos que não fazem parte da agenda e não integram as mesas de tomadas de decisão.

Nesse sentido, destacam-se os fenômenos urbanos relacionados às condições de vida e de ambiente da periferia metropolitana, onde a vulnerabilidade socioambiental se produz e reproduz em escala ampliada, articulada a modelos de políticas públicas marcadas pela precarização, através de ações públicas setoriais e pontuais, em detrimento da execução de políticas públicas integradas (MACHADO; LEITE, 2004, p. 64).

Os empreendimentos em andamento no estado, com maior destaque para o Complexo Petroquímico de Itaboraí (COMPERJ)<sup>2</sup> e o Arco Metropolitano – estrutura logística destinada a integrar a produção do Comperj com o Porto de Itaguaí, localizado na Bacia de Sepetiba<sup>3</sup> – dificilmente tratam dos conflitos ur-

banos oriundos dos encontros entre distintas visões de futuro e de cidade que convergem nos territórios.

No entanto, mesmo sendo verdade que as desigualdades sociais e ambientais produzidas a partir da implementação de projetos industriais e de infraestrutura percorrem a história das cidades, é importante realçar que os investimentos citados são pautados quase que exclusivamente pelo interesse dos agentes econômicos (públicos e privados) que encontram na periferia urbana elementos propícios à introdução de atividades industriais – flexibilidade da legislação ambiental e apoio por parte de grupos de poder local (SANTOS, 2005).

Além disso, constata-se no planejamento público a repetição de erros antigos, como a fragmentação da política e a falta de diálogo entre áreas de conhecimento, o que acarretam atualmente transformações espaciais mais intensas e perversas (VAINER, 2007), atravessando diretamente os modos de vida das populações do estado do Rio de Janeiro e de suas regiões.

Nos limites desse texto, será apresentado um alerta sobre a forma como se avalia o desenvolvimento e o crescimento econômico fluminense, cujas bases apoiam-se em análises territoriais e indicadores socioeconômicos incapazes de expor a real condição da vida nas cidades e das potencialidades econômicas regionais.

Com o auxílio da Economia Ecológica (PORTO; MARTINEZ-ALIER, 2007), campo teórico que busca alternativas metodológicas e conceituais à hegemonia da economia clássica e do pensamento linear, outras formas de interpretar tanto as perdas em termos de recursos ambientais como a desigualdade na distribuição dos riscos à saúde das populações serão apresentadas e discutidas neste trabalho. Através de indicadores do “metabolismo social” e do conceito de vulnerabilidade socioambiental é possível compreender os danos que a comercialização e industrialização de *commodities* em curso na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) ocasionam aos territórios e seus ecossistemas.

Por fim, apontaremos para a intensificação dos conflitos sociais e ambientais e as situações de injustiça ambiental (ACSELRAD, 2008) que estão na base do modelo econômico fluminense, indicando o acelerado movimento de periferização do espaço urbano das cidades metropolitanas, onde processos de precarização da vida caminham juntos com projetos alternativos de cidade em contradição com os empreendimentos na região.

Dessa forma, qualquer política ou programa

1 Mercadorias padronizadas e comercializadas em larga escala no mercado internacional.

2 O Complexo representa o maior investimento da Petrobras já realizado em território nacional. Originalmente defendia-se a instalação de linhas produtivas de petroquímicos de terceira geração, porém, hoje, está voltado quase que exclusivamente para o refino da produção da Bacia de Campos-RJ.

3 O Porto de Itaguaí encontra-se na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, especificamente na extremidade oposta ao

Comperj.

público que visa promover o desenvolvimento territorial deverá enfrentar três elementos centrais que saltam das abordagens sobre o planejamento regional, hoje: (1) a prevalência da hegemonia da visão comercial baseada na exportação de *commodities*, cuja produção e exploração, no caso do Rio de Janeiro, apoiam-se nos eixos petróleo-gás e mineração-siderurgia, gerando dependência política das cidades em relação aos mercados internacionais e fragilidade econômica frente às crises financeiras globais; (2) a existência e intensificação dos conflitos socioambientais em torno das disputas por recursos ambientais e fundamentais à reprodução da vida nos territórios e (3) a existência de formatos produtivos e espaciais alternativos, especialmente nos aglomerados urbanos da RMRJ, onde é possível perceber um crescente movimento de periferização da metrópole.

## O ENFRENTAMENTO DO CRESCIMENTISMO

No caso do Rio de Janeiro, o modelo de desenvolvimento segue o padrão clássico que coloca o crescimento econômico como resultado da lógica investimento-produção-consumo, o que permitiria simultaneamente a geração de empregos e uma maior qualidade de vida para uma parcela cada vez maior da população. O crescimento econômico é visto como sinônimo ou condição necessária de desenvolvimento.

Nesse paradigma *crecimentista*, a questão central é responder quais setores da economia permitem um maior ganho de vantagem, a partir das combinações ótimas de recursos e oportunidades de negócio, tornando-os competitivos diante do mercado internacional (PORTO; MARTINEZ-ALIER, 2007). Como desfecho, temos visto que as principais políticas destinadas ao desenvolvimento do Rio de Janeiro atuam particularmente através de investimentos na produção de *commodities*, especificamente nas etapas de exploração e produção de petróleo e gás e na exportação de produtos siderúrgicos e de minério de ferro.

Os principais questionamentos encontrados no meio governamental e empresarial a esse padrão produtivo focam na natureza de sua gestão e eficiência (FREITAS; PORTO, 2006), ou seja, o problema não estaria centrado nas formas e adoções de tecnologias e no consumo desigual e injusto dos recursos ambientais, culturais e econômicos, muito menos no modelo científico hegemônico, que coloca o conhecimento humano como eternamente capaz de se recriar e dominar a natureza. Nessa visão crítica neoclássica, o que se busca é permitir que o modelo

econômico avance, aumentando suas margens de arrecadação, mantendo, contudo, inalterados sua matriz energética e seu molde de produção.

O pensamento hegemônico sobre “o que fazer” para enfrentar os impactos gerados por empreendimentos industriais procura, então, propor ações capazes de articular o desenvolvimento econômico capitalista com a minimização dos efeitos ecológicos negativos. A “modernização ecológica” (ACSELRAD, 2008), como é conhecida esta corrente, destina-se a alcançar uma eficiência mercadológica, conciliando aspectos ambientais e econômicos. Ou seja, não tem como objetivo questionar os padrões de consumo, por exemplo, mas de adequá-lo aos “novos tempos” e às demandas ambientais.

De acordo com essa linha, não se encontra relação entre degradação ambiental e situações de injustiça social. A questão ambiental resume-se a diminuir os impactos da indústria sobre o meio ambiente e as cidades, mantendo as estruturas desiguais e injustas, que desconsideram, por exemplo, os diversos grupos tradicionais, meios de produção artesanal e demandas sociais em periferias urbanas.

Fica claro, então, que é fundamental na análise a respeito da atuação das políticas para o desenvolvimento regional inserir o Rio de Janeiro nas diferentes escalas econômicas, situando-o diante do comércio internacional, mas, ao mesmo tempo, dando visibilidade aos ciclos econômicos perversos que (des)organizam o espaço social de suas cidades.

Nesse sentido, as críticas elaboradas pela Economia Ecológica ao padrão econômico apoiado em *commodities* destacam o intensivo uso de recursos naturais, concentrador de renda e que camuflam o desequilíbrio existente na balança comercial de cidades localizadas em periferias metropolitanas que não aparece na contabilidade das transações junto aos países centrais. Pois, levando em conta que a grande maioria dos projetos em andamento no Rio de Janeiro se estrutura sobre a exploração de produtos primários, é preciso que a avaliação do desempenho comercial do estado fuja da simplificação dos indicadores exclusivamente econômicos, que tratam o PIB e o saldo positivo na balança comercial como premissas de positividade de nossa capacidade produtiva.

O baixo custo das *commodities* importadas pelos países centrais não incluem no seu valor as inúmeras cargas ambientais, além do peso diferenciado sobre os sistemas de saúde, de assistência e de logística de cada cidade, produzidos durante a produção, extração e transporte de materiais, recursos naturais e energia. A degradação ambiental em áreas urbanas, especialmente na RMRJ, ocasionada por esse tipo de economia produz as chamadas “zonas de sacrifício”

(FREITAS; PORTO, 2006), conceito utilizado para evidenciar o grau de vulnerabilidade das cargas ambientalmente negativas por parte de populações pobres e periféricas e a proximidade de suas moradias em relação às áreas industriais geradoras de poluição, detritos químicos e violências<sup>4</sup>.

Sendo assim, a simples ação de incorporar indicadores que contabilizem as perdas ambientais sofridas por territórios e ecossistemas passa pela revisão do próprio processo produtivo, deixando de ser um modelo que intensifica no curto, médio ou longo prazo externalidades negativas, degradação injustiças ambientais para transforma-se num ciclo de crescimento socialmente justo e sustentável.

Nessa direção, uma contribuição tem sido a produção de indicadores e índices de sustentabilidade a partir da operacionalização em torno de conceitos como “metabolismo social” e “exergia”<sup>5</sup>, que tratam a economia como uma relação entre fluxos de sistemas de produção (com ganho e perda de energias e materiais) e os fluxos comerciais (valoração de produtos e serviços) (MARTINEZ-ALIER, 2007).

O espanhol Martinez-Alier (2007) ilumina essa questão ao analisar os conflitos socioambientais contemporâneos a partir das contradições existentes do comércio desigual e injusto entre países do atual capitalismo globalizado. Para o autor, um modelo de sustentabilidade deve incorporar estes fluxos e perdas em sua contabilidade. A quantificação dos materiais e energias pode servir como indicador de insustentabilidade e desigualdade comercial entre países, revelando, para muito além do PIB, a ligação entre conflitos e padrões de comércio, consumo e produção.

No caso do Rio de Janeiro, os relatórios ambientais para o licenciamento de grandes empreendimentos deveriam dar conta desses movimentos e exergias, pois os mesmos causam impactos sobre o meio ambiente e sobre os espaços urbanos quase imperceptíveis aos indicadores tradicionais. Contudo, a forma como vem sendo planejado os principais empreendimentos na RMRJ tende a levar a economia fluminense a fixar cada vez mais como padrão produtivo a

exportação de materiais e energias e o uso de tecnologias específicas, baseados em combustíveis fósseis, na concentração da informação e na precarização da mão de obra local, elevando os custos sociais e ambientais nos ecossistemas dos municípios.

O metabolismo social de uma economia se torna um indicador capaz de auxiliar na incorporação dos usos de recursos naturais e seu rebatimento territorial aos índices de perda de biomassa, possibilitando o repasse desses custos às economias centrais, exigindo contrapartidas comerciais e a redução de danos sociais. Portanto, o enfrentamento da crise ambiental passaria não somente pela redução na emissão de gases ou pela preservação de áreas de floresta ou de manguezais – iniciativas importantes –, mas pela transição para um novo regime energético, de produção e de consumo e pela contabilização das perdas ocasionadas em países e cidades periféricas (FREITAS; PORTO, 2006).

Outra contribuição que esses novos indicadores trazem para a compreensão da relação entre meio ambiente e desenvolvimento é o questionamento das interpretações trazidas pelas principais agências e investidores nacionais e internacionais. Trata-se da contraditória ideia sobre os problemas ambientais que, especificamente na RMRJ, aponta para uma dupla escala espacial: na esfera local, os moradores de periferias são apresentados como os responsáveis por morarem em áreas de risco, por poluírem margens de rios e por habitarem encostas e localidades com alto grau de exposição a elementos insalubres (como parasitas, lixo, esgoto e áreas poluídas), ou seja, individualiza-se o problema (VALLA, 1994); na esfera regional/global, os dilemas das mudanças climáticas são tratados como meta para todos os povos do planeta, generalizando-os, independente do modelo de produção industrial de cada país e de seus efeitos distintos em cada ecossistema (ÁNGEL, 2005).

Essa distorção desconsidera por completo o tema da vulnerabilidade ambiental, recaindo a ênfase sobre as perdas e cargas negativas desigualmente distribuídas nos territórios ao longo dos processos de exploração, extração e transporte de recursos naturais e matérias-primas, como bem sinalizado pela Economia Ecológica. Por outro lado, como aponta Pablo Ángel (2005), a ideia de que a crise ambiental deve ser enfrentada por todos, na verdade, silencia os conflitos e obscurece as distintas formas de tradução das condições de vida da população e suas redes de solidariedade e disputas.

Considerar de forma efetiva a questão ambiental no interior do planejamento regional requer, além do uso de indicadores de metabolismo social, o próprio questionamento dos modos de produção, apontando

4 No caso do Estado do Rio de Janeiro são exemplos os habitantes da Ilha da Madeira em Itaguaí, vizinhos dos depósitos de pó de ferro das empresas mineradoras que exportam pelo porto da Baía de Sepetiba e os moradores de Jardim Catarina, periferia de São Gonçalo, impactados pela construção do Complexo Petroquímico (Comperj).

5 Exergia: trabalho de transformar um “estado bruto” em que se encontra um ambiente em um “estado final”, modificado, transformado em produto de mercado. Os centros econômicos extraem exergia das periferias através dos preços de mercado, ou seja, os “custos sociais e ambientais” do processo produtivo não são contabilizados no valor final destes produtos.

para o fato de que o modelo econômico em voga, mesmo que acarrete um rápido crescimento da renda, do emprego e da arrecadação dos municípios fluminenses, por se tratar de um ciclo insustentável, logo será seguido de colapso social-econômico-ambiental, de “zonas de sacrifício” e períodos de estagnação e crise social.

A compreensão sobre as dimensões da vulnerabilidade socioambiental dos territórios funcionaria, então, como elemento organizador para se contextualizar os riscos à saúde e ao ambiente enfrentados por uma população e suas inúmeras formas de respostas a esses problemas (PORTO, 2005). O que se quer demonstrar é que os diferentes níveis de vulnerabilidade em diversas localidades em vez de tratados homogeneamente, passariam a subsidiar os processos de elaboração de políticas públicas, com o devido reconhecimento dos conflitos socioambientais nos territórios, caminhando lado a lado com os projetos econômicos desenvolvidos num fórum ampliado de tomada de decisões.

Nesse caso, serão os distintos graus de exposição aos efeitos ambientais sofridos por uma população, assim como as formas como esses grupos vulneráveis se apropriam do território – mesmo que reproduzindo desigualdades no espaço urbano e na distribuição dos riscos relativos à produção – que integrariam a base do planejamento regional com o foco para o desenvolvimento.

## CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS E A PERIFERIZAÇÃO DAS CIDADES

No caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), a situação de precariedade social em áreas de periferia assume um contorno diferenciado em função do seu atual crescimento, tendo em vista o espaço por ela ocupado na expansão econômica do estado do Rio de Janeiro e a implantação dos Comperj e do Arco Metropolitano. Estes empreendimentos somados aos processos históricos de ocupação de cada município metropolitano contribuem para aceleração e formação de novas centralidades e do que vem sendo denominado de movimentos de periferização dentro da própria periferia, favorecendo a reprodução de injustiças no espaço metropolitano (RIBEIRO, 1999).

A carga ambiental e a vulnerabilidade socioambiental das populações que vivem nas chamadas “zonas de sacrifício” produzem no meio urbano condições precárias de vida e relações de coerção entre populações e instituições. Por outro lado, a apropriação dos recursos naturais pela economia *crecimentista*

e dos espaços públicos para fins que geram espoliação das camadas mais pobres da sociedade (KOWARICK, 2000) produzem reações por parte dos grupos populacionais que se sentem atingidos em seus direitos fundamentais, envolvendo questões de saúde, trabalho, cultura e preservação ambiental.

Nesse sentido, cada vez mais os conflitos estão relacionados aos problemas ambientais nas sociedades modernas, e sua emergência e intensificação decorrem de uma visão economicista restrita de desenvolvimento (FREITAS; PORTO, 2006), como visto anteriormente, pautada por critérios produtivistas e consumistas, bem como por um regime energético baseado em combustíveis fósseis, claramente exemplificado pelos empreendimentos em implementação hoje no estado.

Essa lógica de investimento possui um lado reverso, pois considera que áreas vulneráveis em termos sociais e ambientais, por serem muitas vezes regidas por relações informais, seja na regulação fundiária, seja no mercado de trabalho, não contribuem com o desenvolvimento das cidades, ao contrário das localidades centrais. Como resultado tem-se um planejamento urbano que mais cria obstáculos do que incentivos à ampliação do debate público relativos às políticas de Estado, desconsiderando as reivindicações da população e a distribuição e aplicação de recursos (RIBEIRO, 1999).

Em decorrência, coloca-se em risco tanto a vida humana como os biomas, sendo que os investimentos nas cadeias produtivas se realizam geralmente a serviço de grandes corporações, aproximando o mercado globalizado dos territórios, fazendo da relação entre os riscos ecológicos e os conflitos socioambientais a mediação cada vez mais presente nas fronteiras entre o local, o regional e o global (PORTO, 2005; VAINER, 2007).

Na RMRJ, as populações pobres são “empurradas” pelos investimentos econômicos para ambientes ecologicamente mais frágeis. É possível perceber um incremento do processo de “involução metropolitana” (SANTOS, 2005) que mesmo atraindo ainda mais capital de investimento, avanço tecnológico e serviços, faz da metrópole fluminense um espaço de expansão da pobreza, de segregação espacial e de criação de periferias, elevando o número de empregos mal remunerados, a informalidade e as precárias condições de vida das camadas populares.

Na verdade, esse movimento de periferização urbana avança paralelamente ao aumento do PIB do estado do Rio de Janeiro e das suas atividades produtivas. De acordo com os dados do Plano Estratégico do Governo do Estado do Rio de Janeiro - 2012/2031 (RIO DE JANEIRO, 2012), estimava-se que se-



riam investidos mais de R\$ 210 bilhões no território fluminense até 2020 e, aproximadamente, R\$ 133 bilhões (63%) desse montante seriam destinados à exploração e produção de *commodities*. Por outro lado, ao ser inserido o ponto de vista do metabolismo social na análise sobre esses números, é possível ter uma ideia a respeito da grandeza dos impactos que tais investimentos acarretarão aos serviços públicos e aos ambientes metropolitanos.

A economia *crescentista*, ao não contabilizar as perdas ambientais e os impactos à saúde das populações e dos ecossistemas, indica um cenário complexo e perigoso pela frente. Recortando como exemplo o crescimento demográfico de municípios como Itaboraí (sede do Comperj) e localidades como Jardim Catarina, em São Gonçalo (local de instalação do apoio logístico ao empreendimento), ambos na região metropolitana, e sua carência em infraestrutura necessária para absorver toda uma demanda por sistemas públicos e ambientais, como garantir a sustentabilidade de seus territórios em um cenário futuro?

É justamente a partir desse questionamento que é possível notar novamente o lado perverso do modelo de desenvolvimento adotado. Em que a equação populações/recursos, mesmo com tantos investimentos, permanecerá sem uma grande solução nas próximas décadas, multiplicando as tensões nas cidades, gerando contradições e graves reflexos na qualidade de vida de seus habitantes.

Para autores do campo da Justiça Ambiental, essa organização do território onde indústrias como o Comperj se instalam é conhecida como “chantagem locacional” (ACSELRAD, 2008). As grandes empresas passam a pressionar governos locais com a promessa de investimentos e empregos em troca da redução de exigências legais na regulamentação ambiental e da diminuição dos custos econômicos (como isenção fiscal e subsídios). Essa situação, que escapa à discussão sobre o desenvolvimento regional e sua sustentabilidade, dificilmente permite aos líderes políticos e aos grupos sociais da periferia negar tais investimentos, gerando com isso uma quebra nas resistências e mobilizações sociais (ACSELRAD, 2008).

A forma como se organiza as disputas por recursos e por políticas públicas levou à competitividade excessiva entre as cidades. Tal fato acarreta uma corrida desenfreada e na submissão dos territórios em relação aos empreendimentos definidos como prioritários pela carteira de projetos do capital privado. Com o apoio de órgãos internacionais (como Banco Mundial), difunde-se a ideia do planejamento competitivo, o que se configura como “neolocalismo competitivo”, elemento de fragmentação espacial e

desorganização social (VAINEIR, 2007).

Essa condição se radicaliza no momento em que se constata que o incremento tecnológico e a “modernização” das cidades periféricas articulam-se com antigas relações e grupos de poder que permanecem na escala do território, influenciando na conformação de lugares, sujeitos e instituições, segmentando tanto o espaço como as possibilidades de formação de coletividades. Percebe-se na RMRJ que esse processo leva ao endurecimento das instituições e agentes locais de poder e controle, pois estes estão articulados a grupos econômicos supralocais, que, diante de um aumento da circulação de capital nos municípios fluminenses, reorganizam seus mecanismos de opressão de forma a alavancar ainda mais recursos (ALVITO, 2001).

Porém, e esse é um ponto central desse artigo, ao mesmo tempo avança na metrópole formas produtivas e dinâmicas territoriais que se organizam a partir dessas condições de precariedade. O morador da periferia atua e se movimenta sob condições materiais difíceis e específicas, porém, regidas a partir das experiências históricas, nas quais se cruzam origens culturais distintas e múltiplos projetos de cidade. São justamente essas experiências sistematizadas que podem contribuir para a convergência entre as metodologias de planejamento e o desenvolvimento de políticas públicas urbanas.

Um caso central dessa relação entre conflito e produção do espaço periférico na RMRJ pode ser exemplificado pelo bairro de Jardim Catarina e sua proximidade com o Comperj, na cidade vizinha de Itaboraí. Como a escolha do local de moradia por parte das camadas populares está direcionada pelas condições materiais e imateriais dos moradores, pela capacidade financeira das famílias e de mobilidade espacial, a convivência entre territórios e vulnerabilidades neste lugar responde a um limitado campo de oportunidades de escolha por parte desta população.

O Jardim Catarina é o maior loteamento do lado leste da Baía de Guanabara e tem em sua história de formação uma relação direta com empreendimentos de grande porte e políticas de infraestrutura urbana para a metrópole (DOMINGUEZ, 2011). A sua ocupação foi sendo garantida por conta de obras de saneamento e do baixo custo da terra. Nesse sentido, os acontecimentos diários e as “lutas silenciosas” travadas pela população do bairro geraram uma complexidade espacial dinâmica e característica de periferias em cidades modernas.

Com a introdução do Comperj, decisão proferida em escala nacional e global, o planejamento urbano perde sua capacidade de projetar cenários e políticas sociais amplas que sejam capazes de dialogar com os territórios. O empreendimento gerou uma elevação

nos preços dos lotes no Jardim Catarina e diversos processos de remoção de moradores seguiram em curso para servir lugar à instalação de infraestrutura e apoio logístico ao complexo da Petrobras. Desalinhado com os governos local e estadual, o que se tem no loteamento é a expansão de sua área ocupada, porém, em direção à sua margem, próximas a áreas de alagamento e distante dos serviços de saúde e dos sistemas de saneamento básico.

A revisão do caminho a ser traçado pelo planejamento urbano do Rio de Janeiro deve partir dessa reorganização espacial na qual se inserem atores locais, camadas populares e agentes econômicos. Essa visão ampliada do planejamento permite aos gestores evitar as armadilhas das análises simplistas e fatalistas sobre a RMRJ, criando assim uma abertura às possibilidades para se pensar novos projetos urbanos e de promoção de direitos.

As intervenções governamentais nas periferias passariam então a ser formuladas a partir do reconhecimento a respeito dos conflitos entre os grupos de poder local, a população e o Estado. Assim, mesmo aqueles desprovidos de capital, presos às áreas de maior vulnerabilidade socioambiental, assumiriam o papel de atores-chave para o desenvolvimento regional e metropolitano do Rio de Janeiro. Com isso, se inverte a lógica apontada por alguns autores da área do planejamento, que apontam um crescente processo de privatização dos setores públicos responsáveis pela infraestrutura, levando ao controle territorial da RMRJ por parte de empreiteiras e grandes consórcios empresariais (VAINER, 2007).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa defesa irrestrita da eficiência produtiva e do crescimento econômico vigentes nas ferramentas de gestão e de planejamento regional oculta as diversas dinâmicas sociais e os conflitos territoriais, subjugando-os aos interesses econômicos privados e supralocais. Assim, os projetos de territorialização das atividades econômicas, sejam eles defendidos pelo Estado, por empresas privadas ou pela sociedade, não permitem a produção do conhecimento a respeito dos sistemas ambientais e sociais locais, muito menos a identificação das relações de poder e de solidariedade que os modelam e os transformam.

As políticas urbanas e os principais investimentos em curso no estado do Rio de Janeiro e, mais especificamente, em sua região metropolitana, apoiam-se na centralidade da execução de grandes obras em detrimento da regulação fundiária, ou ainda no aumento

do consumo de recursos naturais e econômicos ao invés do reconhecimento dos conflitos socioambientais, dos processos de precarização da vida e da periferização dos espaços das cidades.

O planejamento regional dos governos centrais admite que a disponibilização dos investimentos públicos e privados seja o motor da urbanização e do crescimento econômico e não o combate às injustiças ambientais ou o aprimoramento das leis de proteção aos direitos fundamentais (MARICATO, 2011). O lado perverso dessa escolha é a desmobilização dos grupos comunitários que resistem aos projetos de cidade vindos “de fora”, cabendo a eles, seja por conta da “chantagem locacional”, seja por conta das mediações opressivas, aceitar os empreendimentos e as políticas pontuais, de pouco valor transformador na qualidade de vida local.

Mas então, como reverter o modelo atual no Rio de Janeiro que favorece ciclos econômicos perversos? Como garantir presença efetiva das instituições públicas e planejamento territorial antes do licenciamento, das obras de instalações e infraestrutura?

Em troca dos processos decisórios, levados a toque de caixa, sem participação pública efetiva e sem capacidade do Estado de garantir o cumprimento dos condicionantes e compromissos, o planejamento regional precisa considerar que nos territórios da cidade, tratados muitas vezes por planos e programas como homogêneos, inúmeros projetos convivem concomitantemente, produzindo contradições, vulnerabilidades e expressões de conflito. E que, paralelamente, ao lado da concentração elevada de capitais em lugares específicos e da introdução de empreendimentos industriais de grande impacto, amplia-se também a cidade periférica, com as áreas de maior vulnerabilidade ambiental e exposição às cargas negativas do modelo de desenvolvimento hegemônico.

A capacidade de gestão territorial do Estado e de seus sistemas de monitoramento devem criar entradas e incentivar o controle social por parte da sociedade organizada, integrando assim os diferentes níveis e esferas de tomadas de decisão. O foco do planejamento regional, então, recai sobre as dinâmicas do território e não apenas nas possibilidades exclusivas de ganhos econômicos calculados a partir de indicadores tradicionais. O desenvolvimento sustentável do Estado do Rio de Janeiro e de suas regiões dependerá muito mais das ações baseadas na ideia de justiça ambiental e do reconhecimento das contradições urbanas do que dos números extraordinários especulados em documentos oficiais que de nada exprimem em termos de realidades concretas e caminhos futuros.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACSELRAD, Henri. "Sustentabilidade, Território e Justiça Social no Brasil". In: Território, Ambiente e Saúde. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz, 2008;
- ALVITO, Marcos. As cores de Acari: uma favela carioca. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001;
- ÁNGEL, Pablo. "A catástrofe do Prestige: leituras para a educação ambiental na sociedade global". In: Educação Ambiental: pesquisas e desafios. Porto Alegre: Artmed, 2005;
- BURGOS, Marcelo. "Cidade, territórios e cidadania. Dados, Jan-mar, v. 48, p.189-222, 2005;
- DOMINGUEZ, Marcos. Práticas populares e os problemas de saúde e ambiente de Jardim Catarina, SG, RJ. 2011. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Escola Nacional de Saúde Pública, Fiocruz, Rio de Janeiro, 2011;
- FREITAS, Carlos; PORTO, Marcelo. Saúde, ambiente e sustentabilidade. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz, 2006;
- KOWARICK, Lúcio. Escritos Urbanos. São Paulo: Editora 34, 2000;
- RIO DE JANEIRO. Plano Estratégico do Governo do Estado do Rio de Janeiro 2012 – 2031. Rio de Janeiro, 2012;
- MACHADO, Luis Antonio; LEITE, M. P. Favelas e Democracia: Temas e Problemas da Ação Coletiva nas Favelas Cariocas. In: Silva, I (Org.). Rio – a Democracia Vista de Baixo. Rio de Janeiro: Ibase, 2004. p.061-078;
- MARICATO, Ermínia. O impasse da política urbana no Brasil. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011;
- MARTINEZ-ALIER, Joan. O ecologismo dos pobres. São Paulo: Editora Contexto, 2007;
- PORTO, Marcelo. Riscos, incertezas e vulnerabilidades: transgênicos e os desafios para a ciência e a governança. Revista Política & Sociedade, v. 4, n. 7, 2005;
- PORTO, Marcelo; MARTINEZ-ALIER, Joan. Ecologia política, economia ecológica e saúde coletiva: interfaces para a sustentabilidade do desenvolvimento e para a promoção da saúde. Cad. Saúde Pública, v.23 (suppl.4), p.503-512, 2007;
- RIBEIRO, Luis Cesar. Transformações da estrutura sócio-espacial: segmentação e polarização na RMRJ. Cadernos Metrópole. N 01. Pp. 07-32, 1º semestre, 1999;
- SANTOS, Milton. Da totalidade ao lugar. São Paulo: EDUSP, 2005;
- VAINER, Carlos. Fragmentação e projeto nacional: desafios para o planejamento territorial. In: Políticas de desenvolvimento regional: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Europeia e do Brasil. Brasília: Ed. UNB, p. 103-130, 2007;
- VALLA, Victor. A crise da interpretação é nossa: procurando compreender a fala das classes subalternas. Trabalho apresentado na XVII Reunião Anual da ANPED. Anais. Caxambú, 1994. ■

Priscilla Xavier

# Concreto e afetos

enquadramentos da região central da Cidade do Rio de Janeiro

No filme argentino *Medianeras* (2011), de Ricardo Taretto, uma trama romântica tem início com uma reflexão filosófica do quanto a arquitetura e a estrutura urbana influenciam nossas vidas. O país é enorme, mas as pessoas e as atividades se concentram em poucas cidades. Prédios imensos são construídos ao lado de prédios pequenos. Um prédio tem estilo francês, outro bem próximo tem estilo moderno, e não muito distante um outro reúne tantos estilos que atinge estilo algum. Para Ricardo Taretto, a falta de critérios na construção dos prédios é a mesma que aproxima pessoas muito distintas.

Neste ensaio fotográfico me inspiro nos argumentos do filme de Taretto e coloco em foco os prédios da região central do Rio de Janeiro. Às vezes o olhar de quem circula, às vezes o olhar de quem está dentro. Entre o igual e o diferente, entre o próximo e o distante, entre o estilo e a própria inadequação a um estilo consagrado, se delinea na paisagem a distinção entre o público e o privado, entre ruas e avenidas, entre o trabalho e o lazer, entre a luz do dia e as luzes artificiais, entre os prédios isolados e os que se adaptam a um conjunto. E mais do que a distinção ou a harmonia, a forma, as cores, e, de modo amplo, a composição visual do que se projeta na região central, o ensaio tende à decantação da aura dos afetos que animam a paisagem urbana. ■

## Priscilla Xavier

é graduada em Comunicação Social e em Ciências Sociais, mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ e doutoranda na mesma instituição.

priscillaxavier@gmail.com











João Monteiro

# Neoliberalização e governança metropolitana

O livro *“Changing Toronto: governing urban neoliberalism”*, obra coletiva de Julie-Anne Boudreau, Roger Keil e Douglas Young, apresenta uma ampla reflexão sobre o processo de neoliberalização de Toronto, principal metrópole canadense e um dos mais importantes centros econômicos da América do Norte. O trabalho está dividido em doze capítulos que tratam de temas variados como meio-ambiente, economia, transporte e mobilização social. A partir de um enfoque sobre a governança urbana, os autores identificam os promotores das transformações, as variações escalares intrínsecas a cada um dos temas abordados e o desdobramento das novas políticas neoliberais implementadas a partir de meados dos anos 1990.

O primeiro capítulo introduz os leitores aos principais argumentos conceituais e teóricos que embasam os capítulos subsequentes. O pensa-

mento de teóricos críticos como David Harvey e Neil Brenner ganha destaque nessa composição, que é complementada por referências a autores neo-foucaultianos. Os conceitos de “governamentalidade” e “tecnologias de poder” disseminados pelo filósofo francês são empregados para compreender a operacionalidade do neoliberalismo sobre as relações cotidianas, uma importante contribuição que nos faz refletir sobre a necessidade de entender o fenômeno de neoliberalização para além do campo da economia política.

Os capítulos 2 e 3 são complementares e trazem uma descrição sobre a reestruturação econômica e política de Toronto para os leitores menos familiarizados com o assunto. Um dos principais pontos abordados é a consagração da classe média como detentora do projeto de cidade e do discurso de urbanidade a partir dos anos 1980. Segundo os autores, essa ascensão po-

Uma análise da reestruturação urbana de Toronto

João Monteiro

é geógrafo e doutorando em *Études Urbaines* pela Université du Québec à Montréal (UQAM). Tem experiência na área de Planejamento Urbano e Regional, atuando nos temas: áreas centrais, requalificação urbana, grandes projetos urbanos e habitação social.

joaocarlosmonteiro@gmail.com

BOUDREAU, Julie-Anne; KEIL, Roger e YOUNG, Douglas. *Changing Toronto: governing urban neoliberalism*. University of Toronto Press, Toronto, 2009, 247 p. ISBN: 978-1-4426-0133-8.



lítica e estatística da classe média é resultado do deslocamento das unidades fabris e da tradicional classe operária para a periferia da região metropolitana, da intensificação do processo de gentrificação no núcleo urbano central e da afirmação de uma política urbana norteada pela criação de um ambiente atrativo para a chamada “classe criativa”. A gestão do primeiro-ministro de Ontário, Mike Harris, ganha destaque no texto por lançar as bases da virada neoliberal através do dismantelamento das políticas de bem-estar social, da eliminação dos instrumentos de governança democrática e por gerar uma ampla redefinição de valores sociais, experiências e subjetividade urbanas pré-existentes.<sup>1</sup>

No quarto capítulo, os autores examinam a formação da chamada “Megacidade de Toronto”, criada em 1998 por um decreto provincial que instituiu a fusão dos antigos municípios da região metropolitana. O capítulo sugere que essa fusão é representativa da conformação de um regime neoliberal e

neoconservador na esfera provincial. Apresentada como uma solução mágica para enxugar as despesas públicas e fortalecer a competitividade da região metropolitana face ao recrudescimento da concorrência internacional, a criação de uma megacidade teve por objetivo dissimular os cortes orçamentários nos serviços urbanos e enfraquecer os grupos políticos de centro-esquerda prevalentes na cidade de Toronto, diluindo-os no conservadorismo predominante dos subúrbios da região metropolitana.

O capítulo 5 traz reflexões quanto à utilização da noção de diversidade étnica e cultural pelas autoridades municipais. Acolhendo cerca de 40% dos imigrantes que decidem se estabelecer no Canadá, Toronto tornou-se uma “metrópole transnacional”, título que é estrategicamente explorado pelo poder público para promover a cidade no exterior e que tem como principais consequências o ofuscamento dos conflitos raciais existentes e a perpetuação do mito de uma sociedade sem diferença de classes. Em um contexto de neoliberalização da vida cotidiana, os autores analisam como as diferenças culturais existentes na cidade estão sendo mercantilizadas e de que modo o multiculturalismo vem sendo reduzido

<sup>1</sup> A Constituição canadense outorga às províncias (correspondentes aos Estados federativos no Brasil) exclusividade na elaboração e implementação das políticas urbanas.



a uma celebração que tende a ocultar a divisão socioespacial de classes e raças.

O sexto capítulo relata a criação de um plano estratégico de desenvolvimento urbano após a formação da Megacidade de Toronto. Sob o mantra da competitividade urbana, o plano apontava cinco zonas prioritárias de intervenção, selecionadas por meio do critério da baixa densidade populacional. Segundo os autores, esse critério tinha por fundamento evitar uma situação conflitual, como aquela observada nos anos 1960 e 1970, quando as grandes intervenções urbanas engendraram vigorosas mobilizações e resistências sociais aos projetos. O texto também chama atenção para o atual contexto de descaracterização da legislação urbanística, tornando a flexibilização das leis de uso do solo um preceito para a garantia de atratividade do capital internacional na implementação dessas intervenções. Os autores examinam como os promotores públicos e privados acionam o discurso da sustentabilidade para alcançar a aceitabilidade social dessas flexibilizações, baseando-se no pressuposto de que a intensificação do uso do solo na cidade compreenderia um antídoto contra o espraiamento urbano e suas consequências nefastas para o meio-ambiente.

O capítulo 7 aborda a questão da chamada *in-between city* de Toronto, compreendida pelos bairros localizados entre o centro de negócios (*downtown*) e os recentes subúrbios residenciais. Esse amplo espaço, que até os anos 1950 e 1960 formava a então periferia da cidade, é hoje representado no imaginário torontense como uma área violenta e degradada à espera de “revitalização”. No início dos anos 2000, incidentes violentos reafirmaram a opinião pública sobre a necessidade de intervenções em diversos bairros da *in-between city* de Toronto. As respostas das esferas municipal e provincial ao problema são analisadas pelos autores, que identificam o alinhamento das estratégias colocadas em prática ao modelo neoliberal de governança urbana, e que tendem a desconsiderar problemas sistêmicos da região metropolitana, como o racismo e a pobreza.

Os capítulos 8 e 9 tratam respectivamente da problemática envolvendo o abastecimento de água de Toronto e dos dilemas em torno do sistema de transporte da região metropolitana. No primeiro, os autores se debruçam em dois estudos de caso: a quase-privatização do sistema de fornecimento de água e a importância da expansão desse sistema no desenvolvimento dos bairros suburbanos. O capítulo seguinte relata a dependência da economia metropolitana à vasta rede rodoviária existente e o desafio do poder público de conciliar a permanência desse modelo de mobilidade urbana à cada vez mais pujante agenda da

sustentabilidade.

O décimo capítulo discute a conformação do mantra da competitividade urbana como elemento-chave do projeto de desenvolvimento econômico de Toronto. Os autores ressaltam a importância do paradigma da “cidade criativa”, inspirada na obra do teórico estadunidense Richard Florida, para a formulação das políticas públicas locais e debatem os desdobramentos dessa opção nas decisões e na distribuição de recursos do poder público municipal.<sup>2</sup> As críticas a esse modelo são amplamente exploradas no texto. Mais uma vez, os autores identificam a lógica neoliberal balizadora desse modelo de desenvolvimento urbano, argumentando que sob a égide da competitividade urbana, o crescimento econômico torna-se o único indicador de prosperidade e qualidade de vida, e que os investimentos feitos para a atração da chamada “classe criativa” (artistas, profissionais dos setores de design, moda e terciário avançado) pouco impactam no cotidiano dos estratos de baixa renda da cidade.

O capítulo 11 explora a gestão do prefeito David Miller iniciada em 2003 que, segundo os autores, marca o ressurgimento de Toronto como cidade “progressista”. Após uma década de austeridade fiscal, vários setores da sociedade, inclusive parte da elite econômica local, passaram a questionar a legitimidade de uma agenda neoliberal e os efeitos adversos que os cortes orçamentários estariam provocando no padrão de vida da população. Miller personificou esse descontentamento através de um populismo que exaltava a qualidade de vida, a criatividade, a beleza e a limpeza urbanas. O texto ressalta que essa “virada à esquerda” não garantiu a participação democrática de amplos setores da sociedade civil e que vários grupos comunitários continuaram silenciados por terem suas reivindicações consideradas radicais pelas elites políticas e econômicas no comando da cidade.

A parte final é composta por um resumo dos capítulos precedentes e uma conclusão pessimista sobre o futuro da região metropolitana de Toronto no atual contexto de neoliberalização.

Tendo inteiramente posto em prática as estratégias neoliberais de crescimento urbano e prosperidade, a cidade e seus principais atores estão ajudando diariamente a alargar o fosso entre ricos e pobres, apenas para que posteriormente lamente a sua existência. Em contraste com outros períodos da história canadense, não existe no momento nenhum

2 Segundo os autores, o sucesso do pensamento de Richard Florida em Toronto foi um fator determinante para a mudança do teórico para a cidade em 2007, onde atualmente é professor na Universidade de Toronto.

modelo de mudança sistêmica em larga escala capaz de enfrentar essas desigualdades. Atualmente o modelo neoliberal avança em detrimento daqueles que estão sendo abandonados pela tremenda polarização da cidade (BOUDREAU; KEIL e YOUNG, 2009, p. 218. Tradução livre).

A produção acadêmica internacional sobre a neoliberalização urbana permanece concentrada na análise de metrópoles estadunidenses e europeias. Essa limitação contribui pouco para desvelar as especificidades do processo em cidades à margem

desses centros. *“Changing Toronto”* alcança esse objetivo, proporcionando um entendimento amplo dos desdobramentos da agenda neoliberal em uma sociedade tradicionalmente reconhecida como um híbrido de liberalismo e keynesianismo. Ainda que seja importante evitarmos comparações diretas entre a reestruturação urbana em países do capitalismo central e as transformações em curso nas metrópoles latino-americanas, a análise crítica desenvolvida pelos autores oferece pistas para compreendermos os processos conformadores da agenda neoliberal em escala planetária. ■

REALIZAÇÃO



APOIOS

